

COLLOQUE

LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS EN 2015

Turbulences et conflits dans un ciel toujours agité

*Quelles réponses aux enjeux économiques
et sociaux, territoriaux et environnementaux ?*

Sous le Haut-patronage du Ministère de l'Écologie,
du Développement durable et de l'Énergie

Colloque présidé par

Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association Ville et Aéroport

Député-Maire de Gonesse

MAISON DE LA CHIMIE * PARIS

Le 15 juin 2015

Remerciements

Jean-Pierre BLAZY, président de l'Association « Ville et Aéroport », maire de Gonesse, et les élus membres de Ville et Aéroport remercient l'ensemble des intervenants et des participants aux 9^{es} rencontres Ville et Aéroport : LE TRANSPORT AÉRIEN FRANÇAIS EN 2015. Leurs communications ont contribué à la qualité et à la réussite de ces échanges.

Leur reconnaissance s'adresse également à la Maison de la Chimie pour son aide technique.

Ville et Aéroport salue enfin le travail d'organisation de Julien DELANNAY (chargé de mission) et Richard GOUSSIES (chargé de communication) qui ont assuré la finalisation des actes.

Sommaire

OUVERTURE DU COLLOQUE

p.9 **Jean-Pierre BLAZY**

Président de l'association « Ville et Aéroport »
Député-Maire de Gonesse

RAPPORT INTRODUCTIF

**État des lieux du nouveau paysage
aéroportuaire français**

p.17 **Michel CARRARD**

Enseignant-Chercheur, Université du Littoral,
Côte d'Opale

TABLE RONDE N° 1

p.29 **Développement aéroportuaire de la
France : ou est l'État-stratège ?**

PRÉSIDENTE

p.31 **Pascal BOUREAU**

Vice-Président de « Ville et Aéroport »,
Adjoint au maire de Blagnac, Conseiller
départemental

INTERVENTIONS

p.33 **Olivier ORTIZ**

Conseiller-Maître à la Cour des Comptes,
responsable du secteur aérien à la 7^e chambre

p.41 Pierre-Yves BISSAUGE

Directeur adjoint du transport aérien
Direction générale de l'aviation civile

p.49 Philippe CARADEC

Conseiller Mobilité/Réseaux au Commissariat
Général à l'Égalité des Territoires (CGET),
Membre du Conseil supérieur de l'aviation civile
(CSAC)

p.53 Pierre-Olivier BANDET

Directeur général adjoint aux Affaires publiques
et au cabinet de la présidence d'Air France

p.59 Philippe MERLO

Directeur gestion du trafic aérien
(Air Traffic Management), EUROCONTROL

p.65 Nicolas ZEVGUINZOFF

Consultant, NZ consulting,
spécialiste des questions aéronautiques

p.71 Chantal BEER-DEMANDER

Présidente du Collectif contre les nuisances
aériennes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac
Présidente de l'Union Française Contre les
Nuisances des Aéronefs (UFCNA)

p.79 Silvia FORNI

DG « Mobilité/Transports » (MOVE),
Commission Européenne

DÉBAT AVEC LA SALLE

p.87 /95

TABLE RONDE N° 2

p.97 **Les enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible ?**

PRÉSIDENTENCE

Didier GONZALES

Secrétaire général de « Ville et Aéroport »,
Maire de Villeneuve-le-Roi

EXPOSÉ INTRODUCTIF

p.99 **Didier GONZALES**

Secrétaire général de « Ville et Aéroport »,
Maire de Villeneuve-le-Roi

INTERVENTIONS

p.103 **Vincent DECHAUVELLE**

Directeur général adjoint de l'aéroport
de Bâle-Mulhouse, Vice-Président de l'Union
des Aéroports Français (UAF)

p.109 **Christophe LEGUEVAQUES**

Avocat du Collectif d'opposants à la privatisation
de l'aéroport Toulouse-Blagnac

p.115 **Didier HAMON**

Secrétaire général d'Aéroports de Paris (ADP)

p.123 **Nicolas BUATOIS**

Secrétaire ADP de la CGT, Aéroport d'Orly

p.129 **Didier DAGUE**

FO AIR FRANCE

p.135 **Patric KRUISSEL**
Vice-Président de l'ADVOCNAR

p.139 **Dominique DUCLOS**
Administrateur Ville et Aéroport,
Conseiller municipal de Bouguenais,
Conseiller métropolitain, Nantes Métropole

p.145 **Thérèse LEPAROUX**
Administratrice du Collectif des Élus
qui doutent de la Pertinence de l'Aéroport
Nantes-Notre-Dame-des-Landes (CéDpa),
Membre de l'ACIPA

p.151 **Jean-Marie RAVIER**
Membre de l'atelier citoyen sur l'aéroport
existant, Nantes-Atlantique

DÉBAT AVEC LA SALLE

p.157 / 163

DISCOURS DE CLÔTURE

p.165 **Jean-Pierre BLAZY**
Président de l'association Ville et Aéroport
Député-Maire de Gonesse

M. Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association « Ville et Aéroport »

Député-Maire de Gonesse

Président de Ville et Aéroport, Député-Maire de Gonesse Jean-Pierre BLAZY est né à Gonesse, d'une famille gonesseienne depuis la seconde moitié du XIXème siècle. Agrégé d'histoire et de géographie, il est élu conseiller municipal à Gonesse pour la première fois en 1983 et maire de Gonesse en 1995, réélu en 2001, 2007 et 2014. Il devient député de la 9ème circonscription du Val d'Oise en 1997 dont il est réélu en 2002 puis battu en 2007. Elu à nouveau député en juin 2012, il préside l'association nationale d'élus Ville et Aéroport depuis sa création en 2000.

Je suis très heureux de vous accueillir dans cette Maison de la Chimie à l'occasion des 9es rencontres de l'association Ville et Aéroport. Nous sommes un réseau d'élus directement concernés par les réalités du développement aéroportuaire et du transport aérien sur nos territoires. C'est un moment toujours important que celui d'un colloque et je remercie à la fois les intervenants et les participants d'avoir répondu présent à notre invitation.

Je ne doute pas de la qualité de nos débats qui porteront cette année sur les turbulences et les conflits propres au transport aérien d'aujourd'hui et qui apparaissent dans un ciel toujours agité. Quelles turbulences ? Quels conflits ? Comment y répondre ? Nos réflexions se feront sur trois niveaux : économique et social, territorial et environnemental.

On va d'abord s'intéresser au développement aéroportuaire de la France. Quels scénarios pour demain ? Où est l'État-stratégie ? 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 on trouve des

décisions politiques contraires au gré des alternances et s'agissant de l'État on peut parler de désengagement progressif apparent ou réel.

Il y a quatre ans déjà nous organisons un colloque qui s'intitulait « Quelle politique aéroportuaire pour la France en 2012 ? », juste avant les élections présidentielles. Nous faisons le constat d'un système aéroportuaire national et parisien déséquilibré et l'absence d'anticipation du développement aéroportuaire par les pouvoirs publics. Je rappelle qu'un rapport thématique de la Cour des Comptes l'avait dit bien avant dès 2008. Il s'intitulait « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » et engageait l'État à mener au plus tôt une réflexion stratégique sur les différents scénarios de développement.

Aujourd'hui, devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française qui a été recherchée, il existe un besoin urgent de réfléchir à la planification éventuelle du développement des capacités aéroportuaires. Depuis vingt ans, la politique aéroportuaire de la France s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes. Les rapports ont été nombreux, parlementaires et gouvernementaux. Ceux-ci faisaient des propositions, des recommandations en général peu suivies d'effets dans la réalité. Je pense en premier lieu au rapport Douffiagues, au milieu des années 90, et jusqu'au dernier rapport du Préfet Viau sur l'avenir d'Orly en 2012.

Afin d'illustrer cette forme d'indécision de l'État ou ses décisions contrariées, je ferai un bref rapport historique nécessaire. Pour exemple, j'ai produit un rapport parlementaire en 1999 deux ans après la confirmation de l'extension de l'aéroport de Roissy et le plan d'accompagnement Gayssot (été 1997), celle-ci faisant suite à la décision prise sous le gouvernement Juppé. Ce rapport demandait la création d'un troisième aéroport parisien, mettait en garde contre la saturation à venir des aéroports existants et prônait le développement mesuré des aéroports en province afin de

mieux équilibrer notre système aéroportuaire. Tout ceci dans une perspective de développement durable.

Oui mais comme vous le savez la décision du 3^{ème} aéroport à Chaulnes prise par Lionel Jospin en novembre 2001 suite à plusieurs mois de débat public (Mission DUCSAI) a été abandonnée en 2002 suite à l'alternance politique.

Abandon et réflexion nouvelle avec un rapport parlementaire commandé par le ministre des Transports picard Gilles de Robien à François-Michel Gonnot, Député de l'Oise. Ce rapport Gonnot paru en 2003 vise à démontrer la non opportunité d'un troisième aéroport. Il propose en substitution un troisième réseau aéroportuaire (développement Vatry, Beauvais, Evreux, Châteauroux) qui sera confirmé par un CIADT fin 2003 mais resté virtuel en fin de compte !

Pourtant dans le rapport Gonnot il y avait aussi s'agissant de Paris un constat sur la situation « explosive » en Ile-de-France et des « riverains sacrifiés ». Il propose la nomination d'un délégué interministériel pour la signature d'un contrat de développement durable État-élus-associations sur la question aéroportuaire. Ce contrat ne sera jamais signé tout comme la Charte de développement durable Roissy Charles-de-Gaulle voulue par Nicolas Sarkozy en 2007. Et le rapport Dermagne a été vite oublié.

On est dans une situation où depuis vingt ans il y a eu des bouleversements importants dans le transport aérien avec la déréglementation qui 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 européennes et pas uniquement.

Il y a eu les réformes du secteur de 2004 et 2005. La loi relative aux aéroports qui fait qu'Aéroports de Paris devient

société anonyme et que les grands aéroports régionaux sont gérés par les sociétés aéroportuaires.

Paris, Londres, Amsterdam et Francfort luttent désormais plus âprement pour devenir la porte aérienne du continent. Parallèlement, les pays européens craignent le déclassement face aux pays émergents d'Asie et des Emirats Arabes.

La concurrence, parfois déloyale, fait rage entre les compagnies aériennes européennes dont certains disent désormais qu'elles sont « mortelles », et celles du Golfe (Qatar Airways, Emirates, Etihad) qui demandent toujours plus de droits de trafic en Europe et qui obtiennent satisfaction.

Ainsi, la fragilité de la compagnie nationale Air France s'est confirmée suite au développement du modèle low cost, de la compétition internationale et aux charges qui pèsent sur l'équilibre économique de la compagnie. Le rapport Le Roux sur la compétitivité du transport aérien a fait des propositions afin d'alléger ces charges (redevances, taxes).

Les autres systèmes aéroportuaires européens anglais, allemands, hollandais, sont plus équilibrés. Ils adaptent mieux leur offre aéroportuaire à l'évolution des réalités.

Comme l'a souligné la Cour des Comptes en 2008 dans le rapport précité, l'absence d'anticipation du devenir du système aéroportuaire francilien et national est aujourd'hui plus qu'hier préjudiciable pour le pays si l'on considère 2035 comme horizon de saturation des plates-formes existantes. L'organisme Eurocontrol confirme cette saturation des principales plates-formes européennes aux alentours de 2035 selon un scénario médian (étude juillet 2012), tout comme le rapport Viau sur l'avenir d'Orly l'avait indiqué précédemment (juillet 2012).

Certains évoquent la stabilisation ou la stagnation du nombre de mouvements liée à l'augmentation du taux d'emport moyen

des avions, ce qui les conduit à repousser cet horizon de saturation (DGAC). C'est un sujet dont il faut discuter. Cette réalité ne risque-t-elle pas de renforcer l'immobilisme d'un certain nombre d'experts ? En effet, alors même que l'article 12 de la loi Grenelle I prévoit de limiter la création de nouveaux aéroports aux transferts d'activités pour des raisons environnementales, le déséquilibre de notre système aéroportuaire national et parisien s'est sensiblement aggravé. La création toujours incertaine du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes (projet qui date de 40 ans) qui suscite des oppositions très fortes localement ne saurait résumer à elle seule la politique aéroportuaire de la France.

Oui mais l'emport moyen atteindra lui aussi un seuil et la croissance du nombre de mouvements doit être intégrée à la réflexion. Quel sera le nombre de mouvements supplémentaires attendus sur Paris en 2035 ? (600.000 ?). A cet horizon, la saturation des capacités des deux aéroports parisiens serait atteinte sans aucune anticipation pour définir l'avenir sauf à prononcer l'extension de Roissy (la 5^{ème} piste qui est dans l'esprit de certains mais pas dans celui du gouvernement) ou le déplafonnement d'Orly. Certains craignent d'ailleurs la remise en cause à terme du double plafond sur Orly et la mise en place d'une autre forme de « plafonnement » avec un IGMP comme pour Roissy CDG, ce que recommande la Commission européenne.

Je rappelle que lors de l'extension de l'aéroport de Roissy CDG, le ministre Jean-Claude GAYSSOT avait annoncé dans son plan d'accompagnement un plafond de 55 millions de passagers/an. Ce plafond est aujourd'hui dépassé. Par ailleurs, certains pensent que le développement de Vatry ou Châteauroux pour le fret est utopique...

S'oriente-t-on dès lors vers un système aéroportuaire français articulé autour du développement des aéroports parisiens et de Lyon Saint-Exupéry (bien connecté à Paris par le TGV et avec une situation géographique stratégique) ? ADP a déjà fait

savoir son intérêt pour Lyon dans le cadre de sa privatisation d'ailleurs envisagée dans le projet de loi Macron.

Le conseil supérieur de l'aviation civile lancera le 18 juin prochain une mission de réflexion stratégique sur le développement aéroportuaire de la France. Voilà une nouvelle intéressante et nous écouterons avec intérêt M.CARADEC qui préside les travaux de cette mission. Quels en seront les principaux axes ? Comment la chaîne d'acteurs (entreprises du secteur aérien, élus, associations de riverains, partenaires institutionnels, etc.) sera-t-elle associée et selon quel agenda ?

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 de sécurité. C'est la position constante de notre réseau d'élus.

Après avoir écouté M.CARRARD, Enseignant-chercheur, qui nous présentera ce nouveau paysage aéroportuaire français tel qu'il l'a étudié, et c'est important d'avoir ce regard universitaire souvent trop rare sur le transport aérien mais très précieux, nous aurons notre première table ronde. En fin de matinée, Mme Silvia FORNI que je remercie et qui représente la Direction générale Mobilité/transport à la Commission européenne nous fera une communication sur le transport aérien et l'évolution du droit européen.

Cet après-midi, nous nous intéresserons aux enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible? Nous aborderons les notions de « développement durable », de « territoires aéroportuaires » et de « gouvernance ».

Sur cette question on a progressé au cours des vingt dernières années et heureusement. L'Autorité indépendante de contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a été créée en 1999. Je salue la présence de son président Victor Haïm et du secrétaire général. L'Autorité joue un rôle important.

En même temps, les mesures décidées sont utiles mais insuffisantes tant sur la question environnementale que sur celle du dialogue nécessaire entre les plates-formes aéroportuaires et les territoires. Il y a des problématiques qui restent très importantes : l'aide aux riverains, les vols de nuit, ... Il est clair que sur certains aéroports et notamment Roissy-Charles-de-Gaulle la situation sur la période de début (22h00-00h00) et de fin de nuit (05h00-06h00) s'est dégradée.

Par ailleurs, les inégalités territoriales ont du mal à être corrigées sur le territoire aéroportuaire. Une loi sur les communautés aéroportuaires pourtant votée en 2004 est restée virtuelle.

Pour les populations il existe des problèmes très importants par rapport à l'accès à l'emploi, à la formation.

Enfin, je ne saurais oublier que la France est en retard pour évaluer l'impact sanitaire du transport aérien. Les études épidémiologiques sont toujours en cours (DEBATS/SURVOL) alors qu'elles figuraient déjà en 1997 dans le plan d'accompagnement Gayssot à l'extension de Roissy-Charles-de-Gaulle...

Nous verrons également qu'à Paris les discussions sont parfois vives sur le contrat de régulation économique 3 (2016-2020) d'ADP qui devrait être signé cet été. Nous pourrions confronter les orientations prises par ADP dans ce CRE au point de vue des syndicats (FO Air France, CGT ADP), des compagnies aériennes ; la question du système de double caisse sera notamment posé tout comme celle de l'emploi, des conditions de travail et des retombées économiques et fiscales sur le territoire...

Au niveau des grands aéroports régionaux, nous traiterons forcément de la privatisation des aéroports tels que Toulouse Blagnac, Lyon St Exupéry et Nice Côte d'Azur. Nous aurons un débat entre ceux qui en sont partisans et ceux qui au contraire contestent cette évolution qui était certes prévue dans la loi sur les aéroports régionaux.

On ne saurait oublier le projet de nouvel aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes qui fait toujours débat. De manière transversale, la question de la gouvernance de ces territoires aéroportuaires nous occupera. La loi de 2004 portant création des communautés aéroportuaires ne devrait-elle pas être renforcée ?

Les débats sont nombreux et je reformule brièvement les questions auxquelles il nous faut répondre : en 2015, où va-t-on ? Y-a-t-il encore un pilote dans l'avion ? Que décide l'État-stratège en matière d'offre aéroportuaire pour la France ?

L'État régulateur doit favoriser la démocratie aéroportuaire qui nécessiterait qu'il y ait plus d'écoute, plus de dialogue, plus de participation, plus de transparence... Elle est parfois contrariée même si des progrès ont été réalisés.

N'y a-t-il pas de nouvelles formes de gouvernance à inventer, de nouveaux progrès à réaliser sur l'aide aux riverains, sur les vols de nuit ? Quelles décisions courageuses pourraient-on prendre ? Comment mieux corriger les inégalités territoriales, mieux répartir les retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires ?

M. Michel CARRARD

Enseignant-Chercheur, Université du Littoral, Côte d'Opale

Agrégé d'économie et de gestion, Michel Carrard est docteur en Aménagement de l'Espace- Urbanisme. Maître de conférences à l'Université du Littoral Côte d'Opale, membre du laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société (TVES), ses recherches portent sur l'étude de la gouvernance des acteurs territoriaux. Il a participé à plusieurs programmes de recherche sur les aéroports régionaux et locaux. En 2014, il a dirigé le projet « Étude à l'aide d'une simulation informatique multi-agents visant à saisir les conséquences de la réforme des aéroports pour les territoires ». Il est depuis 2013 co-responsable de l'axe 1 « Mutations urbaines et développement des territoires : attractivité, mobilités et aménagement » du laboratoire TVES.

Rapport introductif

État des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français

Je voudrais remercier M. Jean-Pierre BLAZY, Président de l'association Ville et Aéroport et son conseil d'administration pour m'avoir invité à participer à ces 9es rencontres. J'ai travaillé principalement dans le cadre de mes recherches sur les aéroports régionaux et sur les aéroports décentralisés avec des problématiques principalement centrées sur des questions de stratégie et de gouvernance. Pour les besoins de ce colloque, il m'a été demandé de faire un état des lieux du nouveau paysage aéroportuaire français. Au vue de l'étendue du sujet, la principale difficulté de l'exercice réside dans le temps qui m'est imparti. Aussi, je ne vise pas l'exhaustivité. Mon objectif est de rappeler un certain nombres de problèmes qui se posent aujourd'hui au secteur aérien. En fin d'exposé, je poserai en guise de conclusion des questions de nature prospective qui pourront être reprises et débattues lors des deux tables-rondes.

Je commencerai mon propos par les chiffres ADP 2014. est une année historique pour ADP du point de vue financier. Si

L'on ne devait retenir qu'un seul chiffre, c'est celui du bénéfice net qui a bondit de 33% pour s'élever à 402 millions d'euros. C'est une très bonne nouvelle pour les actionnaires d'ADP. Ce résultat qui contraste avec celui de son premier client : Air France-KLM. Le groupe a enregistré sa sixième année de perte consécutive. Autre indicateur significatif : ADP a un chiffre d'affaires dix fois moins important qu'Air France-KLM mais ADP vaut cinq fois plus en bourse.

Le deuxième point concerne les nouveaux enjeux du contrat de régulation économique (CRE 3) Pour rappel, la réforme de 2005 s'est accompagnée d'un nouveau cahier des charges qui prévoit un mode de régulation contractuel conclut entre l'État et ADP. Nous sommes dans le troisième contrat qui sera signé cet été. Le premier a couru de 2006 à 2010, le second de 2011 à 2015 et le troisième qui porte sur les cinq années à venir.

Pour son prochain CRE, ADP propose d'augmenter ses redevances aéroportuaires de 1,75% par an en moyenne hors inflation pour financer ses trois milliards d'investissements entre 2016 et 2020. Le CRE 2 prévoyait un plan d'investissement de deux milliards d'euros. Chaque année entre 2016 et 2020 l'enveloppe d'investissement est comprise au minimum à 500 millions d'euros. Les éléments qui sont notamment pris en compte dans cet effort d'investissement important : 1 milliard d'euros pour ses dépenses de maintenance et plus de 700 millions d'euros pour l'optimisation des installations qui va en partie passer par la fusion des terminaux (logique ONE ROOF). A partir de là, ADP prévoit la construction d'un bâtiment de jonction de 80 000 m² entre les terminaux sud et ouest de Paris-Orly. Cela devrait permettre d'accroître la capacité d'accueil de l'aéroport de plus de 3 millions de passagers par an.

Face à cette proposition d'ADP, les acteurs du transport aérien (FNAM, SCARA, BAR, Air FRANCE) reprennent les préconisations du rapport Le Roux qui a été publié fin 2014 pour demander le gel puis la baisse des redevances

aéroportuaires. Cette recommandation du rapport Le Roux a fait l'objet d'une critique de l'Union des Aéroports Français (UAF) qui considère que le niveau des redevances est comparable à celui des aéroports européens équivalents. Et qu'en outre ces redevances servent à financer des investissements dont les compagnies aériennes sont les premières bénéficiaires. De plus, les compagnies aériennes demandent le retour à la caisse unique qui avait été adoptée au premier CRE, abandonnée au deuxième CRE. ADP est passé à la double caisse dite aménagée. L'une des propositions du rapport Le Roux est de revenir à la caisse unique. C'est en effet beaucoup plus intéressant pour les compagnies aériennes. Cela permet de leur faire profiter des recettes commerciales ou recettes extra-aéronautique et donc de baisser les redevances.

Il y a un peu plus d'un an maintenant, au séminaire NAS à Paris, une économiste Anne Perrault avait même rappelé que pour les économistes il n'est absolument pas incohérent que les aéroports financent les compagnies pour les attirer. Ceci dans la mesure où un aéroport est caractérisé par son côté biface. C'est une spécificité de l'économie aéroportuaire. On pourrait parfaitement imaginer qu'ADP contribue en ne faisant payer aucune redevance pour attirer les compagnies aériennes. Évidemment, ADP n'est pas du tout dans cette logique mais ce ne serait pas incohérent d'un point de vue purement économique. D'ailleurs cela se fait dans certains cas. On peut citer l'exemple de l'aéroport de Tampa Bay en Floride qui partage ses redevances commerciales avec les compagnies aériennes qui viennent s'y poser.

Pour ADP, le retour à la caisse unique serait problématique car en cas de privatisation d'ADP il pourrait effrayer les investisseurs éventuels. Il vaut mieux rester sur ce mode, profitable aux actionnaires, que vouloir passer à la caisse unique.

Je vais aborder maintenant le point des aéroports régionaux. Concernant le rappel de la réforme aéroportuaire de 2004 et 2005, la première a porté sur les 150 aéroports qui ont été décentralisés. Ils représentent moins de 10% du trafic total et la très grande majorité sont déficitaires. La loi a prévu le transfert aux collectivités ou à leur regroupement de la propriété et de la compétence. Elles sont aujourd'hui amenées à définir la stratégie de développement de leur plate-forme, à déterminer le régime d'exploitation et à organiser le financement. Au terme de cette décentralisation, 19 aéroports ont été transférés aux régions, 29 aux départements, 61 à des groupements de communes et 41 à des communes. Cet éparpillement va poser des problèmes auprès des collectivités. La loi de 2005, outre la privatisation d'ADP dont j'ai déjà parlé, a prévu la création des sociétés aéroportuaires (SAR) au niveau des grands aéroports régionaux. Le transfert de ces concessions auprès des sociétés aéroportuaires prévoit que le capital de ces sociétés doit rester public (60% Etat/ 25% CCI/ 15% collectivités locales). Ce processus de transfert de concessions auprès de sociétés aéroportuaires régionales est arrivé à son terme en France métropolitaine. En juin 2014, le dernier aéroport qui n'avait pas encore sa société aéroportuaire était Marseille-Provence. Elle a ainsi été créée et désormais tous les grands aéroports régionaux ont leur société aéroportuaire.

La principale conséquence de la réforme aéroportuaire de 2004 et de 2005 est l'arrivée d'opérateurs privés dans le réseau des aéroports régionaux et locaux. Dans les deux cas, la première logique étant la décentralisation, la deuxième étant la cessation d'ouverture progressive au privé et de privatisation à terme des sociétés aéroportuaires, le mouvement est identique. On voit s'introduire des opérateurs privés.

Commençons par les aéroports locaux. Les principaux opérateurs de ces aéroports locaux (une trentaine) sont VINCI AIRPORT, SNC LAVALIN, et dans une moindre mesure TRANSDEV et KEOLIS AIRPORT. Les premiers

aéroports français qui ont été concédés à VINCI ont été ceux de Grenoble et de Chambéry en 2004 en partenariat avec KEOLIS AIRPORT. Depuis VINCI AIRPORT a développé résolument une stratégie très ambitieuse à l'international. Aujourd'hui, VINCI AIRPORT qui est une filiale de VINCI CONCESSION gère 24 aéroports dans le monde : 3 au Cambodge, 11 en France (le dernier en date étant celui de Toulon en avril 2015) et 10 au Portugal. L'ensemble de ces plates-formes ont accueilli en 2013 43 millions de passagers. La société emploie 49000 personnes et elle réalise un chiffre d'affaires de 650 millions d'euros.

A côté, il y a l'entreprise canadienne SNC LAVALIN qui s'est positionnée sur des petits aéroports à la différence de VINCI. Elle gère aujourd'hui 16 aéroports en France et outre-mer ainsi que ceux de Malte et de Castillon en Espagne.

TRANSDEV et KEOLIS AIRPORT sont plutôt aujourd'hui sur une sortie d'activité aéroportuaire.

Sur la privatisation des grands aéroports régionaux, il y a eu la cession d'actifs de la part de l'État au groupe SYMBIOSE pour l'aéroport Toulouse-Blagnac. C'est le premier aéroport à passé dans le giron du privé. Fin 2014, face aux offres concurrentes d'ADP et de VINCI, l'État a choisi de céder 49,9% du capital de la société aéroportuaire Toulouse-Blagnac avec une option dans trois ans pour les 10,1% restant au consortium chinois SYMBIOSE. Celui-ci est composé de deux investisseurs et deux partenaires techniques (aéroport de Shenzhen et SNC LAVALIN). Le consortium a indiqué sa volonté de rétrocéder à des investisseurs français jusqu'à 16% des 49,9% du capital acquis.

Les députés ont récemment adopté l'article 49 de la loi MACRON sur la privatisation des sociétés aéroportuaires de Nice-Côte-d'Azur et Lyon-Saint-Exupéry. Tout cela crée des opportunités nouvelles pour les investisseurs privés. Les sociétés qui sont intéressées dans l'investissement de sociétés

aéroportuaires sont souvent les mêmes acteurs que l'on trouve déjà au niveau des aéroports locaux : VINCI, SNC LAVALIN, ADP, FERROVIAL, EIFFIAGE, BOUYGUES,...

A tel point que l'association pour le maintien de la concurrence sur les réseaux et infrastructures (AMCRI) avait saisi en 2010 l'autorité de la concurrence car elle s'inquiétait que la privatisation des sociétés aéroportuaires puisse affaiblir la concurrence si les concessionnaires sont également des entreprises de bâtiment de travaux publics.

On peut faire quelques remarques sur la cession des parts de l'État pour Toulouse-Blagnac. Les trois candidats qui étaient restés en lice jusqu'au bout pour l'acquisition de l'aéroport, c'est-à-dire VINCI, ADP et le groupe chinois SYMBIOSE. Ce dernier a remporté la mise parce qu'il avait mis le plus d'argent sur la table : 308 millions d'euros. VINCI était monté jusqu'à 260 millions d'euros et ADP jusqu'à 250 millions d'euros.

On connaît la capacité d'ADP et de VINCI à faire de la gestion d'actifs aéroportuaire. SYMBIOSE est composé d'investisseurs qui n'ont aucune expérience dans ce domaine. Les deux composantes de SYMBIOSE sont dans le ferroviaire et dans la gestion d'actifs boursiers. Il y a certes les partenaires techniques mais ce ne sont pas des investisseurs. SYMBIOSE a annoncé qu'il voulait développer une sorte de hub régional sur la région toulousaine, ce qui pose un certain nombre de problèmes notamment par rapport à Air France et son hub de Roissy CDG. En effet, les principales compagnies chinoises sont déjà installées à Roissy et en partenariat avec Air France. Cette situation pourrait donc affaiblir à terme le hub d'Air France à Roissy. Il y a par ailleurs le site d'Airbus et tous les risques d'espionnage.

L'État a annoncé que pour les privatisations de Nice et de Lyon serait inscrite au cahier des charges une clause de compétence qui n'apparaissait pas dans celui de Toulouse. Autre point concernant les aéroports : ce sont les lignes directrices publiées par la Commission européenne en 2014.

C'est la troisième version des recommandations de la Commission européenne. La première date de 1994, la deuxième date de 2005 et depuis avril 2014 on a une troisième version qui va s'appliquer aux aéroports. Je vais m'arrêter sur le cas des aéroports dont le trafic est inférieur aux 700 000 passagers par an. La ligne directrice prévoit deux choses : 1/ que les aides en faveur des investissements ne peuvent dépasser 75% des coûts d'investissement moyens de la période 2009-2013. 2/ que les aides de fonctionnement ne dépassent pas 80% du déficit d'exploitation avec une période transitoire de 10 ans.

Commentaire des responsables de la gestion de ces aéroports locaux : on aurait voulu fermer les aéroports locaux qu'on ne s'y serait pas pris autrement. Il y a une question pendante qui est posée à ces aéroports. L'aide au fonctionnement ne peut aller qu'à 80% du déficit. Quid des 20% restant ? Qui va les supporter ? Certainement pas les opérateurs privés. Cela veut dire que pour que les aéroports locaux puissent survivre en appliquant ces lignes directrices ils doivent faire des gains de productivité considérables. Cela risque d'être mortel à la longue car je pense qu'il y en a beaucoup qui n'y parviendront pas.

Quelques éléments de question. Le premier par rapport à la gouvernance. C'est un sujet qui est au cœur des préoccupations de l'association Ville et Aéroport.

1°) Le modèle de gestion des aéroports en France, et évidemment celui d'ADP, pourra-t-il faire l'économie encore longtemps des intérêts des compagnies aériennes, et notamment ceux d'Air France qui est quand même le premier client et l'acteur principal dans la chaîne de valeur de l'aéroportuaire ?

2°) Face à la croissance du trafic, Eurocontrol table selon des études prévisionnelles que 12% de la demande de trafic ne pourra pas être satisfaite en 2035 à capacités aéroportuaires identiques. Cela représente environ 2 millions de vols pour un

peu plus de 200 millions de passagers. En terme de PIB c'est également considérable. Soit on crée de la capacité aéroportuaire supplémentaire donc on crée des aéroports et on voit que cette option est compliquée en France et ailleurs en Europe. Soit on optimise l'existant, option qui a aussi ses limites. L'année dernière dans le cadre du Paris Air Forum ce débat a été posé et là-dessus les professionnels ne sont pas d'accord. Autant le président de l'ACI considérait qu'on allait vers le désastre, autant le directeur de l'aviation civile était beaucoup plus optimiste en disant qu'il y avait des marges de progrès liées notamment au programme SESAR.

Optimiser l'existant nécessiterait la mise en place de coopérations, de coordinations, etc. Les quelques études existantes sur le sujet montrent toutes (ex. BONNAFOUS/CHIRE en 2002) que la coopération aéroportuaire est un élément qui est totalement absent du référentiel professionnel des acteurs du transport aérien. De ce point de vue, il y aura du travail à faire.

3°) Est-ce que le recours à des opérateurs privés peut renouveler la gouvernance aéroportuaire ? Est-ce que ça peut limiter la concurrence et favoriser la coopération, la coordination entre aéroports ? C'était une des recommandations de la Cour des comptes en 2008. Je citerai l'exemple de la région Bretagne. Depuis la réforme de 2004, cette région est aujourd'hui propriétaire de quatre aéroports que sont Brest, Quimper, Dinard et Rennes. La région a décidé de faire une délégation unique pour Rennes et Dinard auprès de Vinci. Vinci est donc obligé de mutualiser les coûts des deux aéroports. Pourquoi ces deux aéroports ? Parce que Dinard est la propriété de Sabena Technics (600 emplois pour l'économie locale). Oui mais si Rennes croît Dinard diminue.

Par ailleurs, le recours au privé peut-il améliorer la productivité des plates-formes, voire pérenniser les plus fragiles ? Cela va devenir d'autant plus important que les lignes directrices de la Commission européenne vont prendre effet.

4°) La délégation d'aéroports par plusieurs collectivités à un même opérateur ne risque-t-elle pas de créer un aléa moral ?

Quand on regarde par exemple la carte des délégations du Grand Ouest on s'aperçoit que Vinci a une sorte de monopole. Vinci est délégataire de Rennes, Dinard, Quimper, de Nantes-Atlantique, de Saint-Nazaire et il est concessionnaire du futur aéroport Notre-Dame-des-Landes. Vinci se positionne enfin sur Brest dont la concession arrive à échéance en 2015. Vinci va donc avoir un monopole de gestion des aéroports du Grand Ouest avec la problématique Notre-Dame-des-Landes qui est programmé pour 9 millions de passagers. Est-ce que ça va être possible de créer de la croissance pour Notre-Dame-des-Landes sans pomper dans le trafic des autres aéroports ? N'y aura-t-il pas un risque pour les collectivités d'être manipulées par l'opérateur ?

5°) M.BLAZY parlait en ouverture de la loi communautés aéroportuaires restée caduque. Le problème c'est que la loi prévoit qu'elles soient pilotées par les régions. Or, dans le cas présent, on est sur deux régions différentes.

6°) Est-ce qu'il n'y a pas un risque pour l'aéroport isolé ? En général il est petit et il ne sera pas pris dans les réseaux des opérateurs privés. N'y a-t-il pas un risque de double marginalisation pour ces aéroports ?

7°) N'y-a-t-il pas un risque pour les collectivités que les opérateurs privés jouent le timing des DSP avec évidemment un effet d'apprentissage pour ne conserver au final que les aéroports les plus rentables ? Et ce dans une perspective de privatisation des aéroports régionaux. On pourrait voir ça de la part des opérateurs privés comme un investissement pour apprendre le métier, pour se constituer un réseau professionnel. Et puis ensuite ils vont monter en gamme, essayer de dégager les plus gros bénéfices et quitter les marchés les moins rentables. En d'autres termes, n'y-a-t-il pas un risque de voir émerger une bipolarisation du réseau local en France avec d'un côté les gros aéroports locaux qui seraient rattachés à des aéroports régionaux sous la coupe d'un

opérateur et de l'autre côté un nombre d'aéroports qui ne seraient pas viables et qui seraient déclassés ?

En conclusion, je vais rappeler un travail que nous avons réalisé en 2014 avec un collègue informaticien et qui s'intitule « Étude à l'aide d'une simulation informatique multi-agents visant à saisir les conséquences de la réforme des aéroports pour les territoires ». L'objectif de ce travail était d'analyser les enjeux et les problèmes soulevés par la coopération aéroportuaire pour les aéroports régionaux et décentralisés. On ne s'intéressait pas à ADP. Il y a eu deux approches qui ont été réalisées : 1°) l'approche terrain : on a sélectionné quatre zones aéroportuaires et on a été faire des entretiens auprès des acteurs. A la suite de cela on a fait un questionnaire auprès des directeurs d'aéroports d'Alpha-ACI. 2°) l'axe de modélisation à partir de simulation informatique. Ce modèle est celui de la théorie des jeux. Vous avez des aéroports qui négocient un contrat avec des compagnies aériennes. Les aéroports ont un critère de rentabilité. Au bout d'un certain temps elles pourraient disparaître. Et les compagnies aériennes peuvent choisir les deux types de modèle low cost ou middle cost possibles.

On a essayé de savoir si des associations entre deux aéroports régionaux ou deux aéroports locaux ou des aéroports locaux et régionaux sont plus viables, gagnent plus ou ont un meilleur rapport de force avec les compagnies aériennes. Lorsqu'on observe une coopération on observe une baisse de la part de gain mais en contrepartie on observe un meilleur taux de survie des aéroports, en particulier des aéroports locaux qui sont moins bien positionnés. Si on imagine une coalition entre des aéroports locaux et régionaux l'augmentation du taux de survie pour les aéroports régionaux est très faible alors que pour les aéroports locaux il est bien meilleur. Si deux aéroports locaux s'associent ils augmentent leur taux de survie et baissent leur gain.

ADP : les bénéfices de la discorde

❖ 1 – Les résultats consolidés 2014

- ❖ En 2014, ADP a enregistré un **bénéfice record** qui contraste avec les résultats d'Air France-KLM

(en millions d'euros)	2014	2013 pro forma	2014/2013
Chiffre d'affaires	2 791	2 754	+ 1,3 %
EBITDA	1 109	1 072	+ 3,4 %
EBITDA / Chiffre d'affaires	39,7%	38,9%	+0,8pt
Résultat opérationnel courant (yc MEE opérationnelles)	737	677	+ 8,8 %
Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires	26,4%	24,6%	+1,8pt
Résultat opérationnel (yc MEE opérationnelles)	730	653	+ 11,8 %
Résultat financier	(115)	(141)	- 18,5 %
Résultat net part du Groupe	402	302	+ 33,3 %

Source ADP

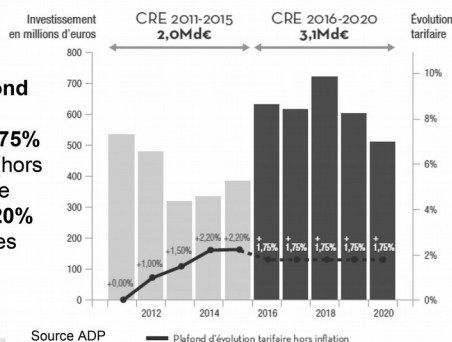
8 Michel CARRARD ★ COLLOQUE VILLE & AEROPORT ★ PARIS – 15 juin 2015

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

ADP : les bénéfices de la discorde

- ❖ 2 – Les enjeux des négociations du nouveau contrat de régulation économique (2016-2020).

- ❖ ADP propose d'augmenter le plafond de ses redevances aéroportuaires de **1,75% par an en moyenne** (hors inflation) sur la période 2016-2020 **contre 2,20%** pour les deux dernières années du CRE2.



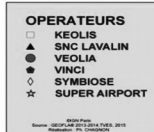
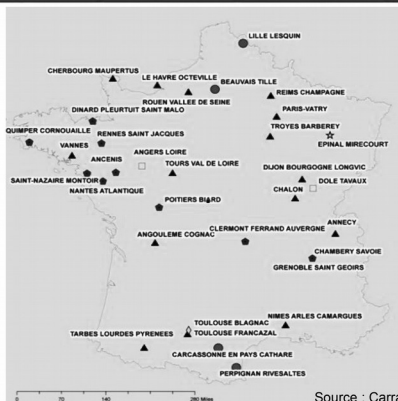
Source ADP

— Plafond d'évolution tarifaire hors inflation

9 Michel CARRARD ★ COLLOQUE VILLE & AEROPORT ★ PARIS – 15 juin 2015

Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

Aéroports français avec une délégation de service au privé



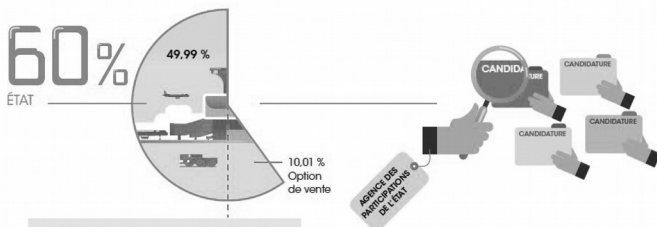
Source : Carrard, 2015

15 Michel CARRARD ★ COLLOQUE VILLE & AEROPORT ★ PARIS – 15 juin 2015

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

Aéroports régionaux et locaux : les incertitudes

❖ L'Etat a cédé **49,99%** du capital de la SAR de Toulouse-Blagnac au consortium sino-canadien **Symbiose**



L'Etat reste propriétaire de l'aéroport, autorité concédante du service public et régulateur des redevances payées par les compagnies aériennes.

Le reste du capital se répartit entre la CCI de Toulouse (25%), la Région Midi-Pyrénées (5%), le Département de Haute-Garonne (5%) et Toulouse-Métropole (5%).

16 Michel CARRARD ★ COLLOQUE VILLE & AEROPORT ★ PARIS – 15 juin 2015

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

TABLE RONDE N°1

Développement aéroportuaire de la France : ou est l'État-stratège ?

- ◆ Saturation des aéroports à l'horizon 2035 ?
- ◆ Perspectives de croissance du trafic en passagers ?
- ◆ Stabilisation ou moindre croissance du trafic en mouvements ?
- ◆ Les capacités aéroportuaires sont-elles suffisantes pour absorber ce trafic ?
- ◆ Construire des aérogares sans construire de nouvelles pistes, est-ce possible ?

M. Pascal BOUREAU

Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Blagnac, Conseiller départemental de la Haute-Garonne

Passionné par la nature et l'environnement dès le plus jeune âge, Pascal Boureau travaille depuis plusieurs années au sein de Météo-France, en tant que prévisionniste et climatologue pour la région Midi-Pyrénées. Très investi dans la vie associative et politique de sa commune, il est Adjoint au Maire de la ville de Blagnac depuis 2001, en charge du Cadre de Vie et des Relations Sociales. Pascal Boureau est aussi élu depuis mars 2015 au Conseil Départemental de la Haute-Garonne et siège à ce titre au Conseil de surveillance de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac. Une façon pour lui d'allier durablement passion et action collective, qu'il confirme à travers de multiples engagements, notamment en tant que Vice-Président du CIDB (Centre d'Information et de Documentation du Bruit) et Vice-Président de l'association Ville et Aéroport.

Nous allons aborder lors de cette table ronde la question de l'État-stratège en matière de politique aéroportuaire. Qu'en est-il ? Comme vous l'a dit Jean-Pierre BLAZY au début de son introduction on se pose toujours la question. La vraie stratégie semblerait être celle de la « stratégie au fil de l'air »... si je puis dire ! On attend de voir ce qu'il va se passer et cela manque de pertinence du point de vue du rôle de l'État. Pour les membres de Ville et Aéroport, l'État devrait avoir une vision prospective qui permette d'anticiper toutes les évolutions du transport aérien. Or, ces dernières années, le moins que l'on puisse dire, c'est que les évolutions dans ce domaine sont importantes et très rapides.

A l'occasion de cette table-ronde nous allons regarder la question du système aéroportuaire français. Nous aurons également une vision au niveau européen. Nous verrons avec l'ensemble des intervenants quelles sont les pistes que pourraient revêtir une approche qui soit enfin prospective, afin de nous permettre d'avoir une vision à long terme. Cela

permettrait d'avoir un système qui respecte les riverains situés à proximité des couloirs aériens et de limiter le plus possible les nuisances, en particulier par rapport aux vols de nuit.

Je crois que nous sommes au cœur du rôle de notre association d'élus Ville et Aéroport qui est de concilier le développement aéroportuaire et la qualité de vie des riverains à proximité des zones aéroportuaires.

M. Olivier ORTIZ

**Conseiller-Maître à la Cour des Comptes,
responsable du secteur aérien à la septième chambre**

Olivier ORTIZ (ENA 1986) est conseiller maître à la Cour des comptes. De 2005 à 2010, il préside la Chambre régionale des comptes d'Alsace et est membre du comité directeur de l'Organisation européenne des institutions régionales de contrôle externe des finances publiques (EURORAI). En 2010, il rejoint la septième chambre de la Cour et a notamment en charge, depuis 2012, le secteur aérien au sein de la section « Transports ».

Le secteur aérien est une partie de la septième chambre de la Cour des comptes, chambre compétente sur l'ensemble du domaine des transports. Il a en charge un certain nombre d'enquêtes et intervient sur plusieurs thèmes, notamment les infrastructures aéroportuaires et les organismes gestionnaires des aéroports. La Cour examine les comptes et la gestion de ces organismes ; elle contrôle également les services de l'aviation civile (DGAC), la politique du transport aérien civil, la formation aéronautique (en particulier, l'École Nationale de l'Aviation Civile) ; pour des raisons historiques liées à l'aérien, la Cour mène également des enquêtes relatives aux services de la météorologie.

S'agissant des travaux réalisés dans le secteur aérien, je rappelle l'important rapport thématique publié par la Cour en juillet 2008 qui avait trait aux aéroports français face aux mutations du transport aérien. Au fil des années, en fonction de l'évolution et des enjeux financiers du secteur, la Cour publie des rapports particuliers sur le groupe Aéroports de Paris et ses filiales, sur les nouvelles sociétés aéroportuaires. C'est ainsi que la Cour a examiné la gestion des sociétés créées progressivement en application de la « loi Aéroports » de

2005, qui exploitent l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, de Toulouse-Blagnac, de Lyon-Saint-Exupéry, ceux de la côte d'Azur. Elle achève une enquête sur celui de Montpellier-Méditerranée, de même que sur celui de Strasbourg-Entzheim.

Je voudrais, en premier lieu, appeler votre attention sur une illustration des débats autour des aéroports régionaux et locaux. Le dernier rapport public annuel de la Cour publié en février 2015 donne un exemple d'investissements publics locaux sur deux plates-formes aéroportuaires régionales (Dole et Dijon). Faute de concertation entre les gestionnaires et les financeurs des deux aéroports distants de moins de cinquante kilomètres, s'est instaurée une concurrence due à des objectifs stratégiques très proches. Il en est résulté des aides à l'investissement et au fonctionnement, et des aides aux compagnies aériennes élevées au regard du trafic des aéroports. Ce dernier est resté faible en comparaison des équipements concurrents. La prédominance de vols départ (vols de vacances pour Bourguignons et Franc-comtois) contribue peu au développement économique local. L'offre aéroportuaire interrégionale doit donc être rationalisée au plus tôt : au terme de l'enquête de la chambre régionale des comptes, la viabilité économique d'un aéroport unique n'était pas démontrée, et celle de deux aéroports l'était encore moins.

Le site Internet de la Cour met à votre disposition l'ensemble de ces documents avec les réponses des acteurs locaux concernés par ces travaux.

J'en viens à ce qui est l'objet du thème de notre colloque. La Cour n'a pas la prétention d'être experte dans la définition d'un seuil de saturation en matière aéroportuaire. Je voudrais surtout aborder cette question sous le prisme par lequel la Cour aborde ces débats, et notamment l'excellent bilan

présenté par le professeur Carrard quant à l'évolution du secteur aéroportuaire. Pour la Cour il y a un angle, une problématique sur la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française. La configuration du tissu aéroportuaire français est le fruit de l'histoire, parfois d'impératifs militaires anciens, mais aussi du développement du rôle des collectivités locales dans le domaine aéroportuaire. Ces facteurs ont joué un rôle prépondérant dans l'édification progressive de l'infrastructure aéroportuaire française. C'est ce qui explique aujourd'hui l'existence d'un maillage fin du territoire en plates-formes aéroportuaires. On l'a vu sur la carte présentée par le professeur Carrard. On constate que les plates-formes se sont développées souvent de façon autonome les unes par rapport aux autres au gré de dynamiques locales souvent plus concurrentes que complémentaires.

Dans le contexte des mutations du transport aérien que nous vivons aujourd'hui, une reconfiguration qui améliorerait sensiblement la rationalité et l'efficacité du système apparaît souhaitable pour la Cour. A cet égard, les réformes de 2004 et 2005 peuvent ouvrir des voies nouvelles comme des alliances entre gestionnaires d'aéroports. La concrétisation de ces perspectives reste à confirmer.

Sur les défauts de synergie, on peut souligner la faible concertation entre les gestionnaires, la dispersion de l'offre aéroportuaire, le maintien en activité de plates-formes à très faible pratique, ainsi que l'hésitation des acteurs locaux. Par ailleurs, demeure la question du fret aérien après la tentative inaboutie de rationalisation des infrastructures du fret aérien. Force est de constater le relatif échec d'aéroports spécialisés dans le fret (Vatry, Châteauroux). Les résultats ne sont pas à la hauteur des espoirs. En parallèle, se développe le fret traité par

les aéroports généralistes (exemple du fret express).

Il y a lieu de noter, en outre, les modestes résultats de l'intermodalité entre les réseaux aériens et ferrés. La Cour présentait dans son rapport thématique 2008 l'avantage des lignes ferroviaires à grande vitesse sur les trajets aériens courts. Au fil des années, cela a affecté un certain nombre de liaisons aériennes (par ex. Strasbourg). J'ai présidé la Chambre régionale des comptes d'Alsace et, par expérience, je connais la situation de l'aéroport d'Entzheim. On peut constater les lents progrès en matière de structures intermodales intégrées aux aéroports.

J'en viens à la thématique qui nous préoccupe principalement aujourd'hui, à savoir le besoin de planification du développement des capacités aéroportuaires. Un certain nombre d'incertitudes subsistent sur l'horizon de saturation. Des analyses tendent à fixer cet horizon à 2035 avec diverses conséquences résultant de la saturation. Je citerai brièvement le rapport d'Eurocontrol dont nous allons avoir une présentation, mais également l'étude de l'ACI en la matière ou bien encore les travaux du Conseil économique et social européen sur les capacités aéroportuaires dans l'Union européenne.

La capacité physique de tout aéroport est conditionnée par le nombre de mouvements pouvant être traité par les pistes, et ce en fonction des modalités de contrôle aérien d'une part, et la capacité physique des aérogares d'autre part. C'est une problématique complexe car elle mêle à la fois des tendances de long terme liées au taux de croissance du trafic, aux évolutions technologiques des aéronefs, aux modalités retenues pour la navigation aérienne (le « Ciel unique européen » et son volet technologique SESAR).

Cette planification mêle, par ailleurs, des considérations de plus court terme comme le niveau des nuisances sonores, tolérable pour un aéroport donné et l'efficacité de capacités existantes.

Il faut dire aussi que l'évolution du prix du carburant - si elle s'inscrit dans la durée - est un facteur de perturbation de l'offre et de la demande. C'est un élément qui contribue à l'incertitude des études et des chiffrages qui peuvent être réalisés en matière de prévision de trafic et de saturation des aéroports.

La disparité des prévisions de trafic est notable. Elle reflète les stratégies et les intérêts divergents des acteurs. Les différences entre les prévisions tiennent à des approches méthodologiques différentes et à une évaluation divergente de l'évolution du trafic intercontinental. Au total, lorsqu'il y a l'élaboration de contrats de régulation économique, ces fameux « CRE » 1 et 2 qu'on évoque s'agissant d'Aéroports de Paris, les prévisions des différentes parties peuvent varier..

Dans ce contexte d'incertitude, la question de la saturation des installations, notamment d'ADP à Roissy est posée. Il me semble, et je le dis à titre personnel sans engager sur ce point la Cour, que pour l'aérien cette vision de long terme que nous souhaitons la plus partagée possible fait encore défaut sur la question.

En conclusion, j'aimerais évoquer les principales recommandations formulées par la Cour s'agissant des infrastructures aéroportuaires :

1/ utiliser le plus efficacement possible les infrastructures existantes avant d'explorer les pistes d'équipements nouveaux ;

2/ réexaminer les projets d'investissement dans un logique d'intermodalité en mettant en cohérence les acteurs du transport ferroviaire et aérien. On a le sentiment qu'à cet égard le dialogue est parfois difficile, que la coordination est insuffisante ;

3/ clarifier les différents choix face aux perspectives de saturation des aéroports. Il s'agirait de dégager à partir des études menées en la matière un plan prospectif fondé sur des hypothèses réalistes de trafic pour les grands aéroports. Il en découlerait un programme d'action qui serait adapté aux besoins ainsi évalués ;

4/ en ce qui concerne les aéroports régionaux et locaux, formaliser une stratégie de développement des aéroports décentralisés et des infrastructures associées en recherchant des synergies d'exploitation entre plates-formes de province géographiquement proches. Il y a en région des aéroports concurrents à moins de 50 km et on ne peut pas dire que ce soit le meilleur emploi des fonds publics. Je précise qu'au-delà de l'article 49 de la Loi Macron qu'on a cité à juste titre sur la privatisation de certains grands aéroports régionaux, il y a un autre texte législatif en discussion – le projet de loi NOTRe - qui, dans son article 10, ouvre la perspective d'un nouveau mouvement de décentralisation aéroportuaire [*disposition dont est issu l'article 21 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République*].

5/ en matière environnementale, étudier l'adaptation des dispositifs de prévention et de réparation des nuisances imputables aux aéroports.

Je vous remercie de votre attention.



Principales recommandations de la Cour

- Utiliser plus efficacement les infrastructures aéroportuaires existantes ;
- Réexaminer les projets d'investissements dans une logique d'intermodalité, en mettant en cohérence les acteurs des transports ferroviaires et aériens ;
- Clarifier les différents choix face aux perspectives de saturation des aéroports ;
- Élaborer un plan prospectif fondé sur des hypothèses réalistes de trafic pour les grands aéroports et en déduire un programme d'actions adapté ;
- Formaliser une stratégie de développement des aéroports décentralisés et des infrastructures associées, en recherchant des synergies d'exploitation entre plates-formes de province géographiquement proches ;
- En matière d'environnement, étudier une adaptation des dispositifs de prévention et de réparation des nuisances imputables aux aéroports.

Table-ronde n° 1 Développement aéroportuaire de la France :
où est l'État stratège ?

8

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

M. Pierre-Yves BISSAUGE

**Directeur adjoint du transport aérien
Direction générale de l'aviation civile**

Pierre-Yves BISSAUGE a un diplôme d'Ingénieur de l'aviation civile délivré par l'École nationale de l'aviation civile ; il est ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts et a effectué sa carrière en totalité pour le secteur de l'aviation civile pendant 2 ans à l'organisation de l'aviation civile internationale puis plus de 33 ans à la direction générale de l'aviation civile. En poste depuis plus de 22 ans à l'administration centrale de la DGAC pour traiter des questions économiques, juridiques et régaliennes du transport aérien et des différents acteurs de ce secteur, transporteurs, aéroports, riverains et passagers notamment ; il est actuellement directeur adjoint du transport aérien.

Quelle adéquation faut-il rechercher entre la demande de transport aérien en France sur le long terme et la réponse en termes de capacité aéroportuaire pour accueillir tous les passagers, les tonnes de fret, les transporteurs sans oublier tous les intervenants de la chaîne de traitement des clients du transport aérien ?

A moins que ce ne soit l'inverse : jusqu'où faut-il/ peut-on développer les capacités aéroportuaires pour inciter au développement du transport aérien, lui-même indispensable au développement socio-économique de la nation et au besoin de déplacement de nos concitoyens et des entreprises françaises avec la création d'emplois qui en découle ?

En posant la question comme je viens de le faire, on voit qu'il y a deux approches du transport aérien et du rôle que l'on veut lui voir jouer dans notre société. La première convient d'admettre pour une raison ou une autre qu'il n'y a pas nécessairement la possibilité de faire croître les arbres jusqu'au ciel avec comme corollaire d'admettre qu'une partie de la demande ne peut être satisfaite, et de mettre en œuvre des mécanismes de gestion des contraintes auxquelles font alors

face les opérateurs. La deuxième porte peut être une ambition plus forte mais pose de lourdes questions telles que le financement de capacités en permanence non contraignantes, et aussi la question de l'acceptabilité d'un développement quasiment affranchi de contraintes intrinsèques puisque malheureusement et malgré de très notables progrès réalisés ces dernières décennies et celles encore à venir, le transport aérien ne peut passer totalement inaperçu d'un certain nombre de nos concitoyens que sont les riverains des aéroports.

C'est bien un savant mélange de ces deux visions qu'il nous faut collectivement rechercher. En tout cas c'est cette recherche qui sous-tend l'action de l'État. Vous posez la question de la stratégie de l'État. Je dirai qu'elle est intimement liée au maintien de la plus forte harmonie possible entre tous les acteurs directement concernés. Cette tâche est rendue très difficile vue la forte caractéristique d'un secteur qui fait travailler ensemble différents acteurs, qui défend respectivement des intérêts contradictoires. Comme il est rarement possible de satisfaire les attentes de tous, ceux qui ne sont pas satisfaits ont naturellement tendance à contester les orientations retenues, les décisions prises au point de considérer que l'État n'a pas de stratégie. Les choses sont ainsi particulièrement complexes d'autant que tout développement aéroportuaire important nécessite plusieurs décennies entre la maturation de l'idée de départ et la mise en service. Aussi faut-il bien regarder loin dans l'avenir pour développer une stratégie avec des incertitudes d'autant plus fortes qu'il nous faut imaginer un avenir très lointain, et même au-delà de 2035, horizon retenu dans le programme de cette journée.

Alors où en est-on ? Il est d'usage pour parler de l'avenir de commencer par un regard sur le passé. Le transport aérien s'est considérablement développé et la France dispose d'un vaste parc aéroportuaire. Sur la carte que je vous présente vous voyez la cinquantaine d'aéroports qui ont accueilli au moins 10000 passagers en 2014 avec une indication sur la

répartition entre le trafic intérieur et le trafic international de chacun.

Le nombre de passagers dans le monde et en France a plus que triplé en 30 ans. De moins d'un milliard à plus de trois milliards dans le monde, de 45 à 145 millions en France. Le consensus universel est que la croissance va se poursuivre et ce sur le long terme, le très long terme. La question est donc : à quel rythme ? Le sentiment dominant est le maintien d'une croissance mais une croissance qui s'infléchit. La demande de transport s'est par ailleurs diversifiée et est surtout dynamique dans les pays émergents. La France bénéficiera sans nul doute de cette tendance. Concrètement la croissance du transport aérien en France sera vraisemblablement plus faible, voire beaucoup plus faible que dans les pays où le taux de pénétration du transport aérien est actuellement faible et ne demande qu'à augmenter avec l'augmentation du pouvoir d'achat comme en Chine ou en Inde, ou dans les pays qui vont connaître une forte évolution démographique comme en Afrique ou en Amérique latine. Il faudra d'ailleurs veiller à ce que la France sache capter la dynamique de ces pays à hauteur des ambitions légitimes sur le positionnement de notre pays dans le grand concert mondial si l'on ne veut pas se faire damer le pion par nos voisins et néanmoins concurrents européens, au risque de manquer ces opportunités de créations d'emplois chez nous.

Deux caractéristiques de la demande aérienne en France se sont nettement affirmées :

1/ prépondérance du trafic international par suite de la morsure due au développement du TGV sur la demande de transport intérieur

2/ motif touristique dans les déplacements

Faut-il en conclure comme on avait coutume de le faire avant l'an 2000 à une menace de manque de capacités ? Je ne vais pas refaire le rappel des études et rapports puisque M. le Député l'a fort bien fait dans son introduction. Je voulais

d'autant moins faire cet exercice que nous sommes convaincus à la DGAC que des inflexions fondamentales ont eu lieu depuis une quinzaine d'années. Ces inflexions sont particulièrement sensibles pour la France. En effet, le développement de trafic passagers et de fret est et devrait rester modéré sur le long terme (2 à 3% par an). Le nombre de mouvements d'avions est complètement stabilisé. En fait, il baisse depuis 2000. Les avions qui effectuent un trafic commercial vers ou depuis la France transportent plus de 100 passagers par mouvement aujourd'hui alors que la moyenne était à 70 en 2000. C'est presque la moitié en plus.

Cette tendance puissante s'explique par une multitude de facteurs dont les trois principaux sont :

1/ L'évolution de la structure du trafic avec l'allongement des distances et des parts des compagnies à bas coût

2/ l'augmentation du taux de remplissage permis par l'augmentation des techniques de yield management

3/ l'augmentation de la taille des avions choisis pour desservir les liaisons données

Bien sûr le taux de remplissage des avions ne pourra jamais dépasser 100% mais les autres facteurs de l'augmentation de l'export moyen devraient se poursuivre particulièrement dans notre pays. Cette évolution, dictée par des objectifs de productivité dans une industrie aux très faibles marges, est évidemment favorable en termes de capacités et d'environnement.

En se basant sur cette analyse, la prévision de la DGAC est une poursuite de la croissance du trafic de passagers à un rythme d'environ 2,6% pour la France et une hausse plus faible du nombre de mouvements d'environ 1,4%. Pour être plus précis, ces chiffres partent de l'hypothèse d'un infléchissement de la hausse de l'export moyen, donc il continue à croître peut être un peu moins que ce qu'on a vu

jusqu'à maintenant. Avec une croissance de l'emport moyen se poursuivant au rythme actuel, le nombre de mouvements pourrait même continuer à décroître tout en assurant une croissance du nombre de passagers.

A un horizon de 20 ans la croissance serait sensible hors événement exceptionnel imprévisible et on pourrait observer 1,7 millions de mouvements annuels vers ou depuis la France contre 1,24 millions aujourd'hui.

Bien évidemment la progression du trafic sera différente d'un aéroport à l'autre. Il est difficile de faire des prévisions individuelles pour tous, même pour les plus grands d'entre eux. On peut toutefois raisonnablement tabler sur une poursuite durable de la dynamique de croissance du trafic international des principaux aéroports de province et l'on sait que cette dynamique est l'un des facteurs structurants de l'évolution que l'on peut attendre sur le trafic global en France.

Pour autant il n'apparaît pas que la croissance soit extrêmement forte sur un aéroport au point que se crée un problème majeur d'insuffisance insupportable de capacités pour une région française ou une autre. N'oublions pas de surcroît que la France dispose d'un maillage très dense d'aéroports dont certains ne sont guère utilisés. Actuellement cela pose quelques soucis car leur maintien coûte cher en deniers publics. Mais ils pourraient devenir précieux le cas échéant. Qui aurait par exemple pensé il y a 15 ans que l'aéroport de Beauvais deviendrait multimillionnaire comme il l'est aujourd'hui ?

Ainsi cette augmentation du nombre de mouvements d'avions devrait sans difficulté majeure pouvoir s'exprimer avec le paysage aéroportuaire que nous connaissons tous, constitué des aéroports existants et complété par l'aéroport du Grand Ouest appelé à remplacer celui de Nantes-Atlantique. Je suppose qu'il y a dans la salle quelques sceptiques envers ce

projet voire des opposants. J'ose espérer que personne ne s'attendait à ce que le fonctionnaire que je suis évoque une autre hypothèse que la construction de cet aéroport dès que possible.

Par ailleurs, les progrès continus de la navigation aérienne apporteront leur contribution au bon traitement des vols supplémentaires par l'ensemble de la chaîne du trafic d'ici une trentaine d'années.

Si le temps imparti ne permet pas un examen détaillé des facteurs influant à la capacité, j'en mentionnerai simplement quatre :

1/ la capacité des pistes est adaptée. Paris CDG dispose de deux doublets, ce qui en fait l'une des infrastructures mondiales les plus performantes. La construction dans les prochaines années de taxis-way périphériques permettra de réduire les situations de conflits et de saturation sur les voies de circulation

2/ la réserve de capacités sur les aéroports de province est telle qu'il n'y a pas de craintes à avoir quant à la possibilité d'y traiter une part importante de la croissance prévisible pour le pays, ce qui aura le mérite de développer l'offre de transport aérien en régions.

3/ la capacité des terminaux devra continuer à s'adapter au développement du trafic, ce qui ne pose en général pas de contraintes techniques majeures, la plupart des aéroports disposant de substantielles réserves foncières.

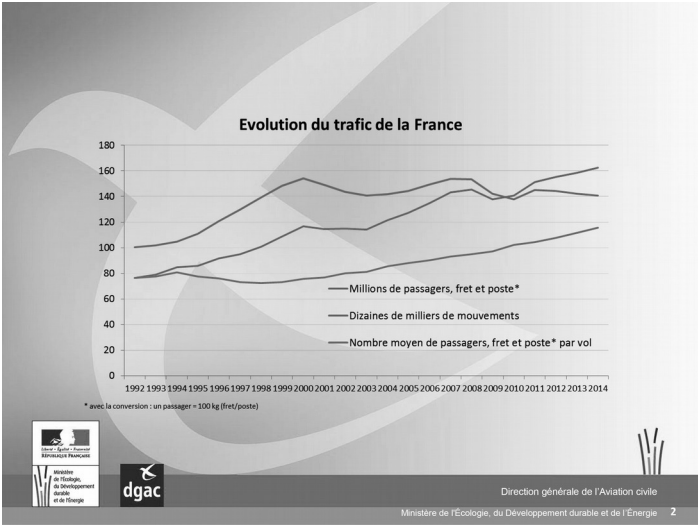
4/ le développement du trafic ne doit pas augmenter les nuisances subies par les riverains. On peut donc parler de capacité de nature environnementale comme celle qui justifie depuis plusieurs décennies le développement de l'activité de l'aéroport d'Orly. Il n'y a pas de volonté gouvernementale actuelle de modifier l'équilibre en place.

En région parisienne, comme le montre l'évolution de l'indice de bruit IGMP à Paris CDG qui se révèle inférieure à celle du nombre de mouvements comme sur la plupart des grandes plates-formes, les progrès continus de performance acoustique des aéronefs sont au moins aussi rapides que le développement du trafic, ce qui permet d'envisager une évolution favorable en termes de bruit.

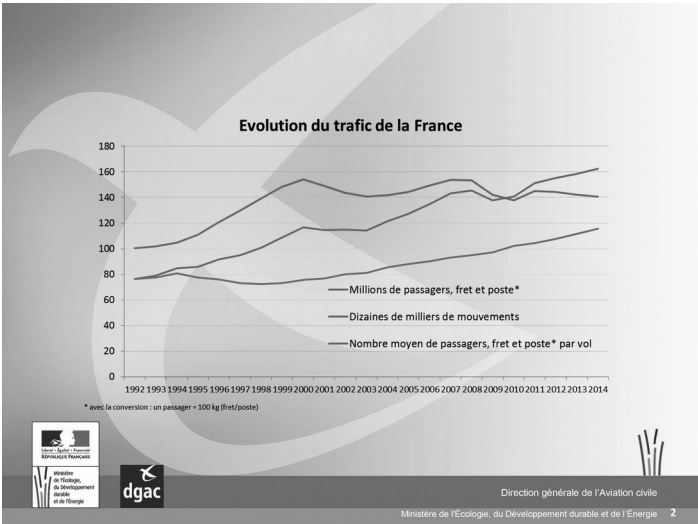
La DGAC reste évidemment très vigilante sur l'évolution des nuisances (bruit et pollution locale) et proposera les mesures nécessaires quand il le faut pour que ces nuisances n'augmentent pas comme cela a été le cas récemment en matière de niveau sonore des avions autorisés à voler la nuit à CDG.

Pour conclure et comme vous l'avez vu l'État a bien une stratégie aéroportuaire qui comporte plusieurs dimensions : une régulation de l'évolution des aéroports d'État où se réalise la majorité des trafics notamment en matière de développement à long terme et d'investissements ; une politique active dans le domaine de l'environnement dans le respect des rôles de chacun ; sans oublier une veille attentive de l'évolution du trafic et une analyse régulièrement renouvelée des facteurs caractéristiques du transport aérien et de leur évolution, voire le cas échéant de leur transformation au fil du temps.

Notre confiance sur les questions de capacités est le résultat de l'effort qui a été fait pour mettre en place et préserver l'offre aéroportuaire. Celui-ci se poursuivra même si je n'ai pas parlé de nouvel aéroport ou de construction de nouvelles pistes. Il faudra de nouveaux investissements pour assurer leur développement notamment sur la gestion du trafic aérien qui a encore des marges d'optimisation et d'attention extrême aux attentes de tous (usagers, riverains et professionnels). Cette vision globale va maintenant être complétée par une vision un peu plus territoriale.



(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)



M. Philippe CARADEC

**Conseiller Mobilité/Réseaux au Commissariat
Général à l'Égalité des Territoires (CGET)
Membre du Conseil supérieur de l'aviation civile
(CSAC)**

Ingénieur de formation, Philippe CARADEC a rejoint la DATAR en janvier 2013 comme conseiller « mobilité et réseaux ». Depuis la création du Commissariat Général à l'Égalité des Territoires en avril 2014, il anime le pôle « services au public » et a en charge les questions de transports, d'énergie, de développement numérique et de déploiement de nouveaux services publics et de santé. Auparavant, il a passé quatre années en Chine comme directeur résident de ParisTech, puis expert du ministère de l'écologie auprès de l'université Tongji à Shanghai. Philippe CARADEC a été directeur adjoint de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État et a exercé des fonctions de direction dans plusieurs Directions départementales de l'Équipement (Puy de Dôme, Bas Rhin, Haut Rhin).

Mon exercice est un peu délicat car notre mission est en cours de lancement. Nous venons de constituer notre comité de pilotage la semaine dernière et nous allons lancer la démarche le 18 juin. Celle-ci a été commandée par le député Gilles SAVARY au sein du Conseil supérieur de l'aviation civile. C'est une structure de concertation qui a été mise en place par le ministre des Transports et qui rassemble les acteurs de l'aviation civile. Qu'il s'agisse des compagnies, des aéroports, des personnels, des consommateurs, des collectivités locales ou des représentants des ministères.

Il est présidé depuis deux ans par Gilles SAVARY, député de la Gironde. Dès son arrivée il a souhaité aller au-delà de ces réunions cérémonieuses qui ont lieu une ou deux fois par an. Afin de dynamiser l'assemblée, deux groupes de travail ont été mis en place : le premier porte sur les compagnies aériennes, le second sur les territoires. Il m'a confié la présidence de ce second groupe sur les territoires. : le premier porte sur les

compagnies aériennes, le second sur les territoires. Le président SAVARY souhaite que nous passions « à la vitesse supérieure » et que nous travaillions pendant un an sur ce maillage aéroportuaire français qui est un sujet d'actualité comme en témoigne le présent colloque.

Ce qui est répété par les compagnies aériennes c'est que les aéroports coûtent trop cher et sont trop nombreux en France. J'ai même entendu un représentant d'Air France déclarer que « les compagnies aériennes avaient fait leur révolution et qu'elles attendaient que les aéroports en fassent de même ».

J'observe qu'en matière de long courrier les compagnies aériennes européennes font face à cette irruption des compagnies du Golfe et des hubs du Moyen-Orient. C'est un sujet que nous devons avoir en tête car c'est ni plus ni moins nos aéroports un risque majeur de perte de connectivité y compris pour le hub parisien.

Concernant les aéroports qui sont réunis au sein de l'Union des Aéroports Français, la représentation est très large entre Aéroports de Paris et l'aéroport de Megève et les intérêts sont différents.

Nous allons essayer de prendre en compte ces différences mais aussi la richesse de ce maillage aéroportuaire en mettant en évidence l'intérêt de celui-ci. Pour le hub parisien, il y a une anxiété qui est claire sur cette perte de connectivité tendancielle des hubs européens. Il existe un risque de détournement de certains des nouveaux hubs moyen-orientaux situés l'Asie et l'Europe. J'en sais quelque chose puisque je reviens de quatre années de travail en Asie.

Pour les aéroports régionaux, beaucoup d'acteurs prédisent un avenir avec de bonnes perspectives de croissance à condition que l'on clarifie les droits de trafic internationaux. Il faut regarder les complémentarités qui peuvent exister entre notre hub français et ces aéroports régionaux.

Enfin il y a les moyens et petits aéroports locaux qui doivent s'adapter aux nouvelles lignes directrices européennes mais qui subissent aussi les réductions de moyens des collectivités locales. C'est un sujet majeur. Peut-être que demain ce seront aussi les restructurations des services de l'État (contrôle aérien, police de l'air, douanes) qui devront être prises en compte.

Au sein du Conseil supérieur de l'aviation civile, les représentants des personnels qui suivent ce sujet avec beaucoup d'attention ce sujet-là. Et bien sûr les représentants des collectivités locales notamment avec l'Assemblée des Départements de France (ADF) et l'Association des Régions de France (ARF) sont fortement impliqués. Tout en étant confrontées à des réductions de moyens, les collectivités locales voient dans ces aéroports des outils majeurs au service du développement de leur territoire. C'est un sujet que nous allons approfondir en évitant les écueils de raisonnement. En effet, beaucoup croient que les infrastructures ont des impacts positifs automatiques sur les territoires et ce n'est probablement toujours pas vrai. La question est probablement plutôt d'essayer de mettre en évidence comment les aéroports peuvent constituer un outil clé pour aider les élus, dans la mise en œuvre de leurs stratégies de développement de leur territoire. Il y a en effet des opportunités de développement économique qu'il faut saisir grâce à ces plateformes aériennes.

Dans le comité de pilotage de la mission sur le maillage aéroportuaire, il y a des représentants de la Direction générale de l'aviation civile, mais je ferai aussi appel à des universitaires. Je pense à M. Laurent TERRRAL (*laboratoire LVMT-IFSTAR*) qui a une expérience sur le rapport entre développement des territoires et aéroports en Europe et Amérique du nord. Il y a également Frédéric DOBRUSZKES, de l'université libre de Bruxelles, qui a une grande expérience de la libéralisation du trafic aérien. Il y aura également Alexandra SUBREMON, ancienne négociatrice des questions

d'aviation civile avec Bruxelles. Joséphine CHEVALIER, ici présente et rapporteuse de notre groupe, aura à synthétiser les nombreux des rapports existants sur le sujet. Mais nous ferons surtout un benchmark international et procéderons à des auditions des acteurs en présence.

M. Pierre-Olivier BANDET

Directeur général adjoint aux Affaires publiques et au cabinet de la présidence d'Air France

Pierre-Olivier BANDET est diplômé de l'École Polytechnique (1990) et de l'Institut d'Études Politiques de Paris (1992). Nommé directeur général adjoint du cabinet de la présidence et affaires publiques d'Air France en 2014, il a réalisé la majeure partie de sa carrière professionnelle au sein d'Air France, avec un passage de quatre ans chez Boston Consulting Group (2000-2004). Depuis 2005, il occupe divers postes de premier plan dans les directions du réseau, du marketing, de la planification des équipages et du cargo du groupe aérien.

Je commencerai par quelques chiffres sur Air France. Nous sommes présents et j'inclue également les compagnies Hop et Transavia dans 40 aéroports français en métropole et en Outre-mer. Nous transportons environ 53 millions de passagers par an et nous employons 55 000 salariés dont 90% sont de droit français. On estime à 300 000 les emplois induits par la compagnie.

Air France est très présent à Paris, sur les aéroports d'Orly et de Roissy, et plus particulièrement sur ce dernier dont nous avons fait notre hub dans la deuxième partie des années 90 avec la vocation de capter un trafic de correspondances entre l'Europe et le reste du monde.

Notre ambition c'est de poursuivre cette croissance à la fois pour projeter des hommes d'affaires et aussi des touristes français dans le monde entier, et également pour faire venir là aussi des hommes d'affaires et des touristes. Le gouvernement met d'ailleurs l'accent sur l'ambition de faire venir 100 millions de touristes en 2020. Nous nous inscrivons dans cette ambition. Celle-ci comprend aussi le fait de continuer à capter un flux de correspondances important comme l'a souligné Pierre-Yves BISSAUGE, de prendre notre part de cette

croissance de flux de trafic qui s'exprime pas directement de et vers la France mais vers d'autres zones géographiques.

Pour réussir ce développement, il me semble qu'il y a trois conditions :

1/ la capacité aéroportuaire

2/ la compétitivité de l'ensemble du système, à la fois des compagnies aériennes et du système aéroportuaire

3/ l'acceptabilité par les riverains de notre activité, la conciliation entre les nuisances que crée l'activité aérienne et les bénéfiques que peuvent en retirer les territoires.

Sur la question de la capacité aéroportuaire, en tant que compagnie aérienne on a du mal à se projeter en 2035. Du fait de notre situation, on déjà du mal à se projeter en 2016 ou encore plus en 2020. La vision que l'on a aujourd'hui est qu'il reste de la capacité disponible notamment à Roissy. On peut en effet encore augmenter les mouvements de 60% sur l'aéroport et on peut doubler la capacité en terme de nombre de passagers. Certes avec une croissance de 3% par an on atteint la saturation en 2035 mais nous préférons regarder les années qui viennent et dans le périmètre de ces années-là on a encore des capacités de croissance importantes et suffisantes. Sur les aéroports de province, on n'a pas de contraintes de capacités notoires, étant donné les prévisions que l'on peut faire de développement de trafic, soit régional soit international.

Air France est tout à fait favorable au développement de dessertes long courrier au départ des provinces. Mais force est de reconnaître que même dans les zones où il y a un open sky total comme les États-Unis avec beaucoup de compagnies qui peuvent se positionner sur ces marchés là avec des compagnies américaines ou des compagnies françaises à plus bas coût que nous comme les compagnies long courrier

françaises, ça ne se passe pas. On a un problème d'équation économique qui fait que ce trafic long courrier aura beaucoup de mal à se développer. Les seuls cas de développement récents, ce sont les développements de trafic vers le Golfe dont nous voyons qu'ils sont très largement aidés par leurs États.

Le nombre d'aéroports en France est important. Ce point a été évoqué par le rapport Le Roux : un aéroport pour 350 000 habitants contre un pour 4 millions en Allemagne. Cela pose une question de dispersion potentielle de l'énergie, de l'effort des fonds publics même si je sais que dans certaines zones géographiques l'aéroport constitue un vecteur de développement extrêmement important.

Sur le fret, l'essentiel du cargo pour Air France comme pour la plupart des compagnies s'effectue dans les soutes des avions passagers. C'est une très bonne optimisation de l'utilisation de ces avions à la fois sur le plan du développement durable et sur le plan économique. C'est en ce sens que des aéroports tout cargo non connectés à un aéroport de passage important auront du mal à atteindre une taille significative.

De façon brève et dans un horizon de temps qui est limité et dans lequel nous nous inscrivons, la capacité ne sera pas un problème de premier plan.

Le sujet de premier plan pour nous c'est la compétitivité. C'est une exigence qui porte à la fois sur la qualité du service et des produits que nous offrons aux différents segments de clientèle et aussi sur les coûts. C'est une problématique que nous partageons en tant que compagnie aérienne avec les aéroports, notamment Aéroports de Paris avec lesquels nous sommes fortement engagés sur toutes les actions d'amélioration du parcours du client depuis l'avion qu'il prend jusqu'à son arrivée en passant par l'aéroport au départ, à l'arrivée et en correspondance.

Cette compétitivité est extrêmement mise à mal aujourd'hui par les compagnies low cost et celles du Golfe. Air France n'est pas contre la concurrence, au contraire. En revanche, nous constatons des modèles subventionnés, certaines études par exemples celles menées par les compagnies américaines comme Delta, United et American montrent que les compagnies du Golfe ont reçu 40 milliards de dollars d'aide directe ou indirecte de la part de leurs États. C'est pour nous une concurrence qui n'est pas loyale car on ne peut pas avoir d'un côté des compagnies totalement privées pour lesquelles la question ne se pose pas de savoir si leur subvention est à 80 ou à 100% puisqu'il n'y a pas d'aide d'État du tout possible pour une compagnie aérienne européenne et de l'autre côté des compagnies dont les États assument le soutien total à leur développement. Et l'on peut parler de développement vertigineux : 430% de croissance entre l'Europe et le Golfe sur les dix dernières années. On est donc face à une politique extrêmement agressive de capture de parts de marché. Il s'agit de capter les flux de correspondances par exemple entre l'Afrique et la Chine, même entre les États-Unis et l'Inde qui passaient par les hubs européens.

Sur la question du CRE 3 d'ADP et l'évolution des redevances nous avons un point de désaccord qui est connu. Nous pensons réaliste de réaliser à la fois les investissements qui sont nécessaires mais sans augmentation des redevances. Celles-ci pourraient même baisser si l'on réfléchit à nous meilleure répartition des recettes et des coûts entre les caisses aéronautiques et la caisse commerce. Pour exemple, le projet ONE ROOF à Orly est extrêmement important pour nos passagers mais il permettra aussi d'installer un certain nombre de commerces. Nous avons fait un certain nombre de propositions en ce sens et le débat est en cours.

Sur la compétitivité, outre la question de l'intermodalité sur laquelle nous travaillons, je voudrais revenir sur un point important : l'accès aux aéroports, notamment à Paris et plus précisément entre Roissy et Paris. Nous appelons de nos vœux

la réalisation totale à la fois du Grand Paris Express et du CDG Express. Il nous semble que nous sommes cette année dans un moment important où des décisions doivent être prises. La stratégie, la vision c'est une chose mais il est important aussi que des dossiers comme ceux-là, dont la pertinence n'est pas discutée, et qui ont été validés, soient mis en œuvre car ils sont attendus depuis très longtemps. Si tel n'était pas le cas, il y a un vrai risque de saturation.

Le dernier point, et pas des moindres, c'est l'acceptabilité pour les riverains de notre activité. Sur les nuisances sonores, Air France travaille beaucoup notamment sur le renouvellement de sa flotte mais pas seulement. Nous avons réduit le bruit de 40% par rapport à 2005 sur les dix aéroports français. Nous essayons de maintenir un dialogue constructif avec les associations de riverains. Un des exemples d'action à la suite de ce dialogue est l'installation volontaire sur l'A320 de kits de réduction du bruit suite à une remontée des riverains. Cela concerne 65 appareils qui seront équipés fin 2015, et l'ensemble de la flotte le sera fin 2016. Nous allons sortir totalement de la flotte le Boeing 747 qui est le plus bruyant.

Nous avons aussi contribué au groupe de travail portant sur les vols opérés sur les marges de nuit. C'est un sujet qui est difficile puisque pour des raisons économiques, de qualité d'horaire, il est difficile pour nous de sortir des vols des tranches au-delà de 22 heures. Néanmoins nous y travaillons et nous regardons également la question de la ponctualité au départ et à l'arrivée afin que certains vols ne partent trop tard ou que d'autres n'arrivent trop tôt. C'est l'un des axes qui a été identifié au sein de ce groupe et nous nous proposons d'y travailler de façon extrêmement sérieuse.

L'ACNUSA nous mettra à l'amende si cette ponctualité n'est pas respectée. Enfin, nous regardons la faisabilité d'un roulage au sol le plus écologique possible : mise en œuvre d'un roulage avec un moteur de moins et travail avec Safran sur la mise en

place de moteurs électriques sur nos appareils qui permettront d'avoir à allumer les réacteurs avant le seuil de piste.

Enfin le réchauffement climatique qui fait aussi partie de l'acceptabilité de notre industrie au sens large. Le transport aérien contribue à hauteur de 2 à 3% des émissions de CO2 dans le monde. Nous attendons des engagements forts du secteur permettant de réduire nos émissions. L'objectif d'Air France c'est -20% d'ici à 2020 de la quantité de CO2 par passager transporté. L'objectif de l'ensemble du secteur à partir de 2020 est d'avoir une croissance neutre en carbone pour pouvoir ensuite à partir de 2050 la réduire. Afin d'atteindre cet objectif nous plaidons pour la mise en place d'une filière de bio-carburants pour l'aviation en France. Nous avons effectué des vols pilotes pour démontrer ce concept.

En conclusion, je voudrais dire que nous sommes au niveau du transport aérien à un moment clé de notre histoire à la fois en tant que compagnie aérienne et en tant que système aéroportuaire dans lequel notre compétitivité est très sérieusement challengée et dans lequel les compagnies doivent mener la réforme pour gagner en compétitivité et productivité. Nous demandons à l'ensemble des acteurs de s'inscrire dans cette démarche et aux pouvoirs publics de nous soutenir. Cela passe par une concurrence équitable. Sous ces conditions on peut imaginer en 2025 et non 2035 une compagnie qui continue à se développer en bonne harmonie avec son aéroport, avec ses riverains et qui peut faire face aux grands événements qui pourraient être l'Expo France et les Jeux Olympiques.

M. Philippe MERLO

Directeur gestion du trafic aérien (Air Traffic Management), EUROCONTROL

Philippe Merlo a pris ses fonctions en tant que Directeur ATM à EUROCONTROL Bruxelles le 1 février 2014. Il est chargé de la direction "Gestion du trafic aérien" qui comprend la gestion des stratégies ATM, de la recherche-développement, de la gestion de la contribution à SESAR ainsi que de la coordination ATM civile-militaire. Philippe Merlo a consacré l'essentiel de sa carrière à l'ATM, ayant débuté à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en France après l'obtention de son diplôme d'ingénieur en aviation civile à l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à Toulouse en 1986. Il fut notamment Chef du Centre de Contrôle de Bordeaux de 1996 à 2000, et Directeur technique de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) de 2006 à 2010. En 2010 il obtenait le poste de Directeur adjoint de la DSNA.

EUROCONTROL s'occupe de la gestion des flux de trafic aérien en Europe et dispose d'une vision globale européenne sur ceux-ci. EUROCONTROL est également le principal contributeur du grand projet de recherche et développement SESAR qui vise à déployer une infrastructure de contrôle aérien complètement nouvelle en Europe.

Ou en est-on sur les prévisions de trafic ? Ou en est-on sur les prévisions de saturation du système aéroportuaire en Europe et en France ?

La mauvaise nouvelle est que le trafic n'a pas cru depuis huit ans. On n'a toujours pas retrouvé le pic de trafic de 2007-2008. On pense le retrouver cette année. La bonne nouvelle est donc cette reprise confirmée du trafic. L'an dernier on a eu 1% de croissance du trafic et actuellement mi-2015 on est aux alentours de 2%. Cela reste modéré mais c'est une vraie reprise.

On a retenu trois hypothèses pour le futur : une hypothèse basse à 1,5% en moyenne par an, une hypothèse haute à 2,1% par an et une hypothèse médian qui paraît la plus raisonnable et qu'on utilise pour nos prévisions à long terme de 1,8% de croissance par an.

Comment se répartit cette croissance en Europe ? Celle-ci sera concentrée essentiellement dans la partie Est de l'Europe. D'abord parce qu'il y a un effet de rattrapage de ces pays au niveau activité économique et du transport aérien. Aussi de façon un peu plus conjoncturelle du fait des difficultés qui ont eu lieu en Ukraine. Il y a une importante partie de l'espace aérien en Ukraine qui est fermée. Si l'on ajoute à cela la fermeture de l'espace aérien en Syrie et en Irak, la seule route qui existe encore entre l'Europe et l'Asie du sud passe au-dessus de la Turquie, de la Bulgarie. Tous ces pays connaissent une très forte croissance du fait d'un détournement de trafic. La croissance se fait donc plutôt à l'Est de l'Europe avec une croissance moindre à l'Ouest.

Sur l'emport moyen des avions qui augmente, on fait moins de vols car on utilise des avions plus gros et mieux remplis.

Avec ces hypothèses de croissance, on a réalisé une simulation à long terme de ce que ça peut donner. Elle est très détaillée, très en profondeur. Vous pouvez la trouver sur notre site Internet. Elle s'appelle Challenges of Growth.

On estime qu'en 2035 le trafic européen devrait croître de 50%. C'est quasiment l'application mécanique du taux de croissance médian de 1,8%. Au sein d'EUROCONTROL on connaît les capacités de tous les volumes de contrôle, de tous les aéroports. En appliquant cette croissance, on est capable de déterminer à quel moment la saturation va apparaître. Un des résultats intéressants de cette simulation est que le prochain goulet d'étranglement de cette croissance apparaîtra au niveau des aéroports. En 2035 on estime que 12% de la demande c'est-à-dire environ deux millions de vols sur

quatorze millions ne pourront pas être effectués du fait de la saturation atteinte sur les aéroports. C'est un résultat général que je voudrais modérer immédiatement pour la France.

La première raison est que la saturation de la capacité aéroportuaire va apparaître surtout dans la partie Est de l'Europe. C'est cohérent avec le fait que la croissance du trafic aérien dans cette partie sera plus importante. On comprend pourquoi les turcs ont décidé de construire un nouvel aéroport à Istanbul et qu'ils ambitionnent que celui-ci devienne le premier aéroport mondial. On voit également les problèmes au Royaume-Uni avec la construction d'une nouvelle piste à Heathrow ou la construction du nouvel aéroport de Londres.

L'estimation est qu'il n'y aura pas vraiment de problème de capacité aéroportuaire en France à cet horizon. D'autant plus qu'il y a un problème de trafic aérien actuellement en France. Elle se démarque de tous ces voisins européens. La France fait partie des deux pays avec une croissance négative en Europe, l'autre étant l'Ukraine. Il y a eu - 46 vols en France par jour. A titre de comparaison, il y en a eu + 200 en Turquie, + 100 au Royaume-Uni, + 72 en Espagne, + 48 en Italie, + 40 en Hollande...

Est-ce que ceci est dû à la crise économique, la situation d'Air France, le développement du TGV ?

Roissy CDG avait atteint un pic de 280 000 départs pour 560 000 mouvements au total en 2008. Depuis il y a une baisse très significative de 15%. Roissy est revenu au même niveau qu'Heathrow. Cette comparaison est très intéressante puisqu'à Heathrow on a un doublet de pistes alors qu'à Roissy il y en a deux. C'est le même mode d'exploitation, à savoir une piste spécialisée pour les arrivées, une piste spécialisée pour les départs. Je n'irai pas jusqu'à dire que Roissy a une capacité qui peut doubler. Un chiffre de 60% a été évoqué par le représentant d'Air France. Les réserves de croissance de

Roissy sont énormes. D'ailleurs c'est un atout pour la France parce que le Royaume-Uni par exemple ne pourra pas faire face à la croissance de la même façon que Roissy. Mais Roissy est un outil sous-employé aujourd'hui et c'est un peu dommage du point de vue français.

A l'exception de l'aéroport de Madrid qui a lui aussi eu une chute de trafic de 25%, les gros concurrents de Roissy ont pu stabiliser leur trafic et n'ont pas eu cette baisse qu'on a connu à Roissy.

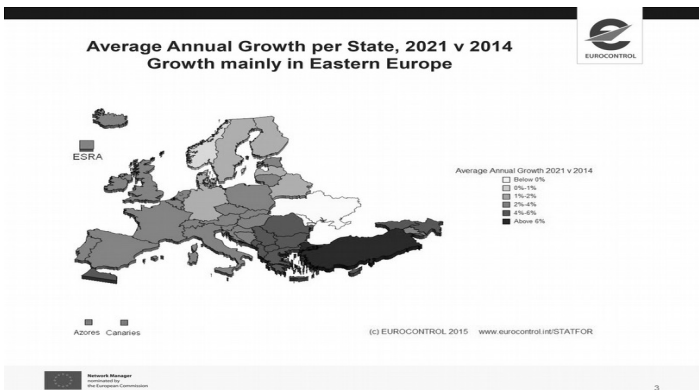
Comme la capacité aéroportuaire est un point critique susceptible de limiter la croissance du trafic, tout ce qui permet d'augmenter cette capacité aéroportuaire à infrastructure constante est une priorité pour le programme SESAR et pour EUROCONTROL. On a des projets très intéressants comme notamment l'étude ces dernières années des turbulences de sillage. On a été jusqu'ici un peu trop prudents. On a la capacité de réduire la séparation entre deux avions à l'atterrissage. Cela dépend des couples, soit les petits derrière les gros ou les gros derrière les gros. On peut réduire cette séparation de l'ordre de 1 à 2 nautiques. Ce qui représente sur les aéroports saturés une augmentation de capacité considérable. On peut également utiliser les capacités de précision de navigation liées au système satellitaire GPS. Ce que l'on appelle la PERFORMANCE BASED NAVIGATION. On peut resserrer les trajectoires d'approche par exemple et on peut en mettre trois là où auparavant on ne pouvait en caser que deux. Cela permet d'accompagner la croissance des aéroports. Ça peut permettre aussi d'évoluer vers des procédures de type descente continue, très intéressante en matière d'économie de carburant mais également en matière de bruit.

On envisage également de remplacer les ILS, les instruments d'approche de précision par ce qu'on appelle le G BASE, nouveau système basé sur le GPS. Cela permettrait de se passer des volumes de protection de l'ILS et donc là encore de

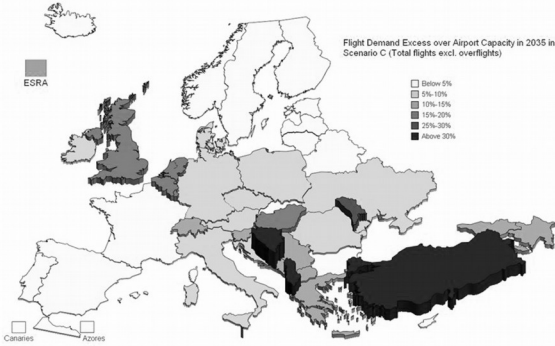
resserrer un peu plus les approches. Enfin, il y a le TIME TO ARRIVAL. C'est un peu l'objectif général du projet SESAR : être capable de passer avec les compagnies aériennes un contrat non plus sur l'heure de départ mais sur l'heure d'arrivée. On pense être capable de garantir une heure d'arrivée à 1 ou 2 minutes près et donc faire en sorte que les avions puissent se présenter dans la séquence d'arrivée juste au bon moment et puissent ainsi éviter les circuits d'attente qui font gaspiller du carburant.

Il faut relativiser l'effet combiné de tous ces projets. On estime qu'on ne dépassera pas 10 à 15% d'augmentation de la capacité des aéroports saturés. Sur un terrain comme Londres on approche parfois de 45 arrivées par heure, c'est-à-dire de limite de sécurité très forte. On pourra peut-être gagner quelques avions par heure mais pas tellement plus.

En conclusion, je dirai que la croissance du trafic aérien est de retour mais elle sera modérée. Le prochain goulet d'étranglement correspondra à la capacité aéroportuaire. Vis-à-vis de celui-ci la France est dans une position plutôt favorable puisqu'elle dispose de réserves de capacité considérables à Roissy. Elle a déjà en place les outils pour faire face à cette croissance. Son problème aujourd'hui étant de retrouver cette croissance comparativement à ses concurrents européens et mondiaux.



Unaccommodated demand (%) due to lack of airport capacity : Most-likely Scenario

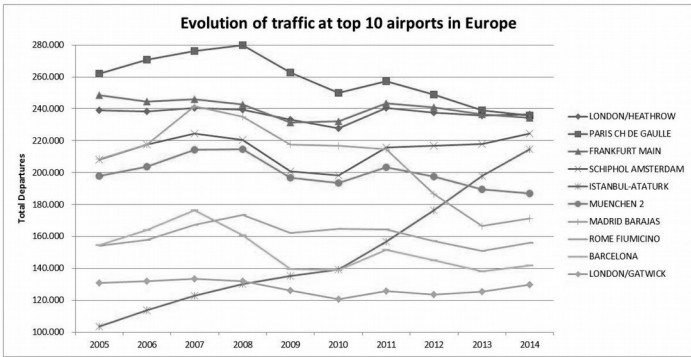


Network Manager
authorized by
the European Commission

2035 forecast

8

Airport traffic evolution



Network Manager
authorized by
the European Commission

2035 forecast

8

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

M. Nicolas ZVEGUINTZOFF

**Consultant, NZ consulting,
spécialiste des questions aéronautiques**

Nicolas Zveguintzoff est fort de 30 ans d'expérience à des postes clé de l'industrie manufacturière d'équipements de haute technologie, du leasing et des services dans le domaine de l'aviation civile. Il a participé à l'élaboration de la stratégie industrielle de croissance de la division Avions de EADS puis à la supervision de l'action commerciale et financière du programme AIRBUS. Il participe ensuite à la fondation de la société de leasing d'avions gros porteurs PARTNAIRS NV dont il est membre du Conseil de Surveillance et responsable de la négociation des contrats et montages financiers. Il rejoint LATA à Bruxelles pour intervenir sur les questions de navigation aérienne et aéroportuaires auprès de l'OACI, la Commission européenne, Eurocontrol et les états membres. Il devient consultant indépendant en 2004. Il est diplômé ESCP-Europe dont il préside le groupe Aéronautique & Espace.

Je pars d'un constat : la capacité aéroportuaire semble suffisante d'après les apparences. Une seule piste d'atterrissage bien utilisée permet de gérer annuellement 250 000 mouvements et 40 millions de passagers. C'est le cas à Gatwick (1 piste). Vu le nombre de pistes en Europe on peut en conclure qu'il y a largement la capacité nécessaire, certains disent même qu'il y a trop d'aéroports et qu'il faudrait en fermer. Le tout est cependant de savoir s'il y a une demande ou non sur ces aéroports ? Il y a plus de 100 aéroports français où le trafic est inférieur à 100 000 passagers par an. Donc cette capacité notionnelle de tout aéroport à pouvoir traiter 40 millions de passagers avec une seule piste ne vaut pas grand-chose en pratique. A Charles-de-Gaulle on est autorisé à 118 mouvements en pointe aujourd'hui. On pense pouvoir passer à 130. On réalise 470 000 mouvements. Cela a été rappelé on en faisait 520 000 en 2009 donc il y a un petit peu de marge côté pistes pour la croissance. A Orly, on fait entre 220 000 et 230 000 mouvements par an, on gère 28 millions de passagers. Là aussi il y a de la marge. A Heathrow qui a été cité, la capacité physique est utilisée à 100% pendant

toute la journée. Il reste un petit bout de créneau à 22h30 le soir.

On pourrait en conclure qu'il reste encore largement de la capacité de pistes dans la quinzaine d'aéroports français millionnaires dont Paris mais là par contre un peu moins de capacité disponible.

En réalité, les aéroports européens sont des aéroports coordonnés. La capacité y est insuffisante et on ne s'en rend pas compte. Plus de cent aéroports européens sont coordonnés au niveau 3 en été. Les pistes sont saturées. Quand un aéroport est coordonné, cela veut dire qu'il est saturé pendant la période de coordination. Le rapport d'Eurocontrol se base sur une capacité utilisée à 80% pendant plus de trois heures par jour pour estimer ce qu'est la saturation. Eurocontrol dit qu'il y a six aéroports déjà congestionnés aujourd'hui, et il y en aura trente en 2035.

Je suis provocateur et dis que la sous-capacité ce n'est pas en 2035 c'est maintenant et pas dans trente aéroports mais dans 100 aéroports européens. Le problème de la coordination aéroportuaire c'est le confort dans lequel elle plonge les décideurs et les stratèges. Il y a une différence de fond entre la façon dont on ressent l'aviation civile et les autres modes de transport. Les autoroutes sont calibrées pour faire face à la demande du matin, du week-end. Vous avez également des recommandations des structurations du même type pour le ferroviaire. Dans l'aviation civile, on voit les choses autrement. J'exagère en disant cela mais on n'hésite pas à faire voler les gens à des heures où ils ne désirent pas voler. C'est très raisonnable de mettre en œuvre des créneaux horaires parce que la sécurité est essentielle et qu'on ne peut pas décider qu'on va garer les avions sur le bord de l'autoroute en attendant que le problème soit réglé.

Cependant il faut bien voir les effets pervers générés par cette coordination de niveau 3. En fait, on pourrait se dire qu'il y a une sorte de consensus pour ne pas créer de capacités

aéroportuaires supplémentaires. Il y a un risque que tout ceci soit malthusien. Pourquoi ? Parce que nous avons eu un État-stratège en France, mais c'est la même chose en Europe, sur la politique de l'automobile, les trente glorieuses. On a eu un État-stratège sur la politique des TGV. Par contre l'État-stratège n'a pas eu semble-t-il une politique de l'aérien aussi développée et visible. L'aérien est taxé d'élitisme, on ne l'aime pas trop. On aurait pu penser que la privatisation des aéroports, mouvement récent, créerait des phénomènes vertueux. Il n'en n'est pas nécessairement ainsi. Un gestionnaire privé est tenté d'optimiser le rendement et pour cela il est sensible à l'utilisation de la piste jusqu'à saturation.

Y-a-t-il des solutions ailleurs ? En fait, on voit que tous les pays et tous les aéroports ne suivent pas cette logique plutôt malthusienne. Aux États-Unis, au Moyen-Orient on joue clairement la carte infrastructure de service public et on essaie de mettre la capacité là où elle est requise.

On a parlé de SESAR. Effectivement, on mise beaucoup sur SESAR pour créer de la capacité mais comme vous l'avez dit tout à fait récemment cela créera 10% de capacité au mieux en plus. Et 10% avec vos perspectives de croissance, cela veut dire qu'on déplace le problème au mieux de 4 à 5 ans. Passé ce délai, les lois de la physique imposent des séparations minimales entre les avions. Quand les espacements entre avions ont atteint les minima autorisés et bien il faut construire des pistes supplémentaires. C'est la règle du jeu.

Si l'on voit que la France a une carte à jouer pour sa ré-industrialisation, il faudra que le tissu aéroportuaire accompagne celle-ci. Mais où seront les pistes nécessaires et quand seront-elles nécessaires ? C'est cela l'enjeu à mon avis.

Si la stratégie aéroportuaire n'est pas globale, et donc nationale ou européenne, la justification économique aéroport par aéroport de la capacité ne sera pas évidente à établir. Quel aéroport privé ou non prendra tout seul le pari de la

croissance et pour supporter la décision d'investir dans une piste supplémentaire saura se convaincre que des entreprises vont venir, qu'elles s'implanteront dans sa région ? Quand et avec quel type de transport ? Ce n'est évidemment pas simple. Pour cela il faut du concret. Et le concret se manifeste lorsqu'il y a une politique industrielle de croissance, une stratégie aéroportuaire qui reconnaît la nécessité de créer la capacité aéroportuaire.

Le cadre européen, sans doute parce que l'Europe s'est traditionnellement consacrée à la création d'un grand marché afin de défendre le consommateur, répond mal aux besoins. La stratégie de Bruxelles c'était la vente des créneaux horaires dans le marché secondaire et SESAR. Des initiatives me semble-t-il insuffisantes vu le défi. La solution viendra je l'espère de quelques États-stratège européens, ceux qui décideront de prendre l'initiative de développer une politique aéroportuaire cohérente sur l'ensemble du territoire. Évidemment c'est un travail fin car c'est plus compliqué que de développer une politique du TGV. Pour le TGV en gros vous relier les métropoles en expliquant que c'est rentable, que c'est écologique, que c'est désiré, etc.

C'est plus fin que de développer une politique de la route. On regarde là où il y a des bouchons de trafic et on met des déviations ou on augmente la taille des autoroutes à ces endroits-là.

Ici le thermomètre a été cassé dans le domaine de l'aérien et il y a longtemps à cause de ces créneaux horaires. Il n'est pas évident de savoir où la capacité est effectivement requise. Mais cela n'a pas grande importance. Si la politique et le cadre juridique sont là je suis convaincu que les acteurs locaux sauront prendre les initiatives qui s'imposent.

En conclusion, je dirai que les aéroports sont saturés déjà aujourd'hui. Certains le sont complètement. Pas de chance car ce sont les plus importants comme Heathrow, Aéroports de Paris juste derrière. Une centaine d'autres aéroports sont

moins saturés mais le fait qu'ils soient coordonnés au niveau 3 signifie que la capacité manque au moment essentiel de la journée. La coordination aéroportuaire peut donc jeter un voile de fumée sur cette réalité économique. Il faut donc d'une part la prise de conscience de l'ampleur du phénomène. Au Moyen-Orient et en Turquie on en a pris conscience. Derrière cela il faut une stratégie nationale idéalement relayée par l'Europe car on voit mal comment et pourquoi un aéroport va se lancer tout seul dans l'aventure ?

Une partie intégrale de cette stratégie c'est le cadre juridique qui sous-tend la décision d'investir et fait de l'investissement un processus industriel normal et non pas un parcours du combattant. Les exemples de Londres, de Nantes que vous avez cité, le nouvel aéroport parisien (le 3^e) montrent que ce qu'il ne faut pas faire car plus on traîne dans la prise de décision plus les choses se compliquent.

Mme Chantal BEER-DEMANDER

Présidente du Collectif contre les nuisances aériennes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac
Présidente de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)

Née le 4 mars 1954 à Paris, mariée, quatre enfants, Chantal BEER-DEMANDER a vécu à Paris et en région parisienne pendant près de 20 ans. Installée à Toulouse depuis 1986, de formation enseignante, elle se consacre depuis les années 80 à la vie associative à l'échelon local, puis national. Elle est Présidente du Collectif Contre les nuisances aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT) depuis l'an 2000, et de l'Union Française contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA) depuis 2013. Elle siège à la CCE de Toulouse, à la CCAR et elle a participé à l'audit de l'ACNUSA en 2005. Elle assure la coordination du Collectif Unitaire contre la privatisation de la gestion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac depuis décembre 2014 qui regroupe collectifs de riverains, partis politiques, syndicats, associations, élus et citoyens inquiets de leur avenir notamment depuis la vente à Symbiose (consortium chinois) de l'aéroport.

Combien y-a-t-il de personnes concernées actuellement par le trafic aérien ? En 2005 une étude venue de l'IFSSTAR disait qu'il y avait 6,6% de la population française qui se déclarait gêné par le bruit des avions, soit 4,4 millions de personnes. En région parisienne cela concerne 3,2 millions de personnes survolées qui sont gênés. Et les régions se répartissent 1,2 millions de riverains survolés gênés. A ce propos, je voudrais remercier toutes les personnes qui ont employé plutôt le mot « région » que « province » parce que le mot « province » vient du latin provin cere qui veut dire vaincu d'avance.

Les riverains se sont organisés historiquement en associations locales et en fédérations locales comme par exemple la convergence associative en Ile-de-France, l'ANA autour d'Orly ou le Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine à Toulouse. L'UFCNA, Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs, a été créée en

1980. Elle est agréée et son agrément est en cours de renouvellement (il vient de l'être par arrêté du 7 juillet 2015). C'est une union fédérative française d'associations qui compte plus de 27 000 adhérents et qui siège au sein d'instances nationales comme le CNB ou la Commission « amendes » pilotée par la DGAC.

Donc nous avons une question et une conviction. Comment concilier le droit à la santé, à la vie dans un environnement le plus calme possible, le respect du sommeil et la montée en puissance du trafic dans les années à venir avec l'inconnue bien décrite du rythme réel de cette croissance ?

La conviction est que les riverains et les populations survolées n'ont jamais été des perdreaux de l'année mais ils ont acquis un degré de lucidité et d'expertise qui impose dorénavant aux décideurs et aux élus des réponses sans détours et des discours sans langue de bois.

Les conditions sanitaires des populations survolées et des riverains en France aujourd'hui ? Toutes les enquêtes épidémiologiques dans le monde font état de graves atteintes à la santé causées par le bruit des avions. Elles ont été largement développées lors des Assises de la qualité de l'environnement sonore à Lyon d'octobre 2014 avec pour la première fois le terme de « morbidité » associé au bruit des avions. En France dès 2000 M. Léron, premier président de l'ACNUSA, constatait qu'aucune enquête épidémiologique n'avait été menée en France sur les conséquences sanitaires du bruit des avions et qu'il fallait en lancer une. C'était l'audit de l'ACNUSA de 2005 auquel j'ai participé. Quinze ans plus tard donc, une enquête est en cours, DEBATS, dont les résultats seront connus en 2017. Le sentiment des riverains est donc que les autorités ont une fois encore en France gagné du temps pour mettre en place de réelles mesures de lutte et de prévention. Que ces enquêtes soient menées c'est une bonne chose mais cela arrive tardivement et nous voyons difficilement que les conclusions soient différentes de celles de

nos homologues britanniques, américains, scandinaves et des nombreux pays qui ont mené ces enquêtes. Sauf à considérer que le riverain français a des spécificités à nul autre pareil.

Quelques mesures dans la loi française existent cependant. L'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France de 2004 qui dit que pour la nuit, dans la période 22h00-06h00 en façade des habitations, le LAeq doit être inférieur à 55 dB toutes sources confondues et moins de 10 événements sonores avec un L_{Amax} supérieurs à 70 dB toutes sources confondues. Cet avis n'est pas respecté. Les recommandations de l'ACNUSA en 2000 qui visaient notamment à sanctionner les L_{Amax} la nuit supérieurs à 85 dB en dehors des zones A et B n'ont pas été suivies d'effets. La recommandation de l'ACNUSA en 2005 de publier les L_{Amax} la nuit supérieur à 85 dB n'a pas été suivie d'effets. La recommandation Ville et Aéroport 2006 qui consiste à sanctionner les L_{Amax} supérieurs à 80 dB n'a pas été suivie d'effets.

Des initiatives cependant auraient pu porter des fruits. Le groupe « Vols de nuit » qui est resté bloqué sur des constats ; des Observatoires de nuit transformés en cœur de nuit comme à Toulouse et à Lyon ; des projets de délocalisation d'aéroports non retenus.

La privatisation des aéroports régionaux enclenchée par Monsieur Sarkozy, peaufinée par Monsieur Montebourg, effectuée par Monsieur Macron en avril 2015 a fédéré la quasi-totalité de l'exécutif de droite comme de gauche dans une alternance régulière pour aboutir à la privatisation de l'aéroport de Toulouse qui a ouvert le bal. Maître Leguevaques développera ce point dans son propos cet après-midi. Cette privatisation sera suivie par celle de Lyon, puis de Nice et de bien d'autres. Qu'en pensent les riverains ? Les organisations et citoyens de l'agglomération toulousaine réunis dans le Collectif contre la privatisation de la gestion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ont appris par la presse sa privatisation et sa reprise par un consortium chinois du nom de Symbiose.

Ils dénoncent la création d'un Hub qui ferait de l'aéroport de Toulouse une plate-forme de niveau équivalent à celle d'Orly, où se développeraient le transit passagers, le fret et les vols de nuit avec des risques sanitaires majeurs encourus par plus de 100 000 riverains situés sous le couloir aérien en raison des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques maximales. Ils dénoncent également la cession d'une partie du capital détenue par l'État quelle que soit la nationalité des actionnaires. Ils dénoncent l'augmentation du risque de catastrophe aérienne. Il faut savoir que juste en face de l'aéroport il y a une zone CEVESO 2 SAFRAN-HERACLES qui fait le carburant d'Ariane à six kilomètres dans l'axe des pistes. Sur cette affaire de privatisation, il y a eu une absence totale de concertation des riverains qui ont été complètement occultés de la consultation ainsi que les salariés de l'aéroport et les citoyens. Nous dénonçons aussi dans cette privatisation la négociation d'un pacte secret d'actionnaires qui donne tous les pouvoirs au gestionnaire choisi par le gouvernement. Nous avons dénoncé aussi la position des présidents des collectivités qui ont négocié depuis 2013 sans concertation et qui ne se sont pas illustrés par une grande bravoure. Enfin, nous dénonçons la présence technique de SNC LAVALIN, interdit bancaire par la Banque mondiale jusqu'en 2023. Je crois même que l'État ne sait pas très bien s'il servira juste à faire les photocopies pour Symbiose ou si ce sera un véritable assistant technique.

Bref une privatisation menée sans même que le Préfet de région ai réuni une CCE sur le sujet malgré les demandes répétées et multiples des associations de riverains. Monsieur Macron a d'ailleurs déclaré : « A Toulouse on a fait des erreurs qu'on ne reproduira pas pour les autres privatisations ». Ouf !

Les avancées et les reculs dans les instances de concertation avec l'État, les professions aéronautiques et l'ACNUSA ?

L'État a mis en place le 100% du plafond des droits d'un demandeur dans le cadre de l'aide à l'insonorisation. C'est une

bonne chose mais ça a duré deux ans. Il faut le prolonger. Dans le même temps, l'État réduisait le montant unitaire des taxes et plafonnait le montant collecté de la TNSA pour reverser le surplus éventuel au trésor public. Et il décide en outre de supprimer la taxe de l'aviation civile pour les passagers en transit.

Dans le cadre des privatisations, un manque de transparence, voire des mensonges patents ont entamé la confiance des riverains. En effet, dans la gouvernance d'ATB qui aura pour patron les fils du ciel, on a nommé pour Toulouse Métropole comme seul représentant le Maire d'une commune qui n'est pas impactée par le bruit mais en touche les subsides. Celui-ci déclare en réunion le 27 mai dernier que le bruit à Toulouse n'est pas un problème. Quant aux vols de nuit il n'est pas question selon lui d'empêcher leur développement. En revanche, l'espoir pour les riverains est la mise en place d'une nouvelle instance, plateforme nationale du nom de CEM (Collaborative Environmental Managment en anglais) à l'initiative de la DGAC ici présente et que nous remercions. Elle permettrait pour la première fois en Europe de faire dialoguer en direct les acteurs du transport aérien et les riverains. La signature de cette CEM aura lieu le 19 juin au Bourget.

J'en viens maintenant à nos relations avec les constructeurs et les compagnies. Les constructeurs se sont attelés depuis plusieurs décennies à construire des avions moins bruyants. Dont acte. Mais les gains substantiels en décibel obtenus dans les sons aigus n'ont pas été à la hauteur dans les graves. Cette période d'efforts aux résultats incomplets est donc révolue. Pour nous l'augmentation du trafic entraînera également une pollution aux Nox et aux particules fines néfaste. Les riverains auront donc à subir des avions plus gros, plus bruyants et en plus grand nombre avec une dégradation de la qualité de l'air.

Enfin, il y a une grave crise de confiance des riverains depuis trois ans envers l'ACNUSA et plus précisément son Président

censé assurer l'équilibre entre les riverains et les populations survolées d'une part, et les acteurs du transport aérien d'autre part. Les riverains affirment que l'Autorité s'est détournée de sa mission en privilégiant l'essor du transport aérien et l'économie au détriment des riverains.

Les propositions de l'UFCNA et ce qu'il faut proscrire ?

- Densifier d'une quelconque façon dans les Plans d'Exposition au Bruit pour quelque raison que ce soit et où que ce soit
- Privatiser des outils publics rentables comme les aéroports même si c'est en cours, même si c'est fini, pour ne pas répéter les erreurs du passé. Ex : les autoroutes privatisées en 2006.
- Intensifier le nombre de mouvements dans les aéroports urbanisés

Ce qu'il faut faire ?

- Faire payer le vrai prix du transport aérien, notamment le kérosène qui n'est pas taxé et la TVA sur les billets entre autres produits.
- Fermer les aéroports la nuit et/ou diminuer progressivement les vols de nuit dans un premier temps (*car les riverains sont des personnes raisonnables*) sur la tranche horaire 22h00/06h00.
- Dé-densifier l'habitat dans les zones du PGS et en même temps terminer l'insonorisation de l'habitat restant et des établissements recevant le public. Il faut savoir par exemple qu'à Toulouse on n'a pas commencé l'insonorisation d'une crèche, d'une école, d'un lycée ou d'un collège.
- Poursuivre le travail avec des organismes indépendants tels que Bruitparif

Comment pourrait-on mieux balayer le champ des possibles en terme de réaménagement du territoire ?

- Fermeture d'aéroports inutiles. On a parlé d'aéroports qui n'étaient pas rentables.
- Construction d'aéroports vraiment indispensables.

Le groupe Orly avait mis en évidence l'essentiel. Le futur du transport aérien n'a pas été traité dans le cadre du Grand Paris alors qu'on envisage d'intégrer un port maritime à 250km. Or il est essentiel de s'interroger sur l'aéroport du futur pour l'Île de France, celui qui remplacerait Orly fermé, qui assurerait la croissance du trafic à long terme et permettrait de plafonner Roissy et aussi d'y supprimer les vols de nuit.

Le paradoxe à souligner est que toutes ces propositions ne viennent pas de l'administration française et du politique mais de la société civile. Une réflexion sur l'aéroport du futur pour l'Île de France et sur l'ensemble du territoire national est donc essentielle.

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

ufcna
Union Française des Citoyens pour le Grand Nord-Aérien

Colloque Ville et Aéroport

Les propositions de l'UFCNA.

- **Ce qu'il faut proscrire**

densifier d'une quelconque façon dans les PEB
privatiser des outils publics rentables (les aéroports)
intensifier le nombre de mouvements dans les aéroports urbanisés

- **Ce qu'il faut faire.**

faire payer le vrai prix du transport aérien,
limiter les vols de nuit
dé densifier l'habitat
assurer une vraie représentativité des riverains
s'appuyer sur des organismes indépendants tels que Bruitparif

- **Les réflexions à mener d'urgence**

revoir le droit à la mobilité
balayer le champ des possibles en termes de réaménagement du territoire : fermeture d'aéroports inutiles, construction d'aéroports indispensables, **l'aéroport du futur de l'Île-de-France**, la fermeture

d'Orly

ufcna
Union Française des Citoyens pour le Grand Nord-Aérien

Chantal BEER-DEMANDER Présidente de l'UFCNA

15 Juin 2015

Mme Silvia FORNI

DG « Mobilité/Transports » (MOVE), Commission Européenne

De nationalité italienne, Mme Forni travaille actuellement dans l'unité 'Marché intérieur & aéroports' de la Direction 'Aviation' de la Direction générale 'Mobilité et Transports' (MOVE) de la Commission européenne. Elle est responsable des questions de capacité aéroportuaire et dans ce contexte, elle assure le secrétariat de l'observatoire européen sur la capacité et la qualité aéroportuaire (groupe d'experts de la Commission). Elle est également responsable d'un certain nombre de questions horizontales comme la préparation de briefings à l'attention de la Commissaire. Précédemment, elle a travaillé dans l'unité horizontale de la Direction générale MOVE qui s'occupe des relations avec les autres institutions en tant que responsable des relations avec le Conseil de l'Union, fonction qu'elle avait déjà occupée au Secrétariat général de la Commission. Avant de travailler à la Commission, Mme Forni a travaillé pendant quatre ans au Parlement européen en tant qu'assistante parlementaire. Pendant cette période, elle a suivi notamment les travaux de la commission parlementaire 'Transports'.

« Le transport aérien et l'évolution du droit européen »

J'ai entendu avec intérêt les présentations de la session du matin. Je vais revenir sur certaines questions et en aborder d'autres. Permettez-moi d'abord de dire un mot sur la nouvelle Commission en place depuis la fin 2014. La Commission Juncker a fait de la compétitivité du secteur de l'aviation une de ses priorités pour l'année 2015. Elle a mis la compétitivité de l'industrie au centre de son mandat. C'est ce que l'on peut lire dans la lettre de mission de M. Juncker à Mme Bulc, nouvelle Commissaire à la Mobilité et aux Transports. Cette attention renouvelée pour la compétitivité de l'industrie nous a permis à nous Direction générale de la mobilité et des transports de demander et d'obtenir que la définition d'une stratégie pour renforcer la compétitivité du

secteur de l'aviation fasse partie du programme de travail de la Commission de cette année-ci. Ce n'était pas chose aisée puisque comme vous le savez chaque Commission, chaque gouvernement a ses choix à faire en terme de politique et de priorité.

Le marché européen de l'aviation a bénéficié énormément d'un cadre juridique qui a été mis en place par l'Union et ses États -membres dans les années 90. Aujourd'hui le secteur de l'aviation dans l'Union Européenne se trouve au cœur de dynamiques économiques et sociales multiples. Nous connaissons tous les bénéfices réels en terme économique et sociaux de ce secteur.. Ce marché européen de l'aviation c'est un vrai succès mais il est confronté aussi à des défis importants aujourd'hui.

Nous avons mené une enquête qui précise plusieurs défis : les européens considèrent en général que les billets d'avion sont trop élevés, qu'il y a trop de congestion, trop de pollution, trop peu d'accès aux aéroports et ceux-ci sont mal optimisés. Les employés du secteur de l'aviation dans l'Union européenne estiment que leur condition de travail se sont détériorées ces dernières années. L'industrie considère qu'il y a un problème général de compétitivité et la compagnie Air France en est un bon exemple.

D'ici la fin de l'année, nous allons nous pencher sur trois questions en particulier :

- La question de la connectivité
- La question des standards élevés
- La question de l'innovation

A l'intérieur de ces trois grands domaines, nous allons en aborder la question de la capacité qui a été discutée ce matin. Pouvoir disposer d'infrastructures adéquates là où est la demande est important pour la compétitivité du secteur..

Des études ont été menées à ce sujet comme celle de l'association qui représente les aéroports en Europe, l'ACI-Europe. Cette étude nous dit qu'en termes généraux la connectivité de l'Europe a augmenté de 38% sur la période 2004-2014 et que cette croissance de connectivité est due principalement à la croissance de sa composante indirecte. Donc il y a une distinction à faire entre connectivité directe et connectivité indirecte. Selon ACI-Europe, la connectivité directe est plus appréciée que celle indirecte.

Nous voulons donc nous pencher sur la question de la connectivité directe de l'Europe et notamment la perte de connectivité directe qui est observée à l'heure actuelle en Europe face à une croissance de la connectivité directe dans d'autres régions du monde. Il sera aussi question de connectivité intra-EU donc à l'intérieur de l'Europe puisque une étude faite pour la Commission montre qu'il y a un écart important en termes de connectivité totale entre États-Membres de l'Union. Il y a évidemment à l'Est encore du rattrapage à faire.

Nous allons aborder aussi les questions des relations avec les autres pays et régions du monde et la propriété des compagnies aériennes puisque comme vous le savez il y a des règles à respecter en cas d'investissement étranger. Celles-ci sont parmi les plus libérales dans le monde. La question de la capacité également mais je vais y revenir.

Il y aura également la question de l'environnement, de la décarbonisation de l'aviation et de standards élevés en matière de sécurité, de sûreté et d'emploi. Cette question a pris de l'importance du fait de la crise économique et financière commencée en 2008. Nous entendons qu'il y a une détérioration des conditions d'emploi dans le secteur de l'aviation du fait de l'émergence de nouveaux modèles de business

Il sera question aussi d'innovation. Vous avez entendu parler de SESAR. Nous allons aborder la question des technologies, des solutions innovantes, des produits et services plus innovants, et de digitalisation du secteur de l'aviation.

Ce travail est pour la fin de cette année-ci. Nous avons déjà lancé et clôturé une consultation publique qui va nous donner, nous l'espérons, du matériel pour réfléchir à tout cela. Nous avons reçu au total environ 300 réponses. Ces réponses nous sont parvenues de particuliers et, d'organisations. Il y avait en même temps une autre consultation publique en cours, celle sur le Livre Blanc pour les Transports. Donc nous sommes assez contents du nombre de réactions.

Maintenant, le sujet qui a été débattu aujourd'hui : la capacité. Quand on parle de capacité, il faut évidemment s'entendre. J'ai participé l'année passée à une conférence à Amsterdam qui s'intitulait : « Trop ou trop peu de capacité ? ». C'était la première conférence, sur ce thème, à laquelle je participais où il y avait deux camps : le camp de la surcapacité et le camp du manque de capacité. Ces deux camps se sont affrontés tout au long de la conférence avec à l'appui des experts de renom. Beaucoup d'universitaires y ont participé. A la fin les participants à la conférence ont été invités à voter pour l'une ou l'autre option. Est-ce qu'il y a trop ou trop peu de capacité en Europe ? La conclusion me semble évidente et cela a été souligné aujourd'hui : il n'y a pas assez de capacité là où il y a une demande en Europe.

A ce sujet, je voudrais faire référence à deux études. La première étude menée par la Cour des comptes européenne qui arrive à des conclusions qui me semblent être similaires à celles produites par la Cour des comptes en France en 2008 avec son rapport thématique sur l'aérien.

Ce rapport de la Cour des comptes européenne est consultable sur le site Internet de l'institution. Ce rapport porte sur un petit échantillon d'aéroports : 20 aéroports dans 5 États-membres. Cela représente 5% du trafic total. Dans ces aéroports, entre 2000 et 2013, ont été dépensés de fonds européens au titre de la politique de cohésion de l'Union européenne, à savoir entre 600 et 700 millions d'euros. Donc, l'argent du contribuable européen. Or, les résultats n'ont pas été à la mesure des attentes. Des problèmes sont apparus : des prévisions trop optimistes en terme par exemple de trafic, de bénéfice espéré, de croissance, de bénéfices directs et indirects dans la région, d'emplois créés. La Cour a constaté l'existence d'un nombre élevé d'aéroports trop proches les uns des autres. Elle a trouvé que les investissements réalisés dans ces aéroports avaient donné finalement le jour à des infrastructures qui n'étaient pas pleinement utilisées (parking, terminal). Elle a trouvé que l'aspect financier de ces aéroports posait également problème, certains d'entre eux n'ayant pas de perspective réelle de rentabilité. Une autre conclusion importante de la Cour était que des cinq pays qui ont fait l'objet de l'étude, un seul de ces pays disposait à l'heure des investissements d'un plan général pour le secteur aéroportuaire.

La Cour a fait deux recommandations à la Commission européenne : qu'elle s'assure que dans la nouvelle période de programmation il n'y ait plus de financement européen au titre de la politique de cohésion au profit d'aéroports qui ne sont pas rentables. Et où le besoin en nouvelle infrastructure n'ait pas été suffisamment évalué et démontré à l'avance.

Elle a fait également une recommandation aux États Membres en leur demandant de disposer absolument au moment des investissements d'un plan général de politique aéroportuaire. Nous avons vu que c'était le cas seulement pour un des États en question. La Cour a par la suite fait valoir que l'ensemble

de ses conclusions et recommandations pouvaient être valables pour la totalité des États Membres et qu'il ne fallait donc pas se focaliser sur les cinq pays qui avaient été étudiés.

Cela renforcerait l'opinion de ceux qui pensent qu'il y a trop de capacité ou qu'il y a de la capacité là où elle n'est pas nécessaire.

Une autre étude à laquelle je voulais faire référence qui a été traitée au cours de la matinée est celle d'Eurocontrol. C'est une étude solide, paneuropéenne. J'aimerais mettre l'accent sur ce point car on entend beaucoup d'observations critiques sur cette étude. Elle a été faite sur la base de communications réalisées par les aéroports. Les résultats de cette étude doivent être pris au sérieux. Il est vrai comme l'a dit Monsieur Merlo qu'il n'y a pas aujourd'hui en France un problème urgent de ce point de vue. Il y a - en plus de la demande insatisfaite qui a été évoquée - un problème de saturation des aéroports. Nous avons déjà des « Hot spot(s) » en Europe, c'est-à-dire des aéroports qui produisent des retards. Ceux-ci ont un effet sur le réseau, ces retards sont transférés d'un aéroport à l'autre. En 2035, nous sommes censés avoir selon l'étude d'Eurocontrol plus de 20 aéroports congestionnés. Nous en avons - selon les critères de définition de la congestion par Eurocontrol – seulement 3 à l'été 2012. C'est un point à garder à l'esprit en plus de la demande insatisfaite.

Je passe rapidement sur le contexte international où la croissance intéressera notamment la Turquie et le Golfe. Nous en mesurons déjà les résultats.

Que faisons-nous à la Commission européenne face à tout cela, et face au défi de la capacité aéroportuaire là où il y a un manque de capacité ?

Nous avons créé, au sein d'un groupe qui s'appelle l'Observatoire européen sur la capacité et la qualité aéroportuaire, trois sous-groupes de travail. A l'un d'entre eux nous avons demandé de travailler aux stratégies nationales en place en matière de politique aéroportuaire. Nous avons posé la question de l'État-stratège aux États Membres de l'Union Européenne. Nous nous sommes déplacés d'un niveau par rapport à Eurocontrol qui avait interrogé les aéroports. Nous avons voulu interroger les États et savoir s'il y a des États-stratèges en Europe. A un autre groupe de travail nous avons demandé de quantifier l'impact économique de la demande insatisfaite. On pourrait approfondir la discussion et voir ce que la demande insatisfaite signifie individuellement, c'est-à-dire dans un pays en particulier comme la France par exemple. En période de crise je pense que ces résultats pourraient attirer l'attention. Un autre travail a porté sur les délais puisque comme nous l'avons vu nous allons vers davantage de saturation.

Nous allons continuer en nous posant la question suivante : au-delà de la nouvelle infrastructure, comment pouvons-nous faire face à la demande insatisfaite ? On a déjà parlé de SESAR, de trains à grande vitesse...

Enfin j'avais ajouté deux diapositifs portant entre autre sur la congestion dans le ciel mais j'ai épuisé le temps de parole et donc je vais m'arrêter là.

Pour nous le rendez-vous est fixé à la fin de cette année-ci avec la publication par la Commission Européenne d'une stratégie globale pour le secteur de l'aviation.

3. Le défis de la capacité aéroportuaire (2)

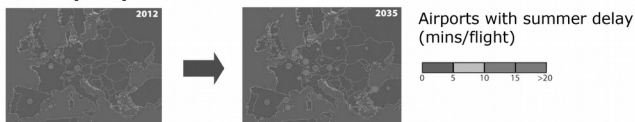


Nearly 2m flights unaccommodated by 2035 = 120m passengers unable to fly



20+ airports running at or close to capacity by 2035

***Today only 3**



2. Le défis de la capacité aéroportuaire (4)



L'Observatoire Européen sur la capacité & la qualité aéroportuaire: un nouveau mandat

- rejet de la demande: quels sont les plans?
 - coût économique mais aussi résistance auprès des populations
 - délais: un réseau de plus en plus congestionné
- A l'avenir:**
- comment limiter la demande insatisfaite?

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

DÉBAT-TABLE-RONDE N° 1

Patric KRUISSEL

Vice-Président de l'ADVOCNAR

On nous a montré qu'il n'y avait pas de saturation au niveau technique. On a l'arrivée des gros porteurs, des capacités de pistes importantes, le projet SESAR qui va arriver. Je parlerai plutôt de saturation environnementale. On vit dans un pays, et Monsieur Bandet d'Air France nous l'a rappelé, où on a 170 aéroports. On en compte dix fois moins en Allemagne car là-bas il y a une autre politique aéroportuaire fondée sur une vision plus stratégique. En France, on a 75% de la population qui est concentrée sur 15% du territoire. Malheureusement c'est sur ces 15% de territoire qu'ont été positionnés les aéroports. A l'époque il n'y avait pas de TGV. Aujourd'hui il y a un TGV mais on s'en sert pas. C'est-à-dire qu'on relie Paris à Lyon mais il y a beaucoup de difficulté pour relier Paris à Charles-de-Gaulle. Ce qui compte pour le passager ce n'est pas la distance à l'aéroport mais le temps qu'il va mettre pour rejoindre la ville qu'il veut visiter. On n'a pas de politique aéroportuaire en France. Les messieurs de la DGAC nous ont dit qu'il n'y avait pas de problème et qu'on reste en l'état. Il ne faut surtout pas fermer pour eux les aéroports qui sont déficitaires, les contribuables doivent continuer à payer. On ne sait jamais ça peut servir un jour.

M. Bertrand EBERHARD

Union des Aéroports Français

J'aimerais rebondir sur l'intervention précédente pour signaler que l'on parle toujours des aéroports français sur les cartes mais on ne parle jamais des aéroports d'outre-mer. Cela peut paraître assez marginal, folklorique mais au-delà je voudrais

attirer cet élément car cela permet aussi de faire un sort sur un certain nombre de chiffres qui circulent, notamment sur le nombre d'aéroports en France. Dans notre pays il y a beaucoup d'aéroports mais il y a également beaucoup de départements et territoires d'outre-mer, ce que n'ont pas la plupart de nos voisins. Pour mémoire, rien qu'en Polynésie française il y a cinquante aéroports. L'exemple des aéroports d'outre-mer permet aussi d'avoir une autre appréciation sur la formule un peu lapidaire que j'ai entendu à plusieurs reprises : si c'est pas rentable, on n'a qu'à le fermer. Je propose que vous passiez le message à tous nos amis des Antilles, de Polynésie, de Nouvelle-Calédonie.

M. Denis DECOSTER

habitant de Cormeilles-en-Parisis

J'habite sous le doublet sud de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle à 23 km des pistes. Je voudrais poser une question à M. BISSAUGE et préalablement remercier très sincèrement Air France. C'est une société dont on connaît les difficultés et qui s'est engagée dans un programme de rétro-feet des A320, appareil le plus bruyant au monde en phase d'atterrissage. En effet il émet un sifflement absolument insupportable pour les riverains et qui m'a réveillé ce matin à 5h20 et hier à 4h50 fenêtres fermées. Cela représente 122 avions pour Air France. Vous avez parlé de fin 2016 alors que votre PDG avait parlé de mi-2016. Est-il envisageable que la DGAC contraigne les autres compagnies qui n'ont pas pris cette décision ? Lufthansa a été à l'initiative de cette première décision, ensuite Air France. EasyJet se fait également tirer les oreilles. Mais est-ce que les petites compagnies qui représentent quand même 10 à 15% de ces survols qui sont véritablement insupportables, vont faire de même ? Une fois que cette modification est faite sur l'appareil il est beaucoup plus silencieux. La traînée est d'environ 20 à 25 secondes alors qu'elle est de 2 minutes quand la modification n'est pas faite

entre le moment où vous entendez cet avion et le moment où vous ne l'entendez plus. 2 minutes cela veut dire qu'il y a déjà un autre avion qui est arrivé depuis. Je pense qu'Air France en ce sens à une véritable volonté de s'occuper de ses riverains.

M. Jérôme VERITE

Secrétaire général de la fédération des Transports, CGT

Comme on est sur le débat de l'État-stratège, il n'est pas inutile de rappeler que l'État possède un peu plus de 50% du capital d'ADP. Il est le principal actionnaire de la première compagnie française. La puissance publique on l'a vu ce matin a un certain nombre d'aéroports, même si le processus de privatisation est engagé. Elle est partie prenante du consortium d'Airbus. Est-ce que finalement l'État aujourd'hui ne joue pas les uns contre les autres ? On a vu le débat entre ADP et Air France. On pourrait pousser celui-ci entre Airbus et Air France. Est-ce qu'au fond aujourd'hui l'État-stratège ne se résume pas simplement à regarder les choses les unes à côté des autres de manière à jouer un rôle purement d'actionnaire, de faire remonter un certain nombre de dividendes mais pas d'avoir une vision globale, stratégique du transport aérien ?

M. Pierre-Yves BISSAUGE

Directeur adjoint au transport aérien, DGAC

Sur la première question je vais répondre de manière assez claire. Rien n'est exclu. Maintenant avant de prendre une restriction d'exploitation il faut faire un certain nombre d'études préalables et je ne pense pas qu'une telle étude a été lancée.

Sur la deuxième question, sachez que j'ai placé mon intervention en tant que fonctionnaire du ministère des

Transports et donc plutôt dans le rôle de l'État-transports et donc peut-être pas dans le rôle général de l'État. Effectivement en France, l'histoire et le modèle économique font que l'État est présent à des niveaux différents dans les principaux acteurs de toute la chaîne du transport aérien. Je ne crois qu'on puisse dire que l'État joue les uns contre les autres. Il cherche au contraire à assurer la meilleure harmonie possible des intérêts des uns et des autres. C'est loin d'être facile. C'est par exemple le cas si l'on prend le rôle de l'État régulateur. Les contrats de régulation économique ont pour objectif de trouver la meilleure option possible entre les intérêts des aéroports et ceux des compagnies aériennes.

M. Michel CARRARD

**Enseignant-Chercheur, Université du Littoral,
Côte d'Opale**

Sur la partie des contradictions d'intérêt, il est clair qu'on a souvent l'impression quand on observe ce secteur d'activité que le problème des uns est souvent la solution des autres. Il y a plein d'exemples. M. BANDET parlait tout à l'heure des aides reçues par les compagnies du Golfe. En contrepartie la compagnie Etihad a fait faire une étude par un cabinet de consultant qui a démontré que les compagnies américaines ont également reçu des aides considérables.

Il y a un vrai dilemme pour l'État. Les pays du Golfe mettent en difficulté à la fois le hub parisien et la compagnie Air France. Mais ces pays avec également la Turquie sont géopolitiquement importants. Ce sont de gros acheteurs d'avions. L'état à un moment donné devra faire le choix entre l'aéronautique, les constructeurs et les compagnies aériennes. Le dilemme est également le même pour les Américains. Ils sont sur la défensive. Les compagnies américaines montent au créneau pour défendre leurs intérêts mais l'État américain ne bouge pas. Ils sont dans la même situation. Alexandre de

Juniac, PDG d'Air France-KLM, disait que la seule solution pour Air France-KLM c'est de montrer qu'il est un employeur considérable et que cela doit être un levier.

M. Laurent LELEYKIAN

ONERA

J'ai cru comprendre que les compagnies et notamment Air France se plaignent des coûts d'entrée sur les aéroports français. M. CARRARD a présenté des hypothèses ou cela pouvait être différent. Par exemple, certains aéroports pourraient même partager leur bénéfice avec des compagnies. Je voulais savoir si cette situation était particulière à notre pays ou si c'était différent dans les autres pays européens ?

M. Luc OFFENSTEIN

**Président de l'association OYE (Aéroport d'Orly),
Président du collectif d'associations Alerte Nuisances
Aériennes (ANA) sur tout le sud francilien**

J'ai deux questions très simples. M. ORTIZ a souligné le dispositif de prévention et de réparation. Je ne sais pas bien s'il l'a qualifié d'inefficace mais moi je me permettrai de le faire. Je me tourne du côté de M. BISSAUGE car la baisse de la TNSA a été validée par la DGAC et c'est une véritable catastrophe pour tous les riverains demandeurs de l'aide à l'insonorisation. Cette baisse a été drastique sur Orly (-33%), sur Roissy (-20%), et également sur Toulouse. Elle a été relevée à minima pour l'Île de France. Le résultat est qu'une mission du CGEDD a été mise en place pour réfléchir au problème. Celle-ci a juste été faite pour gérer la pénurie. Les riverains devront attendre certainement plus de quinze ans pour voir leur dossier d'aide à l'insonorisation aboutir.

Enfin, M. CARADEC, dans vos auditions vous n'avez pas mentionné les riverains. C'est un oubli ou c'est volontaire ?

M. Jean-Claude CAVARD**Riverain de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle**

Je crois qu'il faut remercier M. le Député-Maire BLAZY d'organiser ce colloque qui permet d'avoir des tas d'idées. Je plaiderai pour ma part pour un renforcement de l'aménagement du territoire à condition qu'il s'inscrive dans une perspective de développement durable. Mme BEER-DEMANDER a utilisé la très bonne expression d'« aéroport du futur », c'est celui-ci qu'il faut concevoir hors de la région Ile de France dans le grand Bassin parisien. Les données d'aménagement ont changé en ce sens qu'Amiens ne sera plus capitale régionale. Amiens veut retrouver des fonctions supérieures qu'elle n'a pas. Il est évident que le transfert d'un aéroport est générateur de nuisances mais aussi de richesses.

M. Olivier ORTIZ**Conseiller-Maître, Cour des comptes**

Plusieurs intervenants dans la salle ont évoqué une dimension aménagement du territoire. On a évoqué aussi la nécessaire existence d'une stratégie de l'État. Je voudrais souligner sur ce point que le nombre de plates-formes en métropole est très élevé quand on le compare à nos voisins européens. A cet égard il faut bien avoir conscience qu'aujourd'hui, à la différence d'il y a 20 ou 30 ans, on est dans un contexte décentralisé. La stratégie de l'Etat dans ce domaine doit aussi s'accompagner d'une prise de conscience et d'une stratégie des collectivités territoriales. J'en veux d'ailleurs pour preuve, et ça a été cité dans le cas de la région Bretagne, une approche plus régionale des plates-formes. Cela peut être un début de réponse à cette problématique d'aménagement du territoire, du désenclavement et du nombre de plates-formes dont certaines n'ont pas un seuil de rentabilité qui permet durablement de continuer à investir à fonds publics dans celles-ci. A cet égard je voudrais faire le lien avec une actualité

législative qui nous concerne tous. Je reviens à la loi NOTRE. Dans celle-ci il y a un certain nombre de dispositions veillant à coordonner, harmoniser l'action des différents niveaux de collectivités territoriales. On sait que la région devient chef de file en matière économique mais en matière de transports il y a aussi d'autres acteurs sur le territoire. Et en particulier sur ce que l'on qualifie aujourd'hui de « territoire aéroportuaire ». Il existe un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Dans celui-ci, le Sénat a par voie d'amendements impliquer d'avantage les départements puisqu'il est envisagé que les conditions de participation des départements aux dessertes aériennes soient prises en compte dans ce cadre régional. **Il y aurait donc une dimension stratégique au niveau régional qui n'est pas une substitution à la nécessaire stratégie au niveau de l'État.** Elle est néanmoins complémentaire et peut constituer un élément de réponse. L'exemple de la Bretagne peut être utile pour les gestionnaires, pour les responsables locaux et aussi pour les associations qui sont représentées dans cette salle. Le niveau territorial peut être un élément de réponse à ces questions auxquelles nous sommes tous confrontés.

M. Pierre-Yves BISSAUGE

Directeur adjoint au transport aérien, DGAC

Sur la question posée sur la TNSA, je comprends parfaitement le ressentiment qui a été exprimé dans l'intervention de M.OFFENSTEIN. Que s'est-il passé ? **Le tarif TNSA se fait aéroport par aéroport et il n'est pas le même d'un aéroport à un autre.** Or, cela faisait plusieurs années que l'on constatait qu'il y avait quelques aéroports qui avaient encaissé des recettes au-delà des dépenses auxquelles ils avaient à faire face. Pendant ce temps-là, on assistait à une dégradation de la compétitivité du transport aérien. Il devenait donc un peu gribouille d'avoir autant d'argent qui était prélevé sur des compagnies en difficulté et qui dormait. Là-dessus a été

déclenchée une baisse de tarifs sur un certain nombre d'aéroports. Il a toujours été dit que lorsque ce serait nécessaire les tarifs seraient relevés. Ce qui a été fait. Pourquoi ça ne l'a pas été fait plus que ce qui a été fait ? C'est parce qu'il y a eu une décision générale émanant du ministère du budget, qui n'était pas du tout prévu à l'époque, d'inclure la TNSA dans l'ensemble des taxes dites plafonnées. Cela veut dire qu'au-delà du plafond le montant perçu de cette taxe est reversé dans le budget général de l'État. **Il ne va donc plus servir à la satisfaction du besoin pour lequel cette taxe affectée a été instaurée.** Partant de là, qu'est-ce qu'on a cherché à faire ? On a cherché à faire en sorte, mais n'allez surtout pas le répéter à Bercy, que le montant des taxes récoltées depuis ce plafonnement ne dépasse pas, ou en tout cas le moins possible, le plafond. Encore une fois ce sont les compagnies aériennes et leurs passagers qui paient cette taxe et aucun n'est désireux d'aller alimenter à priori le budget général de l'État. On voit bien le conflit d'intérêt des différents acteurs. Il a fallu réfléchir à la bonne répartition pour que tout le monde s'y retrouve. C'est vrai qu'il existe aujourd'hui une situation où on a créé des files d'attente de manière durable. La volonté des grands argentiers étant de faire diminuer un petit peu chaque année le plafond de TNSA. Il faut donc en permanence s'appêter à revoir le tarif, sauf à sortir de ce mécanisme de plafonnement, pour optimiser la perception de cette taxe.

M. Philippe CARADEC

**Membre du Conseil supérieur de l'aviation civile,
Conseiller « Mobilité/Réseaux » au Commissariat
général à l'égalité des territoires**

Dans mon intervention, je n'ai ni évoqué les aéroports d'outre-mer ni les associations de riverains. Mais la commande que j'ai sous les yeux me permet de vous confirmer que les aéroports d'outre-mer sont une des quatre catégories sur lesquelles nous allons travailler. Nous devons par ailleurs

travailler sur les enjeux environnementaux et je ne vois pas comment on ferait sans vous rencontrer.

Mme Chantal BEER-DEMANDER

Présidente de l'UFCNA

J'aimerais poser une petite devinette à la DGAC. Cela revient à combien par billet de passager, la TNSA par exemple à Toulouse ? Avez-vous une idée ?

C'est 0,80 centimes d'euros. Donc il ne faut pas se tordre les mains. Je pense qu'on doit pouvoir faire mieux.

TABLE RONDE 2

Les enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible ?

- ◆ *Quelles réponses pour le développement durable ?*
- ◆ *Peut-on parler de territoires aéroportuaires ?*
- ◆ *Quelles formes de gouvernance ?*
- ◆ *Grands aéroports régionaux, aéroports parisiens, création du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : retombées économiques et sociales, emploi, nuisances sonores et pollution atmosphérique, évolution des sociétés aéroportuaires, intercommunalité aéroportuaire et communautés aéroportuaires ?*

M. Didier GONZALES

**Secrétaire général de « Ville et Aéroport »
Maire de Villeneuve-le-Roi**

Didier GONZALES est maire de Villeneuve-le-Roi (20 000 habitants) depuis 2001. Il a été Député UMP de la 3ème circonscription du Val-de-Marne (2007-2012), Conseiller général du Val-de-Marne de 2001 à 2007. Il exerce la profession d'inspecteur au sein de la Direction générale des Douanes. Didier GONZALES préside l'Association des Élus Riverains d'Orly (A.E.R.O.), structure créée en 2005 pour unir, sur la base d'une chartre commune, les élus favorables à un développement durable et maîtrisé de la plateforme d'Orly. Il est également secrétaire général de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport ».

Je vous rappelle notre thème de cette table-ronde qui porte sur les enjeux économiques et environnementaux du transport aérien : la conciliation est-elle encore possible ? Le principe même de développement durable vise donc à concilier les deux aspects économique et environnemental. L'intitulé de cette table-ronde est donc la conciliation est-elle encore possible ? Aujourd'hui cela fait débat.

Les aéroports, et c'est l' élu d'une commune très survolée qui vous le dit, ont bien souvent tendance à tourner le dos à leur territoire d'implantation. Ce n'est pas notre rôle, disent-ils, que d'aménager le territoire. Je pense le contraire quand je constate les impacts du transport aérien sur la pollution sonore, sur la pollution de l'air, sur la sécurité et même sur l'aménagement urbain des communes riveraines. D'ailleurs il y a certains sites similaires en termes d'impact. Je pense aux usines chimiques ou pétrochimiques qui nouent de véritables partenariats avec les territoires impactés. C'est sans doute un exemple, une vision qui mérite d'être étudiée, voire partagée.

C'est aussi l'esprit du Grenelle qui va dans ce sens. L'article 49 du Grenelle I dispose en effet que « les communes touchées par les contraintes d'urbanisme engendrées par la présence de sites à fort impact environnemental pourront bénéficier avec leurs exploitants de relations partenariales étroites pour l'aménagement de ces territoires ». Cette responsabilité sociale et environnementale du transport aérien doit se traduire dans les faits. La baisse drastique de l'aide à l'insonorisation ne va pas dans le bon sens et impacte forcément ce raisonnement. D'autant plus que les retombées économiques que certains mettent en avant restent illusoire pour beaucoup de riverains car elles sont mal réparties. Demandez aux 13,5% de chômeurs autour d'Orly. Certes en comptabilisant les emplois induits, voire même catalytiques on peut retrouver le fameux axiome du millier d'emplois par million de passagers. Mais le modèle low cost en plein développement sur nos plates-formes sonne comme une remise en cause de cette affirmation.

Le trafic aérien est en pleine expansion, nous le savons. Je vous renvoie aux travaux de la première table-ronde. Il est plus que nécessaire de trouver la bonne équation car il ne s'agit pas d'opposer économie et écologie, activité à qualité de vie. Nous devons réfléchir aux moyens de rester la porte d'entrée de l'Europe tout en adaptant nos infrastructures, y compris leur localisation. Il faut également adapter les pratiques du contrôle aérien en investissant dans la recherche aéronautique afin d'impacter le moins possible les riverains.

cette question se pose pour les grands aéroports régionaux. nous entendrons à ce propos Messieurs DEVAUCHELLE et LEGUEVAQUES. elle se pose également bien évidemment autour des aéroports parisiens. a ce titre, nous entendrons Messieurs HAMON, BUATOIS, DAGUE et KRUISSEL. enfin, pour éviter les difficultés que j'ai soulevé dans mon propos introductif, il s'agit d'apprendre du passé quand nous envisageons de construire de nouvelles plates-formes. au sujet

- 101 -

de Notre-dame-des-landes, la parole sera donnée à monsieur DUCLOS, Madame LEPAROUX et Monsieur RAVIER.

M. Vincent DEVAUCHELLE

**Directeur général adjoint de l'aéroport de Bâle-Mulhouse
Vice-Président de l'Union des Aéroports Français**

Administrateur de l'Union des Aéroports Français, Directeur général adjoint de l'aéroport Bâle-Mulhouse Vincent Devauchelle est Directeur adjoint de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse depuis mars 2002. Il y est notamment en charge de la supervision des fonctions techniques, des fonctions supports et des risques. Parmi les fonctions supports figurent la planification aéroportuaire, l'environnement et le développement durable. Depuis 2002, l'aéroport de Bâle Mulhouse a connu un fort développement de son trafic, passé de 2,5 à 7,0 million de passagers, ainsi que de son secteur industriel. Ingénieur des Ponts et Chaussées, Vincent Devauchelle a auparavant exercé des fonctions de direction dans les domaines des Travaux Publics et de la production d'eau potable.

L'Union des Aéroports Français se compose de 155 aéroports. On en a à la fois des tout petits, des aéroports régionaux et des très grands aéroports, en particulier Aéroports de Paris. Ces 155 aéroports ont transporté 175 millions de passagers l'année dernière avec une croissance de 2%. Je donne ce chiffre qui n'est pas spectaculaire, et c'est inférieur à la moyenne européenne qui est de 5%. Sur ces 175 millions Aéroports de Paris représente la part du lion puisqu'on compte 92 millions de passagers. Le deuxième aéroport est Nice avec 12 millions, le troisième étant Lyon avec 8 millions. Nous avons dans le même temps observé une baisse du nombre des mouvements d'avions. Elle est légère puisqu'elle était de 30 000 mouvements en moins l'année dernière.

En matière d'enjeux économiques, vous avez ici une courbe extraite d'un rapport d'Airport Council International. Les enjeux économiques relatifs aux aéroports sont l'activité, la croissance et l'emploi. ACI-Europe publié en janvier le résultat de sa nouvelle étude sur l'impact économique des aéroports européens. La méthode d'évaluation est fournie dans le détail. On y apprend que le secteur aéroportuaire

français pèse 4% du PIB. A titre de comparaison en Allemagne cela représente 3,6% du PIB. C'est donc important.

La première conclusion qu'on peut observer c'est que la croissance économique est mathématiquement liée à l'indice de connectivité des pays et des régions. L'indice de connectivité va mesurer le nombre de liaisons que vous avez mais également la qualité de ces liaisons, les fréquences. C'est donc quelque chose qui est parfaitement objectif.

La deuxième remarque est que pour les décennies à venir la croissance sera plus élevée en Asie qu'en Europe, puis ce sera le tour de l'Afrique de se développer. Entre 2004 et 2014, on a observé que la connectivité de l'Asie a augmenté de 88% alors que celle de l'Europe n'a augmenté que de 27%. Ce paramètre permet de mesurer l'écart de dynamisme entre des régions du monde qui sont à des niveaux de maturité différents. Mais évidemment quand on parle de croissance c'est seul le différentiel qui nous préoccupe.

Depuis la crise financière, on a également observé l'accroissement de la connectivité de la Turquie et de la Russie. En particulier pour ce dernier pays la connectivité s'est accrue à un rythme dix fois supérieur à celle de l'Europe. Autrement dit, on observe que la prospérité du monde glisse vers l'Orient. Si l'Europe souhaite prendre part à cette croissance globale elle devra augmenter sa connectivité vers ces économies durablement émergentes. Ce sont les connexions qui font les échanges et c'est la croissance qui tire elle-même l'activité et l'emploi.

En matière d'emploi une autre étude d'ACI-Europe publiée au début de l'année établit de nouveau que l'on compte en moyenne 1000 emplois directs pour 1 million de passagers. C'est un chiffre facile à retenir et qui est à peu près juste suivant les circonstances locales. On peut l'observer sur la plate-forme de Bâle-Mulhouse. Nous avons 1000 emplois directs sensiblement auxquels s'ajoutent des emplois indirects

et induits. C'est-à-dire la sous-traitance et les emplois qui sont liées aux dépenses des salariés de l'aéroport. Cela représente en Europe 4,5 millions d'emplois, soit 1,5% du PIB européen. A la fin ce qui pèse le plus lourd ce ne sont pas les emplois directs, indirects ou induits mais ce sont les emplois qu'on appelle catalytiques. Ce sont tous les emplois rendus possibles par une connectivité aérienne d'une région. Le tourisme, l'hôtellerie, la fabrication de biens à haute valeur ajoutée que l'on ne peut exporter que par l'avion, ce sont les exemples les plus évidents d'emplois catalytiques. Ces emplois sont encore plus nombreux en Europe avec près de 8 millions. En France, au total, près de 1,2 millions d'emplois dépendent de nos aéroports, soit 4% du PIB comme je l'ai indiqué précédemment. Dans tous les débats que nous avons, il est important de bien connaître ces chiffres.

Le poids économique que je viens de présenter rend d'autant plus important le bon traitement de l'environnement dans tous les sens du terme par les aéroports français. Dans la lutte contre le bruit, qui est le premier des défis pour les aéroports, la panoplie de moyens est très complète. Vous connaissez les Plans d'Exposition au Bruit (PEB), les Plans de Gêne Sonore (PGS) pour les plus grandes plates-formes qui permettent chaque année d'aide à l'isolation des logements les plus exposés, les arrêtés portant restriction d'exploitation, les procédures de moindre bruit et les sanctions financières assez lourdes prononcées par l'ACNUSA et qui sont liées au non-respect des horaires ou des procédures. Les manquements à ces procédures sont traqués sans état d'âme par nos services environnement dans les aéroports. Nous accordons également une grande importance à l'information objective des parties prenantes et à leur écoute. Dans ma région transfrontalière c'est particulièrement évident. Nous avons une Commission consultative de l'environnement qui est demandée par la réglementation française mais nous avons également une commission bruit qui se réunit à Bâle, et une commission tripartite France-Allemagne-Suisse que l'aéroport a créé

volontairement pour donner aux trois populations de façon transparente la même information au même moment.

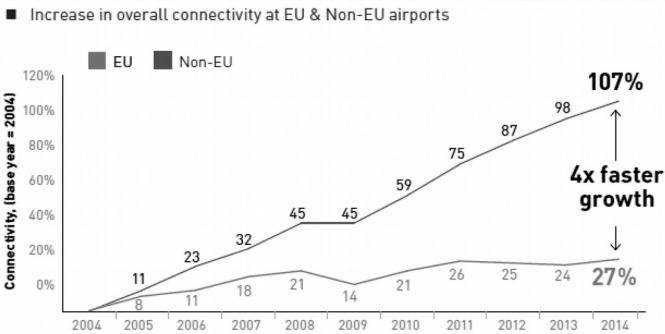
En-dehors des périodes de couvre-feu, pour maîtriser l'environnement sonore en début de nuit, nous déployons une politique de modulation tarifaire volontariste. Dans le cas de l'approche équilibrée voulue par l'Europe, le but est de faire pression sur les compagnies aériennes de manière significative pour qu'elles exploitent des avions moins bruyants à des heures sensibles sans provoquer de rupture économique, et donc sans détruire d'emplois.

La deuxième préoccupation des aéroports en matière d'environnement est la lutte contre les gaz à effet de serre. Il y a tout un arsenal juridique qui nous amène de toute façon à nous en occuper. L'audit énergétique des bâtiments est devenu réglementaire. Il appelle un plan d'action, d'amélioration et devra être renouvelé tous les 4 ans. La modernisation de la flotte de véhicules, d'engins de pistes, l'utilisation des véhicules électriques au gaz sont des mesures tout à fait concrètes que l'on observe partout. Dans ce domaine, les aéroports ont un rôle à jouer dans la coordination des efforts des autres acteurs sur la plate-forme dont beaucoup s'engage dans la certification ISO 50001. Au niveau d'ACI-Europe, un programme de certification est engagé. Je vous ai mis son logo : Airport Carbon Accreditation. Sur une base volontaire, le stade achevé de ce programme est la neutralité carbone et certains aéroports en Europe ont déjà atteint cette neutralité, en particulier l'aéroport de Munich. Le développement de réseau 400 Hertz comme le souhaite l'ACNUSA est également une tendance lourde.

Pour compléter et terminer mon exposé, j'ai prévu trois exemples dans d'autres domaines. Le premier domaine c'est l'exemple de l'eau potable. C'est un effort tout particulier que nous avons fait sur la plate-forme de Bâle-Mulhouse pour réduire la consommation en eau potable. Retenez simplement cette tendance, malgré le développement de la plate-forme en

travaillant on peut réduire la consommation d'eau potable. Le deuxième exemple c'est un effort dans le domaine du déchet. Nous avons encore un système d'enfouissement relativement important et nous avons volontairement dans le marché suivant interdit cette pratique. Aujourd'hui, nous n'enfouissons plus de déchets issus de notre plate-forme. Le troisième exemple porte sur la récente construction d'une halle de fret à température contrôlée pour les médicaments. Celle-ci a également été conçue en tant que bâtiment HQE (Haute Qualité Environnementale), ce qui a un surcoût que l'on récupèrera à travers les économies de chauffage et de climatisation par la suite.

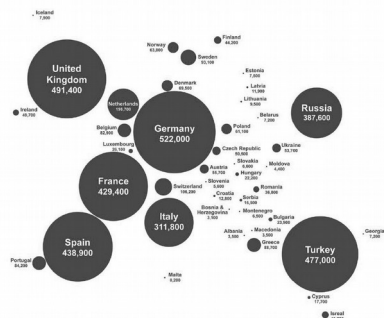
Entre le développement économique et le respect de l'environnement humain et naturel, non seulement la conciliation est possible mais elle est pour nous aéroports nécessaire. Les aéroports la vivent comme une ardente obligation qui est attachée à leur métier et à leur existence même.



Source: : Why connectivity matters, Airports Council International Europe, 2015



■ Map of Jobs Associated with Direct, Indirect & Induced Impact of European Airports



Emplois
- directs
- indirects
- induits

Source : The impact of an Airport, Airports Council International Europe, 2015



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

M. Christophe LEGUEVAQUES

Avocat du Collectif d'opposants à la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac

Christophe Lèguevaques est l'avocat qui a porté un recours contre la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Il n'en n'est pas à son coup d'essai. Affaires AZF, Dexia, Spanghero... Habitué des «gros dossiers», familier des médias, ce Toulousain passionné par la finance se présente avant tout comme un humaniste. Inscrit au barreau de Paris depuis 1992, auteur d'une thèse sur les faillites bancaires, il commence chez le prestigieux cabinet Jeantet qu'il quitte pour fonder son propre cabinet à Paris, Cle Réseau d'Avocats. Il fut candidat de la primaire PS à Toulouse en 2008. Il crée en 2011 l'Indian Desk, un service destiné à accompagner les entreprises françaises souhaitant exporter en Inde, ou inversement.

Je ne sais pas si vous connaissez la théorie du 10^{ème} homme. Elle a été mise en place par l'armée israélienne après la guerre du Kippour pour expliquer que lorsqu'il y a une inimitié dans un groupe cela peut être très dangereux et cela mène vers des catastrophes. Il faut systématiquement que le groupe désigne un dixième homme qui doit penser différemment et proposer des solutions alternatives. Je vais essayer d'aborder ce rôle qui est difficile puisque depuis le début tout va bien. Il n'y a pas de saturation, il n'y a presque pas de pollution et tout est maîtrisé puisque nous avons affaire semble-t-il à un État-stratège. L'histoire de Toulouse risque de démonter le contraire.

Autre point important. Je viens de Toulouse et nous avons connu le 21 septembre 2001 un accident industriel important avec l'explosion de l'usine AZF. Je crois que l'on peut faire des rapprochements entre le risque industriel et le risque aéronautique dans le sens où le risque industriel est souvent qualifié de quasiment impossible et lorsqu'il se réalise il a des conséquences extrêmement lourdes et dramatiques. Cette question va se reposer dans notre appréciation des dangers d'avoir un aéroport comme à Toulouse qui est un aéroport en cœur de ville puisqu'il est à dix kilomètres à peine du Capitole.

Avant de parler du dossier à proprement parler de Toulouse, je voudrais revenir sur une ou deux informations que j'ai entendu depuis ce matin. On nous dit que tout va bien, que la croissance est maîtrisée et qu'elle sera de 3% dans les années à venir. Oui mais 3% de quoi ? Quand on passe de 1 million de passagers avec 3% ça veut dire qu'il va y avoir 30 000 passagers supplémentaires. Mais quand il y a 3% sur 10 millions de passagers, c'est 300 000 passagers supplémentaires. Ce n'est pas la même chose. Cela vaut également pour le nombre de mouvements d'avions. Donc le 3%, un petit peu comme le 3% du PIB qu'il faut respecter absolument au regard des critères de Maastricht, c'est l'arbre qui cache la forêt puisqu'il vaudrait peut être mieux parler de la réalité et revenir sur celle-ci. C'est-à-dire que si on passe de 30 000 passagers supplémentaires à 300 000 il va y avoir beaucoup plus d'avions dans le ciel avec beaucoup plus de nuisances.

Par ailleurs, on nous a parlé beaucoup tout à l'heure de l'État-stratège. Mais l'État-stratège on le cherche. Pour moi l'État-stratège c'est plutôt un État boutique. En effet, il se comporte au mieux comme un actionnaire. Et c'est un actionnaire de la pire espèce puisqu'il fonctionne avec un tableur Excel dans la tête et il cherche à rentabiliser au maximum son investissement. Il ne prend en compte que l'intérêt financier immédiat pour rentabiliser cet investissement. Ex : Toulouse -> C'est un aéroport rentable qui a su construire un développement maîtrisé et l'on peut rendre hommage aux équipes de Toulouse qui ont pu faire en sorte que cet aéroport régional devienne une plate-forme importante, la 4^{ème} de France. Il est rentable car il finance son développement. Je crois qu'il rapporte à l'État entre les impôts et les dividendes plus de 5 millions d'euros par an. Mais ce n'est pas assez. Alors que faire ? Et bien l'État, sans tenir compte d'autres impératifs qui pourraient être importants, a décidé de privatiser. C'est une vraie privatisation. Peut-être que quelqu'un nous expliquera tout à l'heure qu'il n'a vendu que 49,9% des parts aujourd'hui mais il s'est engagé à vendre dans les trois ans les 10,01 % qui reste. Surtout il s'est engagé dans

des conditions bizarres. Lorsque vous avez des prestataires particulièrement bien organisés sur ce terrain qui sont venus étudier le dossier, ils ont évalué que le juste prix est entre 120 et 150 millions d'euros. Cela correspond entre 8 à 10 fois le revenu d'exploitation. Et là on a un opérateur qui vient nous proposer 307 millions d'euros. C'est-à-dire deux fois plus que le prix raisonnablement présenté par les autres acteurs. Cela soulève beaucoup de questions. Est-ce que cela veut dire que l'opérateur chinois a des intérêts autres que ceux qui sont venus participer à la privatisation ? Y-a-t-il un moyen pour l'État de faire un jeu diplomatique important ?

Ensuite, on a un problème politique au sens plein du terme. L'une des questions que vous avez posé c'est la gouvernance. Les collectivités locales vont-elle participer à la prise de décision future pour la gestion de cet aéroport ? Petite précision pour comprendre, nous sommes dans une société anonyme au sein de laquelle jusqu'au 14 avril 2015 l'État détenait 60% et avait 8 représentants sur 15 au Conseil de surveillance. A côté de cela vous aviez les actionnaires publics : les trois collectivités (la communauté urbaine = 5% = 1 membre au conseil de surveillance/ le département = 5% = 1 membre au conseil de surveillance/ la région = 5% = 1 membre au conseil de surveillance). Il y avait en outre la CCI qui avait 25% et 4 représentants au sein du conseil de surveillance. Donc vous aviez l'État avec 8 représentants contre les Collectivités avec 7 représentants.

Aujourd'hui, l'État ayant vendu 49,9% de sa participation, l'opérateur chinois détient 6 représentants au conseil de surveillance. Donc 6 contre 8 on pourrait se dire que c'est équilibré, que les collectivités ont encore les moyens de peser dans la balance. Et bien non puisqu'il existe un pacte d'actionnaires secret que l'État refuse systématiquement de communiquer et par lequel il s'engage dans les 12 ans qui viennent à voter systématiquement comme l'opérateur chinois, y compris à l'Assemblée générale. Donc les collectivités se trouvent priver de manière irrémédiable de leur possibilité

d'influer sur la distribution de dividendes. Si le nouveau propriétaire de la société anonyme décide qu'il n'y a pas de distribution de dividendes il n'y en aura pas pour les collectivités. Derrière il y a l'enjeu économique. Mme Idrac, qui a été choisie du fait de son expérience du milieu aéronautique, est venue nous expliquer qu'on n'avait rien compris, qu'il n'y aurait pas de hub à Toulouse. Il y aurait juste de très gros A380 qui viendraient plutôt de Chine et d'Asie du sud Est atterrir à Toulouse. Et les 500, 600 passagers qui descendront repartiront vers toutes les directions proposées en Europe (grandes capitales). On aura donc des avions plus petits et plus nombreux qui répartiront ce flux de passagers qui ne fera que passer. Peut-être qu'on aura quelques-uns qui resteront dans la région mais très peu. Toulouse sera devenue une porte d'entrée de l'Asie en France et en Europe. C'est une décision qui a été prise contre un chèque de 300 millions. Les collectivités ont-elles été consultées ? Vaguement. Les citoyens, et notamment les riverains qui vont devoir supporter une augmentation du trafic et du nombre de passagers qui va passer de 7 millions aujourd'hui à 18 millions en 2035. C'est grosso modo la taille de l'aéroport d'Orly dans un aéroport qui est complètement enclavé. Ça veut dire que pour l'instant il y a 5000 riverains qui sont concernés par les nuisances sonores mais à l'avenir il pourrait y avoir beaucoup plus de personnes. Si vous connaissez la composition du territoire à Toulouse, vous savez qu'il y a un petit aéroport qui pour l'heure est en train de dormir, c'est un ancien aéroport militaire qui s'appelle FRANCAZAL et qui propose une troisième piste. Pour le moment on nous le dit pas mais il y a quelque chose qui est en train de se mettre en place, quelque chose d'énorme et qui a été décidé sans la moindre consultation des citoyens. Donc du point de vue de la gouvernance ce n'est pas satisfaisant.

Mme BEER-DEMANDER et le collectif anti-privatisation m'ont demandé d'intervenir contre ce dossier. Nous avons eu comme position d'utiliser le droit comme arme avec les risques et les périls que cela représente. Pour le moment nous

avons déposé deux types de recours. Un premier recours a été déposé devant le Conseil d'État contre la décision du ministre de l'Économie de vendre les 49,9% des actions de la société anonyme à un consortium qui s'appelle SYMBIOSE et qui est composé de trois sociétés, dont les deux principales sont des émanations directes de l'État chinois.

1°) Sommes-nous en présence d'une privatisation ou d'une nationalisation au profit d'un État étranger ? Cela pose aussi des questions de sécurité nationale quand on sait qu'il y a sur le site Airbus. La plupart des vols d'essais d'Airbus partent de l'aéroport de Toulouse. Cela fait partie des questions que l'on se pose quand on voit que Symbiose a décidé de surpayer la valeur de l'aéroport.

2°) Nous considérons que la privatisation d'un aéroport régional est contraire à la constitution. Pourquoi ? Parce que un aéroport c'est un monopole de fait. On ne va pas construire trois aéroports dans la même zone ou dans la même ville. Ce monopole de fait a nécessairement pour les aéroports de certaine taille comme les aéroports régionaux (Toulouse, Nice, Marseille, Lyon, etc.) un impact national. Or l'alinéa 9 du préambule de la constitution de 1946 prévoit que pour les services publics nationaux, pour les monopoles de fait la privatisation de ses actifs n'est pas possible. Donc par décret ce n'est pas possible et a fortiori par la loi. Une question que nous posons et qui va intéresser j'imagine M.MACRON : est-ce que même par la loi il peut privatiser une monopole de fait qui a un impact national ? J'insiste sur le terme « impact national » car il existe une jurisprudence du Conseil d'État en matière de privatisation d'autoroutes ou ils ont trouvé une feinte qui consiste à dire que l'on a privatisé les autoroutes ou le réseau autoroutier par petits bouts. Donc chaque petit bout n'a pas un impact national et donc ce n'est pas attentatoire à l'alinéa 9 de la Constitution. En revanche en matière d'aéroport on doit considérer globalement qu'un aéroport régional comme celui de Toulouse, de Nice ou de Lyon ont nécessairement un impact national.

Lors de la privatisation des autoroutes on se rend bien compte qu'en fait il y a eu un partage du gâteau. Les grands du secteur du BTP se sont entendus avec l'État pour dire moi je prends le sud, toi tu prends l'ouest, etc. en faisant en sorte que les prix soient cohérents pour que la distribution se fasse sans problème.

Est-ce que la privatisation de l'aéroport de Toulouse à un prix qui correspond au double de sa valeur économique réelle n'est pas un moyen pour l'État de dire aux autres opérateurs qui veulent acheter des aéroports en France de dire qu'il faut laisser cet aéroport aux chinois parce qu'ils y ont un intérêt géostratégique et que pour nous c'est important. Mais qu'en revanche vous allez devoir payer le prix le plus cher pour avoir Lyon et Nice ; que vous VEOLIA, vous ADP, vous VINCI vous y avez un intérêt parce que les aéroports comme ceux de Lyon et de Nice ont potentiellement une rentabilité supérieure et ils vous permettront de faire des choses que ne vous permettrait pas de faire forcément Toulouse. Car Toulouse n'ayant pas fait l'objet d'une gestion stratégique de l'intermodalité, nous n'avons toujours pas le TGV ce qui n'est pas le cas de Lyon ou Nice. Pourquoi depuis 40 ans que ces questions se posent, de la même façon que se pose la question de comment va-t-on faire voler tous ces avions à un horizon de 40 ans même s'il y aura peut-être le pic du pétrole, cela sert-il à quelque chose de sur-développer l'aérien pour des transports inter-régionaux alors qu'on a des moyens autres pour faire en sorte que l'aménagement du territoire ne soit pas simplement un mot dans une loi mais simplement une réalité concrète ?

M. Didier HAMON

Secrétaire général d'Aéroports de Paris (ADP)

Didier HAMON, diplômé de Sciences-Po Paris et de WHARTON SCHOOL, commence sa carrière comme Magistrat. Après 5 années de cabinet Ministériel, il intègre ADP comme directeur de la Communication, en 1992. Après y avoir exercé plusieurs responsabilités, il devient Secrétaire Général du Groupe ADP en 2012, membre du Comité Exécutif. Il a en charge les questions de Sureté, de management des risques, de conformité, de contrôle interne mais aussi de Responsabilité Sociale et d'éthique, tout en conservant la charge du Développement Durable et de l'Environnement. Ancien Maître de Conférences à Sciences -Po et Professeur associé des Universités, membre du Conseil Économique et Social régional, il est Officier de la Légion d'Honneur. Par ailleurs, il préside aux destinées du festival de musique d'Avvers-sur-Oise.

Monsieur GONZALES j'écoutais votre introduction tout à l'heure et elle m'a mis particulièrement à l'aise car elle correspondait à votre façon habituelle de penser, de conceptualiser donc elle ne m'a pas choqué. Elle était incisive et directe. Cela me convient bien car je vais essayer d'être sur le même mode même si la réalité que je vais décrire est beaucoup plus nuancée. Il y a des points de désaccord entre nous et je tenais à le dire d'entrée de jeu.

On nous dit comment est-ce qu'on peut concilier ou y-a-t-il un équilibre trouvable entre l'économie du transport aérien et les intérêts de la situation écologique, environnementale pour les gens qui vivent autour des aéroports parisiens ? On nous dit « vous ne faites pas ce qu'il faut et vous pourriez faire bien davantage ».

D'abord, je voudrais dire quelques mots sur Aéroports de Paris. C'est une entreprise qui a des missions de service public. Elle est également cotée en bourse, donc elle a des actionnaires et a des obligations vis-à-vis de la totalité de ses

parties prenantes : son personnel, ses clients, les riverains qui vivent autour des aéroports mais aussi de ses différents actionnaires et de la communauté financière qui regarde nos résultats. Comment cela fonctionne-t-il ? Pas comme une ville nouvelle. Lorsqu'on a créé Roissy-Charles-de-Gaulle en 1974, l'État n'a pas voulu créer une structure de ville nouvelle. C'est dommage pour l'aménagement et pour beaucoup de questions mais c'est ainsi. Nous ne sommes pas non plus un établissement public d'aménagement.

Est-ce que pour autant ça nous dégage d'obligations vis-à-vis de toutes les parties prenantes ? Surement pas et je crois que nous avons pris à bras le corps depuis des années cette question en développant ce qu'on appelle une politique de responsabilité sociale, sociétale de l'entreprise ou autrement appelé RSE. Ce sont des sujets qui sont très à la mode aujourd'hui, qui sont très traités et il y a des raisons à cela. Je crois même savoir que dans quelques temps une haute autorité morale et religieuse en la personne du Pape va sortir un document sur ces questions d'environnement et de responsabilité sociale des entreprises. Attendons de voir ce qu'il y a dedans.

En tout cas dans notre programme je peux vous dire ce qu'il y a et cela correspond à une réalité de tous les jours. Il y a des actions pour le logement social, pour la formation puisque nous formons chaque année autour de Roissy-Charles-de-Gaulle en particulier mais pas seulement plus de 2000 jeunes riverains à ce qu'on appelle des métiers aéroportuaires. On pourrait penser que ce sont des métiers instables mais lorsqu'on compare les CDI et les CDD sur les aéroports parisiens nous sommes à 96% de CDI sur nos 87 000 emplois de Roissy-Charles-de-Gaulle et à plus de 20 000 sur Orly. Alors qu'aujourd'hui vous savez que la tendance nationale est malheureusement différente. Nous avons aussi une politique en matière de transports de proximité (Papa Charly) qui prêtent des voitures aux personnes qui ont trouvé du travail et qui n'ont pas de moyens de transport. Nous avons une

pépinière d'entreprises, un programme à Roissy-Charles-de-Gaulle que nous ne demandons qu'à dupliquer sur Orly qui s'appelle Hubstart qui associe les trois départements, la région Ile-de-France et Aéroports de Paris pour développer l'attractivité des territoires, pour attirer des entreprises non pas sur le territoire aéroportuaire parce qu'on a largement ce qu'il faut mais sur le voisinage immédiat des aéroports. Je peux vous dire que les résultats sont assez bons. Enfin, nous avons avec les élus et les associations des relations permanentes, parfois difficiles bien entendu. Il y a des associations dont le travail est de protester contre les nuisances aéroportuaires, ce qu'on comprend parfaitement. Cela n'empêche pas qu'il existe des flux relationnels permanents et même du travail mené en commun souvent sous l'hospice des pouvoirs publics dans des commissions de recherche.

Nous ne sommes donc pas un îlot d'activités prospères au milieu d'un environnement hostile. Depuis au moins 10-12 ans des relations concrètes de travail au quotidien se sont construites et développées. Alors vous me direz qu'on ne parle pas pour autant d'écologie mais je vais y venir.

Il se trouve qu'Aéroports de Paris va très certainement à la fin de l'année être apprécié, comparé avec d'autres aéroports dans le monde. Nous concourons pour le titre d'entreprise aéroportuaire la plus écologique et la plus responsable en Europe. Nous avons quelques raisons de pouvoir y prétendre. Je vais vous les donner maintenant et vous me direz si objectivement ceci ne doit pas être pris en considération.

Premièrement je parlerai d'un record en matière d'énergies renouvelables. On a + de 15% d'énergies renouvelables directes sans achat de droit à polluer. Ce à quoi je me suis toujours personnellement refusé. 25% d'énergie fourni à Roissy-Charles-de-Gaulle par deux chaudières à bois dont on sait qu'elles ne produisent pas de CO2. Plus de 60% d'énergie à Orly fourni par la géothermie. Là aussi pas de CO2. Il y a bien d'autres exemples encore que nous essayons de mesurer

tous les deux ans à travers une notation. On a des notateurs, tout comme il y a des notateurs financiers, qui sont extra-financiers et qui regardent ce que nous faisons et qui nous permettent de penser qu'ADP pourra être très bientôt l'entreprise aéroportuaire la plus écologique d'Europe.

De quoi parle-t-on quand on parle d'équilibre à rechercher entre les préoccupations environnementales dont vous voyez qu'on y répond en bonne part, en tout cas mieux que d'autres, et puis d'autre part le développement du transport aérien ? On parle de quelque chose d'énorme, à savoir le doublement du transport aérien dans les 15 ans à venir. Voilà ce que les experts nous prédisent. Et ce doublement du transport aérien on peut se demander comment il pourra être absorbé, traité pour être toujours dans cette recherche de l'équilibre entre protection de l'environnement (nuisances sonores et pollution atmosphérique) et le développement du « business du transport aérien » puisqu'il faut bien l'appeler ainsi ?

Je vous ai apporté juste deux tableaux qui ne décrivent pas l'avenir parce que j'en suis profondément incapable mais cela vous donne des indications assez précises sur ce qui s'est passé. Je prends l'exemple sur Charles-de-Gaulle et sur les nuisances sonores qui sont bien entendu une des préoccupations essentielles de nos riverains. Vous avez la courbe de l'IGMP, c'est l'indice moyen global mesuré pondéré. C'est un indice de bruit qui a été choisi par les pouvoirs publics et dont les mesures, le résultat est contrôlé par l'ACNUSA.

Vous voyez donc l'évolution de cet indice de bruit. Je précise qu'à l'intérieur de cet indice les mouvements de nuit à partir de 22h00 sont comptés dix fois quant à leur niveau sonore. Cet indice monte jusqu'en 2008 et qui à partir de 2009-2010 commence à baisser. Sur un indice 100 qui était le point de départ en 2001, on est à 92,8 en 2008 et à 85 en 2009 puis ça baisse à 82, 81, 79... et en 2014 nous sommes autour de 75-76. Cet indice sonore qui mesure l'énergie sonore baisse. En

même temps, et c'est là que c'est intéressant, le nombre de passagers augmente. Vous voyez que lorsque l'indice était le plus fort à 92,8 il y avait plus de 60 millions de passagers et lorsqu'il est le plus bas en 2014 on est à 63 millions de passagers. Pourquoi ce constat ? Parce que dans le même temps le nombre de mouvements d'avions baisse. Ce qui compte évidemment et ce qui fait du bruit ce sont les avions et pas les passagers. Vous avez donc une inflexion autour de l'année 2008-2009 qui est historique. Elle montre que le nombre de mouvements baisse, cela constitue l'une des causes avec d'autre part l'évolution technique des performances acoustiques des réacteurs. Il y a diminution de la valeur de cet indice d'énergie sonore alors même que le nombre de passagers augmente parce que le nombre de mouvements diminue.

Sur le deuxième tableau, vous voyez que le nombre de passagers augmente au regard de l'évolution du taux d'emport moyen. En 2008, il y avait 108 passagers en moyenne dans un avion qui opérait à Roissy-Charles-de-Gaulle et aujourd'hui nous sommes à 127 passagers par avion. Donc on voit bien qu'on peut avoir une augmentation du trafic de passagers tout en ayant une diminution de l'énergie sonore générée par l'intermédiaire principalement du nombre de mouvements qui baisse, l'emport moyen qui augmente, et les performances acoustiques des moteurs d'avions sont au rendez-vous.

Est-ce que cet équilibre est parfait ? Surement pas. Est-ce qu'on peut continuer à l'améliorer ? Oui sans doute. Il y a d'autres paramètres. Notamment les programmes de recherche sur les procédures d'approche. On sait qu'on peut grappiller ici quelques pour-cents et c'est toujours ça d'engranger.

Est-ce que pour autant on peut imaginer une évolution du trafic qui aille toujours dans le même sens ? Il semble que oui pendant un certain temps. Je ne sais pas quand est-ce que le système peut diverger. On va faire confiance pour quelques

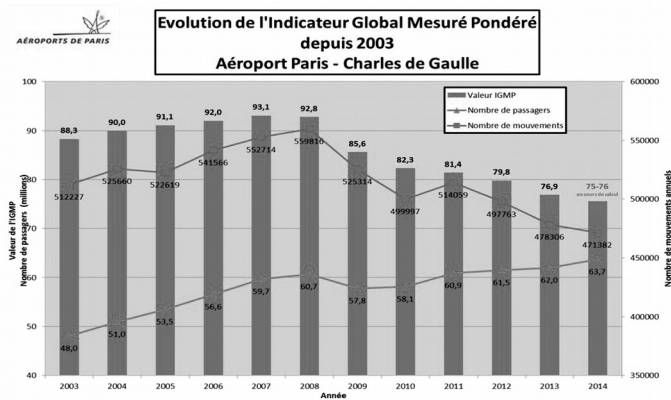
années sur la base de ce graphique. Il est d'autant plus robuste que ce sont à peu près les mêmes données qui sont dans d'autres aéroports européens.

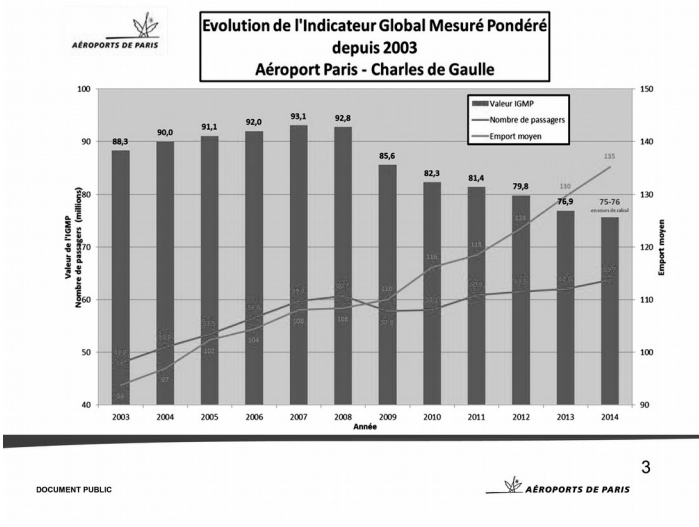
Cet équilibre entre nuisances, qualité de vie d'autre part et évolution de l'économie du transport aérien est possible. Il est imparfait mais il est possible. D'autant plus qu'il est soutenu par des opérations de transparence de l'information. Vous savez que nous avons un système Vitrail qui donne pour les riverains la totalité à la fois du bruit, des trajectoires, etc. et qui sert de base à des plaintes, des réclamations que nous recevons. Elles sont en nombre important mais nous nous efforçons d'y répondre le mieux possible.

Et puis il y a cette question des nuisances en matière de pollution atmosphérique. Et là il y a mieux encore que Vitrail, il y a Airparif. C'est l'organisme de la région Ile-de-France qui publie les données sur l'évolution de l'air. Airparif a pour chaque jour une évolution, un tableau, une carte sur la mesure de la pollution atmosphérique en Ile-de-France de la veille. Autour des aéroports, on s'aperçoit qu'il y a de la pollution incontestablement, qu'elle est banale par rapport à tout ce qui se passe en région Ile-de-France. Là où il y a concentration c'est évidemment le long des grands axes routiers et autoroutiers. Est-ce que nous avons une part de responsabilité ? Oui bien sûr puisque beaucoup de trafic arrive et part de nos aéroports. Les projets comme CDG Express et d'autres, notamment le fret ferré à grande vitesse, peuvent en partie répondre à ces questions. En tout cas, nous n'apparaissent pas et vous pourrez le constater chaque jour sur cette carte de pollution en Ile-de-France comme étant un point noir, en l'occurrence un point rouge puisque c'est le code couleur qui a été choisi.

Voilà, 115 000 emplois directs sur les aéroports, la proportion de CDI-CDD que je vous ai indiqué, un véritable poids économique et donc je suis d'accord avec Monsieur GONZALES une véritable responsabilité écologique et

environnementale. Est-ce que l'on mettra toujours tout le monde d'accord ? Non, bien sûr. Est-ce que nous sommes les régulateurs de ces systèmes ? Non, sûrement pas. C'est aux pouvoirs publics à prendre les décisions. C'est aux différents gouvernements à donner les règles du jeu. Nous ne sommes qu'une entreprise qui essaie de faire le moins mal possible son travail, de manière sûrement imparfaite avec les résultats et les comparaisons européennes que je viens de vous donner. Il y a là un atout pour la région Ile-de-France, pour l'économie française dans un bon équilibre environnemental même si bien entendu il ne fait pas l'unanimité. Le consensus n'est pas forcément à rechercher en tout.





(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

M. Nicolas BUATOIS

Secrétaire ADP de la CGT, Aéroport d'Orly

Nicolas BUATOIS est titulaire d'un CAP/BEP Électrotechnique obtenu au LEP Romain ROLLAND de Goussainville. Il est salarié dans le domaine des bureaux d'études de l'équipement électrique depuis 1990, puis salarié du bureau d'études d'ingénierie d'Aéroports de Paris depuis le 01/12/1998 et Secrétaire de la CGT d'ADP d'Orly depuis 2008

Je ne vais pas avoir le même discours que M.HAMON vous devez vous en douter. Merci quand même pour cette réécriture de Candide : tout va bien dans le meilleur des mondes. Pour l'avocat de Toulouse, je lui dirai de ne pas s'inquiéter. Une privatisation cela fait du mal au début mais après aussi c'est pire !

Pour commencer je voudrais rappeler qu'il est difficile de dissocier les sujets aborder ce matin et ceux de cet après-midi. Parce que tout simplement qui dit développement du trafic dit augmentation des problèmes environnementaux. Il y a une augmentation des nuisances sonores même si ADP essaie de faire tout ce qu'elle peut avec les moyens des autres, une augmentation du trafic routier, une augmentation de la fréquentation des usagers des transports en commun. Pour les nuisances sonores, ADP ne peut pas faire grand-chose. C'est surtout les avionneurs par la construction de nouveaux appareils et en développant des nouveaux moteurs que l'on pourra améliorer cette nuisance. Et bien sur les compagnies devront s'équiper de ces nouveaux appareils même si pour cela il faut de l'argent. Or, on voit bien que certaines compagnies et notamment les compagnies nationales européennes, pas seulement Air France, souffrent de la concurrence des compagnies qui elles sont restées nationales. Il ne faut pas oublier qu'ils ont fait un choix différent du nôtre. Ce sont les compagnies du Golfe : Turkish Airlines, les compagnies russes ou les gouvernements apportent des aides,

des subventions de manière licite. Ces problèmes de privatisation je rappelle que c'est Bruxelles qui nous l'impose. Ce n'est pas un choix de la population française. C'est un choix de l'Europe que la population française avait rejeté massivement.

Pour ce qui est du trafic aérien, il a fortement évolué. Jusqu'ici ADP (entreprise publique) et ADP SA (entreprise privée) ont réussi à anticiper cette progression. En revanche, les systèmes routier et ferré n'ont pas suivi. Pour ce qui est du trafic routier, je vais prendre un exemple simple. L'accès à nos plates-formes parisiennes est plus que saturé. Par exemple en 2000 il me fallait 45 minutes pour aller du nord de l'Essonne à Roissy. Aujourd'hui en partant à la même heure il me faut 2 heures. Je ne vous parle pas du trafic RER complètement saturé et constamment interrompu par des problèmes techniques dus aux problèmes d'investissements des dirigeants de nos entreprises publiques.

D'où l'intérêt de travailler davantage sur ces sujets dans le cadre de développements des territoires. La CGT de son côté y travaille dans le cadre de l'Union interfédérale des transports mais les pouvoirs publics font jusqu'ici la sourde oreille aux remarques et propositions faites par notre organisation syndicale. Ce n'est pas CDG Express dont on entend parler depuis ce matin qui va résoudre ce problème. Ce train sera réservé à une certaine catégorie de passagers, c'est-à-dire ceux qui ont de l'argent. Ce n'est pas la solution pour au moins deux bonnes raisons : 1°) pour faire tourner les aéroports parisiens Paris-CDG et Orly qui sont des poumons économiques et sociaux de notre région il faut acheminer les salariés qui sont près de 30 000 sur Orly et près de 90 000 sur Roissy. Or, la plupart de ces travailleurs ne résident pas sur Paris mais en banlieue. Or, CDG Express partira de Paris et sera direct. Ceux qui habitent Paris n'auront pas accès à CDG Express avec leur Pass Navigo. Il faudra donc rajouter de l'argent pour prendre ce train. 2°) CDG Express va utiliser les réseaux ferrés déjà existant et surchargés. On se demande

comment un réseau déjà surexploité pourrait porter davantage de trafic. Cela se fera forcément au détriment des usagers du RER, donc des travailleurs des plates-formes aéroportuaires.

Pour ce qui concerne l'impact économique et social, le transport aérien joue un rôle essentiel en favorisant les liens entre les acteurs et les échanges au niveau international mais aussi national, en facilitant le partage des connaissances et en permettant le transport rapide et efficace des biens et des personnes. Le secteur est donc un vecteur essentiel du développement de l'économie. D'ailleurs en 2011 Aéroports de Paris a conduit avec un cabinet extérieur, le BIPE, une étude d'impact économique et sociale des aéroports parisiens. Ceci pour estimer la valeur économique et humaine générée par les entreprises interagissant sur la plate-forme aéroportuaire parisienne et par les usagers. Cette étude d'impact économique dresse donc un bilan sur l'année 2010. L'impact économique se mesure habituellement à partir de 4 indicateurs : la production (chiffre d'affaires d'ADP), la valeur ajoutée, la rémunération des salariés et l'emploi. Dans le document du BIPE on nous parle de ressources humaines. Nos patrons ont plutôt tendance à nous prendre pour un coût plutôt que pour une ressource. Ces 4 indicateurs sont liés à 4 effets : les effets directs, indirects, induits et catalytiques. Le calcul de l'impact économique et social réalisé par ce cabinet fait ressortir que la valeur ajoutée créée par les aéroports parisiens en 2010 concentrait 1,7% du PIB français. A titre de comparaison, la Lituanie en 2010 avait généré un PIB de 30,5 milliards d'euros, soit 1,75% du PIB français.

D'un point de vue régional, le système aéroportuaire parisien représentait en 2010 5,8% du PIB de l'Ile-de-France et 8,3% de l'emploi salarié régional. L'aéroport d'Orly a vu transiter en 2010 plus de 25 millions de passagers, générant ainsi près de 8 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 85 000 emplois salariés directs et indirects. Pour information, c'est près de 29 millions de passagers qui ont transité par Orly en 2014. On ne peut qu'améliorer la valeur ajoutée créée par cette plate-forme.

Toujours selon le BIPE, un million de passagers supplémentaire créé 310 millions d'euros de valeur ajoutée, 612 millions d'euros de production et 3400 emplois salariés directs et indirects dont au moins 1000 directs. Donc selon le BIPE qui n'est pourtant pas un organisme proche de la CGT, bien au contraire, la progression de l'emploi sur Orly aurait dû être de plus de 12 000 salariés indirects et de 4000 emplois directs puisque le trafic n'a fait que progresser.

Cependant, la réalité est tout autre. En effet, les dirigeants d'ADP pour répondre à la demande de son actionnaire principal, l'État, cherche à réduire au maximum ses frais quel qu'ils soient. Ce qui pourrait être pris pour une gestion saine de chasse au gaspillage n'est en réalité qu'une recherche maximale de profit. Et cette gestion amène Aéroports de Paris à pressurer ses prétendus partenaires, les sous-traitants, qui pour pouvoir tenir les marchés du donneur d'ordre réduisent la qualité de leur prestation et le nombre de salariés. ADP n'est pas épargné puisque les effectifs du groupe eux aussi ne cessent de réduire : -600 pour le groupe dont 300 rien que pour ADP en 2014. A cela il faut ajouter les 270 agents partis dans le cadre d'un plan de départs volontaires début 2015. Cette politique de suppression d'emplois généralisée engendre une détérioration des conditions de travail pour les salariés mais aussi pour les usagers de nos plates-formes. Cette baisse d'effectifs n'est pas nouvelle pour notre entreprise puisqu'elle a débuté en 2005 avec l'ouverture du capital d'Aéroports de Paris. Depuis cette ouverture du capital, c'est rien que pour ADP -1240 emplois. Pourtant ADP ne perd pas d'argent bien au contraire. Plus ça va plus elle en gagne. Et ce n'est pas le CRE 3 qui va prochainement être signé qui va inverser la tendance, notamment avec l'annonce de non remplacement d'un départ sur deux.

Cela nous conduit à la question : quelle forme de gouvernance pour nos aéroports ? Nous, salariés d'ADP et des plates-formes aéroportuaires, voyons bien que depuis l'ouverture du capital d'ADP SA les limites de l'entreprise de type privé pour

gérer une entreprise de service public pourtant indispensable à l'aménagement du territoire. Comme toute bonne entreprise cotée en bourse ce qui compte avant tout pour elle c'est de valoriser au mieux le cours de l'action et de redistribuer un maximum de dividendes à ses actionnaires. Alors le service public cela passera en 3^{ème} voire en 4^{ème} position. En effet, en 2005 l'État a empoché environ 500 millions d'euros en ouvrant le capital d'Aéroports de Paris. Depuis c'est plus d'1,2 milliards d'euros qui ont été redistribués aux actionnaires dont l'État, actionnaire majoritaire à 50,1%.

Qu'est-ce qu'on aurait pu faire avec tout cet argent et combien d'emplois on aurait pu sauver ou créer ? On s'attendait à mieux d'un gouvernement qui se dit de gauche, surtout que c'est ce même gouvernement qui a désigné les deux mandataires sociaux qui dirigent actuellement l'entreprise Aéroports de Paris. Avant l'ouverture du capital nous étions une entreprise publique et nous faisons du préventif, que ce soit pour la maintenance ou pour notre développement. Aujourd'hui, surtout depuis l'arrivée du nouveau PDG et de son équipe, nous faisons tant bien que mal du curatif.

Le CRE 3 en est un bon exemple. On nous parle de 3,1 milliards d'euros d'investissements mais combien aurions-nous pu économiser si nous avions fait les travaux pourtant nécessaires à temps au lieu d'attendre un hypothétique CRE 3 ? Et où va-t-on trouver ces 3 milliards d'euros ? Dans les poches des prétendus investisseurs ? J'en doute. Non, eux on va leur garantir qu'ils continueront à toucher 60% des bénéfices, du jamais vu en France, et que ces derniers vont continuer à progresser. Par contre, on va continuer à taper sur ceux qui font tourner les aéroports, les salariés : gel voire réduction des effectifs, gel des salaires, attaque systématique des acquis sociaux, et remise en cause du droit de grève par l'intermédiaire notamment de la loi Diard pourtant combattue par les députés et sénateurs du parti socialiste à sa mise en place mais jamais dénoncée depuis leur accession au gouvernement. Et bien sûr en endettant davantage notre

entreprise. Et oui une entreprise privée préfère ses actionnaires à sa mission de service public. ADP a préféré investir 700 millions d'euros dans une opération pas forcément rentable en achetant TAV AIRPORT, le gestionnaire des aéroports turc. Sachant qu'ils ont un aéroport qu'ils n'ont pas cela risque de coûter cher à ADP. Ceci plutôt que de faire des travaux nécessaires sur nos plates-formes. Et pour le CRE 3 qui nous mènera jusqu'en 2020, ADP va faire une fois le plus le minimum. ADP va optimiser les installations existantes en les poussant pratiquement à saturation avec un taux d'utilisation à 98%. En 2020, nos plates-formes frôleront la saturation puisque la direction financière d'ADP n'a pas daigné projeter et commencer la construction du terminal 4 nous permettant, comme on le faisait auparavant en tant qu'entreprise publique, d'anticiper les besoins. C'est pour toutes ces raisons que pour la CGT d'ADP la seule gouvernance possible pour une entreprise telle que la nôtre c'est celle d'une entreprise publique et socialisée au service de la population et gérée avec les élus locaux concernés par les nuisances mais aussi par les retombées économiques. Et non une entreprise privée au service d'une minorité et de la finance. Le transport dans sa globalité n'a pas vocation à faire de profits pour une minorité mais plutôt profiter à la majorité en rendant un service public de qualité.

M. Didier DAGUE

FO AIR FRANCE

Didier DAGUE, 56 ans. Après des études de droit et diverses expériences professionnelles, il est entré à Air France au Commercial en 1987. Il y a pratiqué la vente par téléphone, en agence, en implant, en société d'assistance, la négociation de tarifs groupes.... Il a occupé l'ensemble des mandats syndicaux puis s'est orienté vers la fonction d'administrateur salarié, qu'il occupe au Conseil d'Administration du groupe Air France depuis 2010. Il a été réélu par les salariés au sol non cadres l'an dernier. Il siège pour la FEETS FO, au CSAC et à l'ETF.

Le transport aérien connaît des mutations de plus en plus importantes et accélérées. Il se trouve dans la tourmente et dans les perturbations comme le dit le titre de ce colloque. Je crois qu'on aura tous intérêt à faire vivre ce débat de nouveau dans les jours et les semaines qui viennent. D'ailleurs le journal La Tribune a fait pour la première fois l'an dernier le Paris Air Forum avec tous les acteurs du transport aérien. C'est une très bonne initiative qui s'est renouvelée vendredi dernier. Je vous invite à vous tenir au courant auprès du journal pour éventuellement participer lors de la prochaine édition si elle a lieu.

Je me suis concentré sur la partie sociale et la partie emploi, conditions de travail mais j'aurai beaucoup d'autres choses à dire sur ce qui a déjà été abordé depuis ce matin. Je me suis appuyé les chiffres de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'aérien. C'est un observatoire qui regroupe des organisations syndicales représentatives au niveau national et des professionnels employeurs en nombre égal.

Je prendrai comme point de départ l'année 2008. Le trafic qui se développe le plus est celui entre la Métropole et l'Étranger. Le trafic vers ou en provenance de l'outre-mer est quasiment

stable. Le trafic intérieur domestique est en régression sur la période 2001-2013 de 5%.

Vous voyez l'évolution de l'activité des principales compagnies aériennes françaises entre 2008 et 2013. Là apparaît la très forte croissance de Transavia France, une régression de Hop mais celle-ci était en restructuration (Rappel : Hop pour mémoire se compose de trois compagnies : Brit'Air, Régional et Airliner qui ont donné naissance depuis au groupe Hop). Air France est placée loin devant les autres compagnies en nombre de passagers transportés. Mais vous voyez que dans le tiercé de tête vous avez Air France et ses deux filiales Hop et Transavia France.

Concernant les effectifs, il y a un discours de la direction mais il faut voir la réalité qui se cache derrière ces annonces. J'y reviendrai.

Je vous présente l'évolution des trois NAF de l'aérien entre 2007 et 2013. Le NAF c'est la Nomenclature d'Activité Française. Ces trois NAF correspondent à l'activité des compagnies aériennes, de l'assistance en escale dont les sociétés gestionnaires d'aéroports. On voit que la tendance entre 2007 et 2013 est à une baisse de l'activité sur l'ensemble des codes NAF de l'aérien. Sur les compagnies aériennes, la baisse est quand même importante entre 2008 et 2013. Quant à l'assistance en escale, il y a certains emplois qui se sont développés puisqu'on doit être à 2000 emplois de plus. Là aussi on y reviendra.

L'essentiel des effectifs se situe sur l'Ile-de-France (54%) et la Picardie (9%). A elles seules ces deux régions concentrent 63% de l'effectif du transport aérien national. On n'a pas oublié les DOM-TOM.

L'évolution des effectifs des compagnies aériennes depuis 2008. C'est la même tendance à la baisse avec pour Air France une baisse un peu plus accentuée en 2013. En 2011, pour Air France-KLM on est à 106 150 effectifs et on arrive à 97 850 en 2014.

Sur l'évolution des effectifs des principales compagnies étrangères, vous voyez que finalement Emirates, bien qu'étant une compagnie très importante, augmente peu ses effectifs. Concernant SAS, la réduction d'effectifs est assez importante de même qu'American Airlines.

Je passe au classement des 25 premiers aéroports français en fonction du nombre total de mouvements d'avions. On voit tout de suite pourquoi certains investisseurs et le gouvernement s'intéressent plus à la privatisation de certains aéroports qu'à d'autres.

Je terminerai par une photo qui représente notre Président de la République aux côtés d'un responsable qatari. C'est le bouquet pour les salariés du transport aérien. On a eu un colloque organisé par la DGAC le 4 mai dernier ou le ministre des Transports est venu clôturer cette journée en disant qu'il était d'accord pour que les compagnies du Golfe viennent en Europe à partir du moment où elles respectent les règles d'une concurrence loyale. Le même jour on avait le Président de la République qui signait un accord pour ouvrir de nouvelles lignes en faveur des compagnies du Qatar. On l'a très mal vécu et j'ai pu avoir des discussions avec des collègues d'Aéroports de Paris où l'impression était la même. Ces nouvelles lignes accordées à ces compagnies du Golfe vont nous faire très mal. Quant à remettre la légion d'honneur à ce responsable du Qatar, fallait-il aller jusque-là ?! Je n'en suis pas sûr.

Le gouvernement fait régulièrement état de sa volonté de faire baisser le chômage. Mais qu'est-ce qu'il a fait pour éviter que les emplois disparaissent dans le groupe Air France dont il est actionnaire ? Certes il l'est dans une moindre proportion qu'Aéroports de Paris mais quand même. Les salariés d'Air France produisent des efforts toujours plus importants pour pallier à la baisse croissante des effectifs. La perte de pouvoir d'achat est une conséquence du gel des salaires durant 4 années consécutives. Les conséquences de la pression fiscale

qu'ils subissent devient extrêmement pénalisante pour de nombreux foyers. Cette situation ne peut plus durer d'autant que le plan Transform 2015 visant une augmentation de 20% de la productivité n'a pas réglé la situation de la compagnie. J'alerte les pouvoirs publics, les élus nationaux, locaux pour qu'ils prennent toute disposition pour faire cesser la concurrence illégale ou déloyale des compagnies low cost ou du Golfe.

Les compagnies pratiquent la réduction des coûts. Comment ? Par l'automatisation, par le développement de la sous-traitance, par le développement de l'intérim, par des contrats à temps partiel et/ ou à durée déterminée, par la délocalisation d'activités, et en bas de cet édifice se trouvent les salariés. Ce sont les salariés les moins qualifiés qui sont les premiers touchés par ces transferts d'activité. Nous avons eu l'occasion de rencontrer récemment certains d'entre eux. Là ou avant il fallait 4 salariés, désormais on n'en prend plus que 2. On fait un peu l'impasse sur les contrôles de sécurité. Les salariés sont soumis à un rythme de travail considérable. Ce problème a été identifié par la Commission européenne, en tout cas les représentants de la Fédération européenne des transports. C'est un problème qu'il va falloir traiter dans les mois qui viennent avant que ne soit rédigé le fameux Livre Blanc.

Pour illustrer ce propos, j'avais l'occasion de discuter avec un salarié Hongrois. Ce salarié touchait 300 euros par mois. Et bien même un salarié en Europe qui touche 300 euros par mois, c'est trop. Il ne travaille pas assez et à lui aussi on en demande plus. Donc vous voyez bien qu'en Europe on est engagé dans une fuite en avant.

Sur le CICE, Crédit Impôt Compétitivité Emploi, on peut dire qu'il n'a amélioré ni l'emploi ni la compétitivité à Air France. Enfin, quand le groupe Air France réduit ses coûts les autres compagnies qui sont en meilleure santé réduisent aussi leur coût. Donc il va falloir à nouveau réduire les coûts. Là aussi on est engagé dans une fuite en avant générale.

C'est un message que je voudrais porter à l'attention des instances européennes. Nous sommes dans l'espace aérien le plus déréglementé au monde. On a cité les pays du Golfe qui soutiennent leurs compagnies, la Turquie également qui a une stratégie de développement de son transport aérien grâce à Aéroports de Paris qui lui fournit une aide pour le développement de ses aéroports. La Chine a aussi une stratégie de développement de son transport aérien. Les touristes chinois voyagent en nombre de plus en plus important. L'État chinois qui planifie au moins à 5 ans le développement les domaines qu'il juge prioritaire a prévu de faire voyager sa population grâce à des tours opérateurs chinois, dans des compagnies aériennes chinoises et dans des groupes chinois. Le groupe Louvres Hôtel qui comptait Golden Tulips, les hôtels du groupe KLM, et qui compte aussi Campanile, appartient à une compagnie chinoise qui est liée à la mairie de Shangäi.

Il y a donc une vraie stratégie, une vision qui manque comme ça a été dit ce matin au niveau national et européen. Fort de ce qui se passe dans ces pays et fort de l'investissement de ces ensembles géographiques mondiaux dans le transport aérien, et 25 ans après la déréglementation, il serait peut être intéressant de réfléchir sur le modèle et sur les conséquences de ce qu'a produit ce modèle pour les nouvelles orientations à venir.

On privilégie aujourd'hui le consommateur sur le citoyen sans se rendre compte finalement que c'est la même personne. On constate une habitude de certains opérateurs notamment low cost à contourner les lois, les règlements nationaux et européens. Le salarié devient un problème. La compagnie Air France tient un discours ambigu puisqu'elle dit vous êtes la première richesse de l'entreprise mais en même temps elle multiplie depuis des années les plans de départ volontaire. C'est un peu compliqué à comprendre.

Il y a une compagnie qui a compris ce système là mais qui n'est pas forcément l'exemple à suivre, c'est Ryanair. Chez Ryanair, il n'y a pas d'organisations syndicales. Les collègues PNC restent en moyenne 1 an dans cette compagnie. Il n'y a donc pas d'augmentation de la masse salariale. Chez Etihad, compagnie qui recrute du personnel du monde entier, les conditions de travail sont difficiles avec un rythme assez intense. Ceux qui s'accrochaient le plus étaient les roumains et les philippins. Etihad a décidé de ne plus embaucher de philippins.

Concernant les promesses à l'emploi j'ai retrouvé un numéro d'une revue qui est destinée aux élus d'Ile-de-France et qui s'appelle le Courrier Air France. On déclarait en juin 2008 que l'emploi sur le pôle de Roissy enregistre une croissance moyenne de 4,1% par an depuis 2000, soit une croissance 20 fois supérieure à celle de l'Ile-de-France. Et quand CDG traitait 1 million de passagers cela induisait 1500 emplois directs supplémentaires et 3000 emplois indirects, induits et catalysés. Air France prévoyait qu'avec une croissance du trafic de 3,5% par an, 20 000 emplois directs et indirects seraient créés localement entre 2007 et 2010. Tout cela montre combien les prévisions peuvent s'avérer aléatoire dans le temps.

M. Patric KRUISSEL

Vice-Président de l'ADVOCNAR

Après avoir présidé ces dernières années l'ADVOCNAR et l'UFCA, Patric KRUISSEL est toujours un membre actif de l'ADVOCNAR, principale Association de défense contre les nuisances aériennes de l'aéroport Paris-CDG créée en 1986. L'ADVOCNAR est force d'information et de proposition pour réduire les nuisances de l'aéroport Paris-CDG et défend les populations survolées. L'ADVOCNAR c'est 1600 adhérents directs et une vingtaine d'associations qui participent à ce collectif. L'ADVOCNAR est agréée protection de l'environnement depuis 1998.

J'aimerais commencer par reprendre ce que disait M.HAMON tout à l'heure lorsqu'il affirmait que l'IGMP diminuait. Je trouve un peu curieux que Roissy-Charles-de-Gaulle soit le seul aéroport à utiliser cet indice-là. Pourquoi cet indice ? Pourquoi les autres aéroports ne l'utilisent pas ? On a remarqué que l'indice IGMP c'était l'engagement des pouvoirs publics de ne pas dépasser 100% des trois années de référence 1999, 2000 et 2001. Et puis on s'est aperçu que l'indicateur augmentait après la reprise économique suite aux attentats de 2001. On s'est dit tant mieux puisque les pouvoirs publics s'étant engagé à ne pas dépasser 100% on va prendre des mesures pour réduire les nuisances. Hélas on n'a pas pris de mesures pour réduire les nuisances mais on a changé le mode de calcul de l'IGMP.

J'aimerais poser une question à M. Didier HAMON. Comment se fait-il que l'IGMP diminue, que le trafic diminue en nombre de mouvements, que les compagnies renouvellent leur flotte, trois événements qui devraient diminuer les nuisances, alors que le Plan de Gêne Sonore est élargi en surface ?

Suite aux deux interventions précédentes, j'aimerais parler également des emplois dans le cadre de l'aérien pour rappeler dans un premier temps que le transport aérien bénéficie d'un

certain nombre de subventions : pas de taxe sur le kérosène, pas de TVA sur les billets internationaux, TVA réduite sur les vols d'affaires au Bourget, TVA réduite sur le trafic domestique. On l'a dit ce matin, les plates-formes sont subventionnées. On a 170 plates-formes en France, 90% sont déficitaires. Donc c'est forcément les impôts qui comblent le déficit. Ryanair et beaucoup de compagnies low cost sont subventionnées. Ryanair touche 85 millions d'euros d'aide publique en France.

Si on parle de vérité sur les coûts, on va nous dire que l'on si on réduit les subventions on va réduire les emplois, réduire l'activité économique donc il faut qu'on essaie de répondre à cette objection.

Je vous présente un graphique qui a été fait dans le cadre d'une étude sur la transition énergétique en France. C'est le nombre d'emplois créés à chaque fois que l'on met sur la table 1 million d'euros de valeur ajoutée. Vous avez par exemple la consommation moyenne des ménages. A chaque fois que les ménages mettent 1 million d'euros sur la table on crée 11,5 emplois.

Pour le transport aérien, c'est 8,5 emplois. Donc cela veut dire que le transport aérien est moins producteur d'emplois que le reste de l'économie.

Si on réduit le transport aérien, on va réduire les emplois dans le transport aérien. Ce qui compte ce n'est pas le nombre d'emplois qu'on va supprimer c'est combien on va créer d'emplois en déplaçant les 1 million d'euros du transport aérien vers une autre activité. Par exemple si l'on prend la rénovation du bâtiment, c'est 16 emplois par million de valeur ajoutée. Donc c'est beaucoup plus important.

J'en viens au développement du low cost. À Roissy CDG, le low-cost représente 8% du trafic. C'est balbutiant à CDG. En France, c'est 25%. En Europe, c'est 40% et dans le reste du

monde c'est 50%. Donc en France on est très en retard dans le développement du low cost, en Ile-de-France également et à CDG c'est pratiquement inexistant parce qu'il y a très peu de compagnies low cost.

Depuis 15 ans, si l'on regarde la courbe d'augmentation du trafic des principaux aéroports hors low cost on constate que globalement le trafic est stable. Qu'est-ce qui crée du trafic en France ? C'est le low cost.

On voit par ailleurs que les compagnies comme Air France sont très tributaires des événements économiques. Le low cost lui continue à augmenter quelles que soient les crises

Le contrat de régulation économique d'ADP nous dit que le transport aérien crée 1400 emplois par million de passagers. Tout à l'heure on a cité le chiffre de 1000 emplois par million de passagers. Lorsque le PDG d'ADP annonce ces chiffres il se sert de l'étude commandée par ADP au BIPE. Celle-ci dit que ce qui crée des emplois dans l'aérien ce sont les passagers mais aussi le fret. Donc on dit qu'une unité de trafic c'est soit 1 passager soit 100 kilos de fret. A Roissy on peut considérer que deux tiers des emplois sont liés aux passagers, un tiers sont liés au fret. Comment le rapport du BIPE arrive-t-il à 1400 emplois par million de passagers ? On prend la totalité des emplois de Roissy et d'Orly et puis on divise par le nombre de passagers. On a le nombre d'emplois liés aux passagers et au fret mais on divise uniquement par le nombre de passagers. Si on avait donné ça à un élève de 6^{ème} on aurait dit que c'est une erreur de calcul. Lorsque l'on donne ça à un cabinet comme le BIPE ce n'est plus une erreur de calcul c'est de la manipulation.

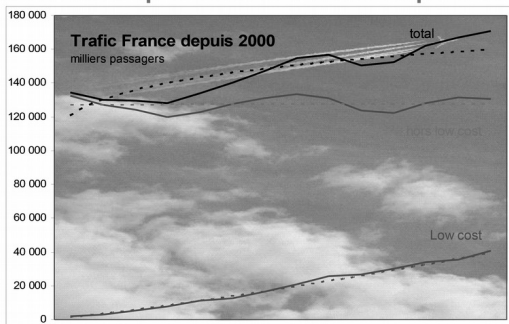
Donc le vrai chiffre ce n'est pas 1400 comme on l'annonce dans la presse c'est 1050. En 15 ans, Roissy a créé 20 000 emplois. Ces emplois ont été créés parce qu'il y a eu une augmentation du trafic, augmentation du nombre de passagers, augmentation du fret. On a eu 30 millions

d'augmentation de passagers en 15 ans sur Roissy et le dernier tiers c'est l'augmentation du fret. Quand on fait la division, soit 20 000 emplois divisés par 45 millions d'unités de trafic on obtient ni 1400 ni 1050 mais 460 emplois par million de passagers. Donc on fait le nombre d'emplois créés est beaucoup plus bas que ce qui est annoncé dans la presse. Ce qui fait l'augmentation du trafic aujourd'hui comme je l'ai indiqué ce ne sont pas les compagnies traditionnelles. On voit qu'Air France supprime des emplois, ADP également. C'est le low cost qui fait l'augmentation du trafic.

Pour le low cost, on a un exemple avec l'aéroport de Beauvais. C'est essentiellement Ryanair. Sur cette plate-forme on a un trafic low cost qui représente 99,97%. Le même cabinet de consultant qui a fait l'étude pour ADP a fait l'étude pour Beauvais. Le nombre d'emplois par million de passagers c'est 236. Il n'y a pas de fret à Beauvais. Donc entre 1400 et 236 on a un rapport de 1 à 6. Donc il faut arrêter de mentir sur les emplois !



Colloque Ville et Aéroport



((Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.))

M. Dominique DUCLOS

**Administrateur Ville et Aéroport,
Conseiller municipal de Bouguenais,
Conseiller métropolitain, Nantes Métropole**

Informaticien, Jean Jacques KOGAN est 1er adjoint en charge des Finances, du Personnel et du Service à la Population de Sucé-sur-Erdre et vice-président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres en charge des infrastructures et des TIC, depuis mars 2008. La CCEG est le territoire d'accueil du projet d'aéroport du Grand-Ouest plus connu sous le nom d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Au titre de sa vice-présidence, il gère pour l'intercommunalité l'opposition à ce projet. Il est, par ailleurs, administrateur de l'association « Ville et Aéroport ».

Je suis élu à Bouguenais où est situé l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui a priori doit être transféré à Notre-Dame-des-Landes et ce sont deux sujets incontournables. Quand on parle de ce transfert on parle aussi de projets différents. On parle effectivement d'un projet d'aménagement d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes mais on parle également d'un transfert, du départ de Nantes-Atlantique du territoire de Bouguenais.

Ce sont deux projets distincts. Pour autant, la première question à laquelle il nous faut répondre est la suivante : faut-il un aéroport à Nantes ? Faut-il un aéroport pour le Grand Ouest de la France ? J'espère que pour tous la réponse est oui.

Alors que l'Europe économique se déplace vers l'Est, il n'est pas possible d'envisager que le grand Ouest devienne le far-west européen. D'autant plus qu'aujourd'hui il n'y a pas de LGV prévue pour Nantes. Elle reste et demeure à 2h30 de Paris. Je ne vous dis pas quand il faut se rendre à Strasbourg, Marseille, Lyon ou Lille.

Est-ce que Nantes-Atlantique peut porter cette ambition ? Je vais tenter d'y répondre en évoquant les différentes difficultés

liées à l'aéroport et les réalisations, les projets en cours. En premier lieu, l'impact économique direct de l'aéroport sur les deux communes accueillantes, soit Bouguenais et Saint-Aignan-de-grand-lieu, est limité. En effet, la grande majorité des entreprises occupant le foncier du domaine aéroportuaire n'ont pas un rapport direct avec Nantes-Atlantique. Les entreprises de logistique sont en lien avec le trafic portuaire, 4^{ème} port de France, dont une partie de l'activité est située sur Bouguenais, Nantes et Saint-Herblain. Elles travaillent également avec le MIN, le Marché d'Intérêt National, 2^{ème} MIN de France après Rungis.

Airbus utilise uniquement les pistes de l'aéroport et non les installations. Les hôtels travaillent essentiellement avec des entreprises de la zone et la région nantaise du fait de la proximité du périphérique. Quant aux imprimeries, cabinets d'expertise comptable, agro-alimentaire, plate-forme de grande distribution, la CAPEB (formation des artisans dans le bâtiment), et l'ensemble des entreprises du BTP, le lien est très ténu, si ténu que sous forme de boutade un entrepreneur m'a dit : « Ah oui ! L'aéroport s'est bien de l'avoir à côté ! On n'a pas besoin de chercher un parking pour pouvoir partir en vacances. »

Sur l'impact social, les enquêtes menées sur une délocalisation de Nantes-Atlantique démontrent que moins de 10% des salariés sont concernés, et encore. On compte dans ces 10% de salariés, les agents d'entretien, de gardiennage, de restauration aujourd'hui liés directement à l'aéroport et ceux-ci se voient proposés un reclassement sur la zone dans son réaménagement futur dont je vais parler tout à l'heure.

Sur l'impact environnemental, il est clair que celui-ci serait problématique si on avait une extension de Nantes-Atlantique. Du fait de la proximité immédiate du lac de Grand Lieu, qui est une réserve naturelle nationale de 6300 hectares, accompagné de son réseau hydraulique, dense entre Grand Lieu et Loire, et qui représente la plus grande zone humide de

France après la Camargue. C'est dans cet environnement très sensible qu'est concernée cette extension. Compte tenu du plan d'exposition au bruit des zones entières sont gelées. Des zones et des infrastructures existent type transports en commun, assainissement, eau, électricité, etc. Et quand on sait que les infrastructures représentent en moyenne 330 m² par habitant desservi, utiliser du foncier déjà utilisé représente une économie environnementale non négligeable. Ceci permettrait à moindre coût foncier de construire des logements. Sur Saint-Aignan c'est toute la commune qui subit le PEB, alors qu'elle est déjà soumise à la loi Littoral. A Bouguenais le seul maintien de la population demande la construction de 100 logements par an. Les incertitudes sur la levée du PEB engendrent des constructions vers l'ouest de la commune qui traditionnellement est liée à l'agriculture. Les infrastructures ne sont pas dimensionnées non plus par cet afflux dès lors pour maintenir une population en nombre et en âge. Il faut donc envisager de densifier l'ouest de la commune, consommer du foncier, ce qui est en contradiction avec le plan local d'urbanisme qui demande de limiter et cela principalement sur l'ouest de la commune, qui est un démonstrateur pour l'agriculture périurbaine.

Alors aujourd'hui nous sommes confrontés à une forte augmentation du trafic, que ce soit en termes de nombre de passagers comme celui de mouvements. Nantes-Atlantique ne peut accueillir de gros porteurs. Ce matin on a parlé du nombre de mouvements qui était en diminution. A Nantes-Atlantique c'est le contraire. Depuis le début de l'année, nous sommes à un peu plus de 1,8% supplémentaire en mouvements par rapport à la même période de l'année en 2014. L'augmentation du nombre de passagers entraîne de facto celui des mouvements. L'état de la piste acceptable en mode dérogatoire ne peut plus l'être en mode normal. Ce qui engendre des travaux lourds à réaliser au détriment bourg de Saint-Aignan, qui plus est dans une commune je le rappelle soumise à la loi Littoral. Ce qui modifie foncièrement la donne et complexifie le jeu. Si on est réaliste, avant l'extension des

recours multiples et variés d'une extension de Nantes-Atlantique il sera peu d'être fermé pour défaut de conformité.

Un aéroport n'est pas qu'une piste, c'est une aérogare, des parkings, des postes de stationnement et des avions. Aujourd'hui les parkings sont déjà saturés et d'autres espaces de parking sont nécessaires, et ce au détriment du foncier économique déjà prévu.

Alors le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes a été largement anticipé par le conseil général Loire-Atlantique par l'acquisition du foncier nécessaire. La métropole nantaise, la région Pays-de-la-Loire, l'État ont bâti une stratégie de mutation industrielle du territoire et du foncier laissé libre par le départ de l'aéroport. Cela a été fait en collaboration avec les grands industriels, au premier rang desquels AIRBUS, PSA, ALSTOM, GENERAL ELECTRIC, et également avec les chambres consulaires, les groupements de PME. Parce que ne pas faire évoluer notre industrie c'est la condamner. Les leçons du passé ont servi, il n'est donc pas utile de revivre des drames comme ceux de la sidérurgie ou de la navale. C'est redimensionner notre outil de recherche appliquer au travers du lien entreprises, universités et recherche et développement. C'est ainsi qu'est né sur le territoire de Bouguenais l'Institut de recherche et de technologie Jules Verne et le projet de la Jules Verne Manufacturing Valley.

C'est un centre de recherche et d'innovation dont le cœur de la stratégie est orienté sur quatre filières : l'aéronautique portée par Airbus, la construction navale portée par DCNSASTX, l'énergie portée par General Electric, et le transport terrestre porté par PSA. Ceci donne lieu à trois techno campus. Deux de ces trois techno campus sont sur le territoire de Bouguenais. L'un est orienté sur les matériaux du futur (composite, métallique), l'autre est tourné vers les énergies renouvelables. Les entreprises PME-PMI sont déjà sur les rangs pour occuper du foncier en proximité du techno campus donc sur l'emprise aéroportuaire actuelle.

Une entreprise qui n'est pas tout à fait une PME, AIRBUS, demande 80 hectares à l'horizon 2021 pour pouvoir s'étendre. Il réclame également du foncier pour son village d'entreprises. Il ne demande pas d'aéroport à proximité mais uniquement une piste pour un maximum de 100 Belouga par an. C'est donc une nouvelle économie verte qui se dessine : recherche en énergies renouvelables, recherche sur des matériaux plus légers, plus solides, plus durables, recherche et mise en œuvre de nouveaux procédés de fabrication. Aujourd'hui le départ de Nantes-Atlantique c'est 5 000 emplois directs en plus sur une zone, c'est la levée du PEB et une moindre consommation d'espace foncier. C'est l'aventure industrielle vers l'économie verte. Donc pour nous à Bouguenais, à Saint-Aignan et pour la métropole nantaise le transfert de Nantes-Atlantique est devenu une nécessité.

Mme Thérèse LEPAROUX

Administratrice du Collectif des Élus qui Doutent de la Pertinence de l'Aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes (Cédpa), Membre de l'ACIPA

Administratrice du Collectif des Elus qui Doutent de la Pertinence de l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (CEDPA) et membre de l'Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par l'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), Thérèse LEPAROUX était adjointe au maire de TREILLERES, commune également concernée par le projet d'aéroport, au cours du précédent mandat. Elle a été vice-présidente de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres en charge de l'aménagement.

Tout élu d'une grande ville ou d'une ville plus petite se pose la question suivante : comment faire évoluer le développement urbain de ma ville sans consommer d'avantage d'espace, de terrain ? Comment le faire dans une perspective de développement durable et selon le code de l'urbanisme ? On traduit ça aujourd'hui par reconstruire la ville sur la ville. C'est ce que l'on fait à Nantes et un peu partout. Alors pourquoi ne pas reconstruire l'aéroport sur l'aéroport ? En effet, on ne peut pas déplacer l'aéroport et dans son bilan ne pas tenir compte de l'impact sur le territoire voisin sur lequel sera fait cet aéroport. Donc l'enjeu numéro un du développement durable aujourd'hui c'est d'économiser l'espace partout. Comment le faire ? La première chose est de préserver les terrains agricoles et les espaces naturels à Notre-Dame-des-Landes. Les terres agricoles ne sont pas des réservoirs dans lesquelles on peut puiser. C'est un espace limité. La deuxième chose est de voir si l'on peut réaménager Nantes-Atlantique. Il y a un aéroport international sur Nantes aujourd'hui, qui fonctionne bien. Nous avons eu un discours la semaine dernière par le directeur de l'aéroport qui soulignait que

l'aéroport avait eu un prix l'année dernière. Donc nous avons un bel outil.

Qu'est-ce qui se passerait si l'aéroport se faisait à Notre-Dame-des-Landes ? 1650 hectares, c'est la zone concernée par la DUP. Bien sûr tout ne serait pas artificialisé. Dans la DUP il y a l'aéroport mais aussi la desserte routière qu'il faut faire pour aller à cet aéroport. 1650 hectares c'est 500 emplois agricoles qui seraient perdus. Ce sont les 50 exploitations agricoles qui seraient détruites. Mais ce sont aussi les emplois indirects liés à l'agriculture. Parce que Notre-Dame-des-Landes ce ne sont pas des landes infertiles. Notre-Dame-des-Landes ce sont des landes humides. C'est un système bocager primordial aujourd'hui en France, un système herbagé et le premier bassin laitier de Loire-Atlantique. De plus c'est un excellent bassin de vaches à viande.

Ce serait également supprimer 98% de zones humides. Sur les 1650 hectares 98% sont en zone humide. Il y a deux têtes de bassin versant : celle du Gesvres affluent l'Erdre, la plus belle rivière de France disait Mme de Sévigné, qui se jette dans la Loire ; c'est également la tête de bassin de l'Isac, affluent de la Vilaine. Donc on est précisément sur un plateau humide, plein de sources et de chevelu de petites rivières qui irriguent en termes de château d'eau pour le Sud et pour le Nord. Ce sont ces fameuses zones humides dites ordinaires. Bien sûr ce n'est pas la Brière, le lac de Grand Lieu ni les marais de l'Erdre. Mais ce sont les zones humides dites ordinaires qui doivent être protégées. Si on ne protège pas cette tête de bassin versant il ne sert à rien de faire le travail de réhabilitation en cours sur les marais de l'Erdre. Si on ne commence pas par protéger la tête de bassin versant tout l'argent que l'on met ailleurs c'est peine perdue.

Pour les terres agricoles, un hectare perdu c'est de la production en moins. C'est un maillon manquant dans la chaîne alimentaire de base. Aujourd'hui on sait que c'est limité, c'est un problème. Comment le compenser ? La seule

solution c'est de faire des fermes à étages pour cultiver de la salade en culture hydroponique. Comment produira-t-on aussi le lait ? Même dans les fermes hors sol il faut bien de l'alimentation pour les vaches. Donc 1 hectare de terre agricole perdu c'est de la production en moins qui ne peut pas être compensé. Sur la question des milieux naturels, au moment de l'enquête publique de 2003, on n'en a pas parlé. Les études d'impact n'étaient pas suffisantes. Nous le savions et le disions mais ça n'a pas été pris en compte. Au moment de la loi sur l'eau, en 2012, dix ans après, on s'est posé la question. Comment faire ? Éviter, il était trop tard puisqu'on avait déjà décidé de faire le projet Notre-Dame-des-Landes. Réduire ? On n'a pas vu beaucoup de réduction : à Notre-Dame-des-Landes, tous les parkings sont de plain pied. On ferait des fermes à étages mais on ne ferait pas des parkings silo. Quel avenir veut-on ? Quant à compenser, cela a été très difficile dans le cadre de l'enquête publique de la loi sur l'eau, si bien que les commissaires enquêteurs ont demandé la nomination d'un comité d'expert scientifique pour évaluer les méthodes de compensation. Ces experts conduits par M. de Marsilly n'ont pas validé la méthode de compensation dite qualitative qui était proposée.

Aujourd'hui, nous sommes confrontés au problème de la perte de surface importante en agriculture et en espaces naturels. Les arrêtés qui ont été pris par le Préfet seront jugés jeudi au tribunal administratif de Nantes sur la base des recours que nous avons faits dans ce domaine. Du point de vue environnemental, est-il préférable de couler du béton sur une zone naturelle, sur une zone agricole ou sur une zone qui est déjà artificialisée ?

Je ne parlerai pas de la mise en réseau des aéroports de l'Ouest, car ce matin on en a parlé. Si vous regardez la carte, il y a 17 aéroports dans la zone de chalandise concernée par l'aéroport du Grand Ouest. Donc ça aussi c'est une piste, c'est le cas de le dire, qu'il faudrait travailler. Je ne m'intéresserai qu'à la question de l'optimisation de l'enjeu existant.

L'enjeu existant est victime d'un syndrome. Il est victime lui aussi du syndrome de Notre-Dame-des-Landes parce qu'il n'a presque rien été fait sur l'emprise actuelle puisqu'il y avait toujours l'espoir de déménager, de transférer. Donc il y a sur le site actuel des potentialités très importantes.

Sur l'aérogare on est aujourd'hui à 4,157 millions de passagers. On devait être saturé à 3,5 millions. Quand on voit les espaces qu'il y a aujourd'hui et en particulier l'importance des parkings. Sur la zone de Nantes-Atlantique nous avons 7840 places de parkings pour 4 millions de passagers. C'est beaucoup. Mais on peut toujours faire des parkings silo et sur ce terrain libéré faire un nouveau hall, augmenter la place des bureaux et des hôtels.

Voici l'hypothèse travaillée par des architectes considérant un trafic de 7 millions de passagers. Ce même travail a été fait pour 9 millions de passagers. Optimiser l'existant c'est optimiser aussi et surtout la piste. Même si à Nantes-Atlantique comme ailleurs le nombre d'avions ne croit pas dans la même proportion que le nombre de passagers, la piste actuelle fait 2900 mètres. Elle peut être rallongée de 60 mètres. Les taxiways peuvent être élargis, de nouvelles bretelles de resurfacement peuvent être réalisées.

S'agissant du coût on a regardé ce qui se passait ailleurs. Voilà l'estimation pour Nantes de la DGAC : on est à 293 millions d'euros. On est vraiment surpris. D'où vient cette estimation ? On demande depuis fort longtemps, une réelle étude sur l'optimisation de Nantes-Atlantique. Elle n'est jamais venue. C'est simplement après la Commission du dialogue qu'enfin la DGAC a dit que ça pouvait être fait. On nous a donc sorti ce chiffre qui nous semble totalement aberrant par rapport aux autres chiffres. En effet, à Nantes-Atlantique il faudrait fermer l'aéroport pour refaire la piste. Ce qui ne se fait nul part ailleurs en Europe. L'estimation faite par les membres de l'atelier citoyen dont on vous parlera tout à l'heure est de 25 millions.

Nous avons donc de gros problèmes avec les chiffres communiqués par la DGAC. Si l'on regarde le coût de construction récemment, pour Notre-Dame-des-Landes l'estimation serait de 60 millions. Il y a deux pistes à Notre-Dame-des-Landes. Alors que si vous regardez ce qui s'est fait ailleurs on est sur des sommes beaucoup plus importantes. On se demande s'ils ne se sont pas trompés, s'ils n'ont pas inversé la rénovation et la construction. Quelque part il y a quelque chose qui ne va pas.

L'enjeu pour aller à un aéroport c'est aussi les transports en commun. Les rails passent, la ligne passe au pied de l'aéroport de Nantes-Atlantique mais le train ne s'arrête pas. Il y aurait seulement 7 km de mise à niveau à faire sur la ligne qui va sur Pornic et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Le tramway qui vient de Nantes s'arrête seulement à deux kilomètres. Deux kilomètres de prolongation de tramway, on ne l'a pas chiffré, mais ce n'est pas énorme.

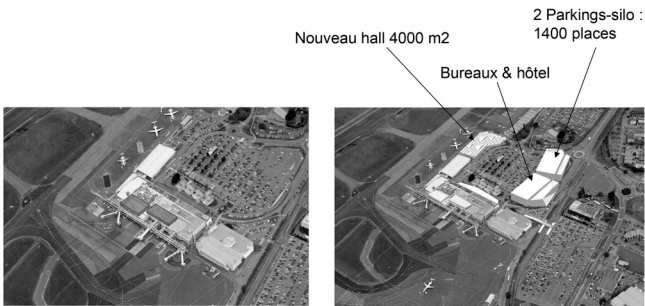
Sur Notre-Dame-des-Landes, est-ce qu'on aurait cette intermodalité ? Sur Notre-Dame-des-Landes aujourd'hui il n'y a rien.

Enfin, sur l'équilibre des territoires. Comme l'a dit l'intervenant précédent il y a une zone dynamique sur le sud Loire, et le couple Airbus-Aéroport est quelque chose d'important. Mais cela veut dire que si l'aéroport s'en allait ça fragiliserait ce couple-là et ce n'est pas un réel transfert puisque la piste devrait rester. Elle aurait donc un coût d'entretien et de fonctionnement. Qui le paierait ? Pas Airbus car ce serait une subvention détournée au niveau de l'Europe.

L'IRT Jules Verne (1000 étudiants = 1000 chercheurs à terme) tient son importance également de la proximité de l'aéroport. De plus si l'on regarde au niveau des salariés. Très longtemps, les syndicats ne se sont pas prononcés. Très récemment, la CGT a conclu que le maintien de l'aéroport présentait d'avantage d'atouts que la construction d'un nouvel aéroport. En effet, sur Nantes-Atlantique il y a simplement 2000

salariés. S'ils doivent aller tous les jours travailler au nord Loire ils doivent passer sur cet admirable pont, le pont de Cheviré, qui est déjà saturé dans le sens Sud-Nord tous les matins et dans le sens Nord-Sud tous les soirs.

Enjeu 4 – OPTIMISER L'EXISTANT



Images de l'aéroport pour l'ADP - le transport aéroportuaire en France et au nord de la zone aéroportuaire de Nantes.

Optimiser le bâti existant

Extensions sur les espaces déjà artificialisés + parkings silo

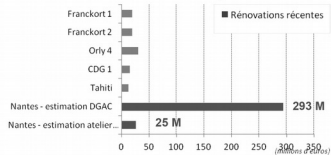
L'aérogare de Nantes - Atlantique peut être agrandi

Enjeu 4 – OPTIMISER L'EXISTANT (suite)

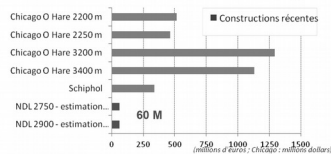
Coûts de rénovations récentes de pistes existantes



- Prolongation de 60m au sud
- Taxiway élargi
- Nouvelles bretelles
- Re-surfaçage



Coûts de constructions récentes de pistes



La piste peut être rénovée

(Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.)

M. Jean-Marie RAVIER

Membre de l'atelier citoyen sur l'aéroport existant Nantes-Atlantique

Chef d'entreprise, Membre de l'atelier citoyen sur l'aéroport existant Nantes-Atlantique. Chef d'entreprise depuis 25 ans, avec une égale passion pour deux domaines assez différents : - la technologie en général, plus particulièrement ce qui roule, ce qui vole, et ce qui navigue depuis son passage sur les bancs de l'école Centrale. - la finance en général, la gestion et l'économie politique, depuis son diplôme de Sciences Po où un de ses condisciples n'était autre que François Hollande ! Nantais depuis 15 ans, fréquent utilisateur de l'aéroport, Jean-Marie RAVIER s'est tout de suite posé beaucoup de questions sur la rationalité économique du transfert à Notre-Dame-des-Landes. Plus il s'est penché sur le détail des arguments des porteurs du projet, plus il a pu constater qu'ils étaient très éloignés de la vérité.

Je vais commencer par une petite boutade. M.DUCLOS de Bouguenais a dit qu'il n'y avait pas de ligne à grande vitesse entre Nantes et Paris. Pourtant ce matin j'ai le souvenir d'avoir pris le TGV et je pense que je n'étais pas le seul. Le TGV marche bien comme l'aéroport d'ailleurs.

Je vais d'abord parler du bruit qui est un point cardinal parce qu'historiquement si l'ancien premier ministre qui était aussi un ancien maire de Nantes a soutenu à fond le projet, c'est parce qu'on l'a convaincu que le maintien de l'aéroport de Nantes créerait des nuisances, telles qu'il ne pourrait pas urbaniser l'île de Nantes. Or, on avait un maire-stratège et il voulait urbaniser l'île de Nantes.

Je vous présente un document de Nantes Métropole qui met en balance le bruit routier, le bruit ferroviaire et le bruit aérien. Il y a 336 000 personnes soumises au bruit routier, pour le bruit aérien c'est 5600 personnes soumises au-delà de 55 dB. On n'est pas tout à fait sur le même ordre de grandeur. Le PEB tel qu'il a été conçu par la DGAC en 2003 était basé sur

des hypothèses de trafic un peu surréalistes puisqu'on prévoyait 110 000 mouvements en 2010. En fait, en 2012, on en avait 64 000. On parlait ce matin beaucoup de l'emport. La DGAC prévoyait 48 passagers par avion alors qu'il y en a 74.

Quand on regarde le nombre d'habitants concerné, les porteurs du projet disent qu'il y a 40 000 personnes mais ils prennent la zone D. Alors que ce qui est sérieux c'est quand même le PGS, c'est-à-dire plutôt 5 000 personnes. Il y a donc un petit écart.

Autre petit clin d'œil. Il y a promoteur qui est en train de commercialiser un programme dans l'axe de la piste, au calme. Je vous recommande d'aller acheter, c'est sûrement une bonne affaire !

Maintenant on parle de 2030, car on est stratège tout de même donc on parle à long terme. Sur l'évolution technologique des avions, la bonne nouvelle c'est que Bombardier qui est au salon du Bourget a annoncé que le nouvel avion qui vient de sortir est vingt décibels en-dessous du chapitre 4. Donc non seulement cela ne ralentit pas mais au contraire cela s'accélère. Le point clé c'est le taux de dilution. On est à 10-12 et on parle d'aller à 18. Sur le renouvellement des avions sur lequel la DGAC communique assez peu, les avions du futur sont annoncés à partir de 2025 et seront beaucoup plus silencieux. Quand on regarde les avions qui seront importants en 2030 on sait qu'ils seront très peu bruyants contrairement à aujourd'hui.

Dans un calcul de PEB à vingt ans et plus, il est indispensable de prendre en compte les progrès techniques des nouveaux appareils et la vitesse de renouvellement de la flotte. Il existe des techniques pour le faire comme Index Air Infra. Ce sont des Hollandais à qui on a dû sous-traiter le calcul du PEB prévisionnel. En effet, les entreprises françaises ne sont pas très motivées pour travailler contre la DGAC. En revanche,

Index Air Infra travaille pour Schiphol donc ils savent un peu de quoi ils parlent.

Concernant l'hypothèse sur l'emport, il y a une loi de la DGAC : la croissance des mouvements c'est la moitié de la croissance des passagers. On a eu la curiosité de regarder ce qui se passait en vérité. On a trouvé un aéroport qui le confirme : Marseille-Provence. Mais pour tous les autres aéroports c'est faux.

A Nantes cela conduit sur une période pas très longue entre 2000 et 2013 où l'on surestime les mouvements de 35%. Quand on voit la projection de la DGAC à 94 passagers par avion en 2012, alors que l'on est déjà à 87 l'année dernière. En trois ans on a déjà fait la moitié du chemin alors que c'est une projection à 18 ans. Ils ont l'habitude puisque lorsqu'ils ont fait leur prévision en 2003 ils prévoyaient 55 en 2020. Je pense que l'on sera à peu près au double.

Les trajectoires constituent le troisième paramètre. On s'aperçoit qu'en travaillant un peu les trajectoires on gagne assez en décibels. Par contre il faut revoir les procédures. Mais à Nantes c'est bizarre il y a une petite résistance pour les revoir. Le Préfet dit que ce n'est pas une bonne idée car le déménagement est prévu pour bientôt.

Sur ces trois critères évidemment les hypothèses sont différentes. Sur l'évolution technique de la flotte pour la DGAC il n'y a rien à voir. Les prochains avions modernes vont sortir en 2037-2040 selon eux. Sur l'emport l'hypothèse DGAC est donc 94. Nous on a fait deux hypothèses de 100 et 112. En fait, on sera sans doute au-dessus de 112. Donc on était largement prudent.

Pour l'utilisation de la piste, la DGAC a pris 50-50, on n'a pas compris. Nous on est resté sur 60-40, et dans un schéma prudent on a pris 55-45.

Quant aux trajectoires, ils ont corrigé et il y a un peu plus de monde dans la zone considérée mais l'on ne sait pas pourquoi non plus.

Le résultat change pas mal de choses. La non prise en compte de l'évolution technique des avions augmente la surface des zones de bruit de 140%. L'emport lorsqu'on a pris notre hypothèse prudente fait 9%, l'hypothèse centrale c'est 22% mais dans la réalité ce sera plutôt dans les 30%. La modification injustifiée de la répartition entre le sens Nord et le sens Sud (QFU) majore sur Nantes de 25%. Le résultat final est que les zones de bruit sont triplées.

Ailleurs pourtant le bruit diminue. On a eu tout à l'heure une excellente présentation de Charles-de-Gaulle même si leur instrument de mesure (IGMP) est un petit peu spécifique. Le bruit diminue à CDG objectivement mesuré par des sonomètres et des acousticiens.

A Londres, la population concernée par le bruit est passée de 450 000 à à peu près 80 000. A Bordeaux c'est pareil ils ont recalculé leur PEB et on voit que sur les zones A et B il y a quand même des chutes très importantes. A Toulouse, la population en zone C est de 56 000 personnes ce qui est important (contre 4 400 à Nantes). Il y a donc un problème. Et à Orly c'est 123 000 personnes.

Nantes c'est le seul aéroport où les zones de bruit augmentent.

On a fait un petit travail financier en regardant le modèle d'entreprise de Vinci pour Notre-Dame-des-Landes et on a fait le même pour Nantes-Atlantique. On a essayé de comprendre comment était construit le plan d'affaires de Notre-Dame-des-Landes. On a bâti celui de Nantes-Atlantique sur les mêmes hypothèses de trafic et de recettes, avec la même démarche, les mêmes hypothèses économiques. En revanche sur les coûts opérationnels, on a extrapolé ce

qu'on a sur les premières années de Nantes-Atlantique et on abouti à quelque chose de beaucoup plus cher. Il y a peut-être des petites réductions de frais à Notre-Dame-des-Landes (effectifs un peu plus bas). On a quand même rajouté 531 millions, sur la période de la concession ce n'est pas énorme mais bon.

Sur les investissements de Notre-Dame-des-Landes hors TGV (on ne va pas faire un TGV entre Nantes et Rennes pour desservir Notre Dame des Landes). Il y a les services de l'État qui travaille à un chiffre : 2 milliards d'euros plus 1 milliard pour le raccordement. On a pris en compte le franchissement de la Loire pour une raison très simple. M.RETAILLEAU, futur président de la région Pays de la Loire a dit qu'on ne ferait pas Notre-Dame-des-Landes s'il n'y avait pas un nouveau franchissement de la Loire. M. RETAILLEAU, c'est quelqu'un qui va peser lourd dans les années à venir. En face, on a mis les investissements à Nantes-Atlantique, pour remettre à jour Nantes-Atlantique ajusté aux évolutions de capacité. On voit que ce n'est pas tout à fait les mêmes chiffres mais on fait ce qu'il faut quand même. La rénovation de la piste par exemple dont Mme LEPAROUX a parlé. Il y a par ailleurs des extensions de parking, le tramway. On a quand même chiffré à 50 millions d'euros le raccordement du tramway. On refait la piste en charge tous les 10 ans. Donc la première fois en 2018 et puis après tous les 10 ans.

On a tenu compte de l'inflation parce que Notre-Dame-des-Landes est fait en euros courant donc on a tout ramené en euros constant. Voilà les résultats. Les dividendes perçus par AGO : dans le scénario de Notre-Dame-des-Landes, AGO perçoit 1 milliard 99 millions d'euros. En revanche, si on reste à Nantes-Atlantique, AGO perçoit beaucoup plus. L'état n'est pas perdant puisqu'il perçoit l'impôt sur les sociétés. En revanche, les grands perdants ce sont les collectivités locales : le tram-train, le pont sur la Loire, les subventions diverses et variées. Perdant sauf dans le cas de Nantes-Atlantique où il y a

juste à financer le rallongement du tramway sur deux kilomètres.

Si l'on considère les ménages, on est à 549 euros par habitant pour faire Notre-Dame-des-Landes. Je vis à Nantes avec ma femme et ma fille, donc cela représente 1600 euros. Je prends l'avion donc ce n'est pas complètement illogique sauf qu'il y a des personnes âgées et des jeunes qui ne le prennent pas et qui vont payer pareil.

Du point de vue des banques, Notre-Dame-des-Landes a un coût réaliste de 966 millions d'euros, intérêt et commission compris. Par contre si l'on ne fait qu'agrandir Nantes-Atlantique, elles ne touchent que 36 millions d'euros.

((Cliquez sur l'image et accédez à la documentation complète.))

L'Etat communique différemment selon les aéroports

Paris - Orly

→ zone B

Bordeaux

→ zone C

Nantes

→ zone D

4.3 Population et nombre de logements concernés

L'estimation du nombre de logements inclus dans les limites des zones A et B de ce projet de PEB, sur la base du recensement de 1999, concerne 2855 logements pour 6839 habitants, pour les zones A et B. (Aérodrome de Paris-Orly - Rapport de présentation du plan d'exposition au bruit approuvé par arrêté inter préfectoral du 21 décembre 2012)

A titre de comparaison, on trouvera ci-après exprimées en hectares, les aires couvertes par les différentes zones de plan d'exposition au bruit, pour le plan actuellement en vigueur et pour le nouveau plan présenté.

Zone	Peab en vigueur	Projet de Peab	Différence
A	1421	327	-1094
B	1571	862	-709
C	1756	2722	966
TOTAL	4748	3611	-837

Ce niveau est à comparer à celui du plan d'exposition au bruit pour l'aéroport de Nantes-Atlantique où plus de 40 000 personnes sont concernées au total, à l'horizon 2010 et avec une hypothèse de trafic de 3,2 millions de passagers. (Enquête publique 2006 NDL, dossier F)

	Nantes	Toulouse	Orly
Population en zone C	4 400	56 000	123 900
Logements en zone C	1 750	20 500	51 500

DÉBAT-TABLE-RONDE N° 2

M. Luc OFFENSTEIN

**Président de l'association OYE (Aéroport d'Orly),
Président du collectif d'associations Alerte Nuisances
Aériennes (ANA) sur tout le sud francilien**

Suite à la dernière intervention je suis quand même assez surpris et j'invite M. RAVIER à venir habiter près d'Orly. Vous avez des solutions formidables ! Si vous pouviez aider Aéroports de Paris pour les trouver ce serait vraiment bien ! J'ai découvert des choses extraordinaires dans ce que vous avez dit !

M. HAMON j'ai deux questions à vous poser. Nous nous connaissons depuis 15 ans. Vous êtes imperturbable, toujours le même, contre vents et marées, quelque soit le sens du vent et de la marée, vous êtes toujours là, vous êtes formidable ! J'ai quand même deux remarques à vous faire sur le bruit et la pollution. Sur le bruit vous savez comme nous que le sort réservé à la TNSA a des conséquences dramatiques. Je veux juste revenir sur le fait qu'Aéroports de Paris avec son trésor de guerre aurait pu au moins faire l'avance pour faire bénéficier aux riverains un petit peu plus de tranquillité. A l'époque on en avait parlé et vous m'aviez dit que ce n'était pas les mêmes caisses, que vous compreniez... Seulement les riverains eux ne comprennent pas.

D'autre part, pour le bruit, nous avons réussi à obtenir, peut être grâce à vous, une station de mesure de bruit d'Aéroports de Paris sur ma commune de Sucy-en-Brie. Simplement elle révèle pour l'instant qu'au niveau des gains en dB ce n'est pas encore ça. On espère que ce soit mieux dans l'avenir. Pour l'instant on en est loin et les avions modernes ce n'est pas pour tout de suite.

Pour la pollution, je m'inscris en faux sur ce que vous avez dit. Dans le cadre de l'étude SURVOL, Airparif va publier très prochainement un rapport officiel qui indique + 30% de nox aux alentours de CDG et +7% sur Orly. Nous sommes d'accord sur le fait que les voies de circulation routières sont énormément émettrices de pollution, et pas seulement des nox. Néanmoins les aéroports, et Aéroports de Paris en particulier, n'a pas fait l'effort de mettre en place des transports en commun qui soient à la hauteur des exigences de ses aéroports.

Vous allez faire des travaux pour plusieurs milliards sur les deux aéroports parisiens principaux Orly et CDG alors que pourtant l'infrastructure de transport en commun, qui évitera de prendre systématiquement l'automobile, n'est pas au rendez-vous.

Sur l'emploi je ne reviendrais pas sur les exposés des deux syndicats et de M.KRUISSEL. Je rappellerai juste que sur Orly vous avez fait + 2,5 millions de passagers en trois ans et – 400 emplois directs.

Mme Chantal BEER-DEMANDER

Présidente de l'UFCA

J'aurais deux petites remarques pour M.HAMON. Les riverains d'aéroports n'ont pas été inventés pour critiquer la DGAC, ADP, ou empêcher les avions de voler, etc. C'est plus que du respect qu'il leur faut et dans les conditions actuelles il y a une véritable urgence sanitaire.

Je reviens sur votre fameux IGMP. On a un éventail d'indicateurs extraordinaire en France : le Laeq, le Lamax, le Lden, etc. On ne peut jamais les comparer ensemble. Simplement sur les aéroports régionaux il n'y a pas d'IGMP. Nous on emploie le Laeq aéronautique moyen qui sert ensuite

à calculer le Lden. Figurez-vous, et là je m'inscris en faux contre les propos de M.RAVIER, que le bruit aéronautique moyen sur la plate-forme de Toulouse-Blagnac, qui fait les essais de tous les avions nouveaux, prouve que depuis onze ans entre 2003 et 2014 le bruit aéronautique moyen par avion a augmenté.

Donc l'espoir n'est pas dans la motorisation, les avions qui feraient moins de bruit. Non les avions font autant voire plus de bruit. Désolé parce qu'on sait faire petit et pas bruyant mais pas gros et pas bruyant. On a de gros avions type A380, A340-500, A340-600, A400-M qui ne sont pas des oiseaux particulièrement silencieux. Donc les riverains d'aéroports disent qu'ils n'ont pas été soulagés et en particulier à Toulouse.

M. Moussa TOUATI

**Acteur socio-culturel dans le Val d'Oise
et en Seine-Saint-Denis, Riverain depuis 62 ans**

J'ai fait un stage organisé par l'agence des espaces verts qui s'occupe d'aménager la butte Pinson à Montmagny. C'est incroyable le bruit que font les avions à ce niveau, on n'arrivait pas à fonctionner. L'intervenant qui nous faisait découvrir la permaculture devait s'interrompre toutes les vingt secondes à cause des survols d'avions ! Je me suis dit que j'allais venir à votre conférence juste pour en témoigner.

Mme Dominique LAZARSKI

Présidente de l'ADERA, Aéroport de Beauvais

On a beaucoup parlé d'impact économique et du BIPE. Je ne sais pas s'il y a des représentants du BIPE dans la salle. Le BIPE utilise comme modèle économique celui d'Oxford Economics. Ce n'est pas l'Université d'Oxford mais un

cabinet de conseil rémunéré pour établir ce modèle par ATAG et IATA, donc le groupe d'action du transport aérien et l'association internationale de transport aérien. Ce modèle économique semble être accepté par tout le monde. Pourtant, ce n'est absolument pas un modèle développé de manière indépendante. Il fait état de bénéfices que peut apporter l'activité économique du transport aérien. Effectivement celle-ci crée des emplois mais on ne parle pas de ceux qui sont détruits par l'activité aérienne, notamment si vous transportez les médicaments de Suisse vers des pays hors UE. On fait venir des petits pois, des fleurs du Kenya, des vêtements d'Asie ou de l'électronique, c'est-à-dire des emplois qui ont été détruits en France. Il faudrait un jour établir un modèle qui ne soit pas celui de IATA. ACI-Europe est même revenue sur le modèle de IATA. Ils ont établi un modèle qui est un peu moins optimiste que celui de IATA, mais les deux sont quand même fait pour magnifier l'activité économique du transport aérien. Et ces modèles ne prennent pas en compte les coûts économiques, environnementaux du transport aérien auxquels il faudrait peut-être s'attacher également.

Salarié d'Aéroports de Paris

Administrateur de l'entreprise, membre du comité d'audit

Je voudrais vous féliciter pour la qualité de vos exposés depuis ce matin. Quelle est la stratégie de notre gouvernement, de notre État par rapport au transport aérien ? On est face à une concurrence totalement déloyale que ce soit des systèmes comme les Emirats, la Chine, ... On se rend bien compte qu'il y a un financement par l'État qui fait que notre compagnie nationale est totalement incapable de faire face. Quelle stratégie avons-nous pour sauver le transport aérien français ? En effet les difficultés sont grandes.

M. HAMON

Secrétaire général d'Aéroports de Paris

Pour répondre à M.OFFENSTEIN, je dirai que le trésor de guerre d'Aéroports de Paris pour faire des avances est une question qui a été posée, étudiée. Cela n'a pas été accepté par les pouvoirs de tutelle d'Aéroports de Paris pour des raisons diverses et notamment tenant au ratio d'endettement de l'entreprise. Donc pour l'instant ce n'est pas la solution qui a été choisie.

En matière d'insonorisation, vous savez qu'il y a eu une mission qui a été lancée par la Direction générale de l'aviation civile et des propositions d'amélioration du dispositif qui ont été faites. Il faut reconnaître que c'est loin d'être facile et qu'on a vécu en 2014 une année ardue. Et 2015, 2016 ne devrait pas être beaucoup mieux. Il est clair que les riverains n'auront pas autant de satisfaction que lorsqu'il y avait beaucoup d'argent.

Sur Airparif, les survols, la pollution, etc. Oui bien sûr vous l'avez dit cela se situe aux alentours de... Si la question est de dire que les aéroports sont de grosses machines économiques qui attirent beaucoup de transport routier ou autre, et que plus ça se développe, plus il faut des camions pour livrer du fret ou en chercher, etc. la réponse est oui bien sûr. Ce n'est pas une évolution qui est favorable à l'amélioration de la pollution atmosphérique. Néanmoins quand on regarde les choses on constate de manière objective que ce n'est pas très différent de ce qui se passe ailleurs en région Ile-de-France. Cela ressort d'une politique globale, soit d'une politique régionale soit d'une politique nationale. Par exemple, quelles mesures prendre par rapport à la circulation routière pour diminuer la pollution ? En sachant que le transport routier n'est pas le seul mode de transport facteur d'émissions.

Sur l'IGMP tant qu'on ne s'y penche pas et qu'on ne regarde pas les choses, effectivement ce n'est pas clair. L'IGMP est construit à partir du Lden, c'est une addition de tout ça et une manière de monitorer. Vous me dites qu'on est les seuls en France à avoir ce système de suivi des émissions sonores, de l'énergie sonore. C'est bien dommage et d'autres feraient bien de s'en inspirer. A la limite peu importe la façon dont on calcule, l'important c'est de voir l'évolution. C'est le fait de mesurer toujours de la même façon les évolutions d'une année sur l'autre qui est déjà en soi-même pédagogique et instructif.

M. Jean-Louis EULER

AREC Plaine de France, Aéroport Paris-CDG

J'ai participé aux réunions avec l'ACNUSA, le Président Haïm est ici présent, concernant les pénalités à l'encontre des avions qui ne respectent pas les trajectoires, en particulier les départs sans créneau surtout la nuit entre 00h00 et 05h00. Nous avons beaucoup de décollages sans créneau en moyenne par nuit à Roissy, et malgré cela nous avons des pénalités qui concernent environ une dizaine de départs sans créneau. On dirait que personne n'est responsable pour empêcher ce genre de choses !

Deuxièmement, est-ce que tous les vols de nuit sont indispensables ?

M. Christophe LEGUEVAQUES

Avocat du collectif d'opposants à la privatisation de l'aéroport Toulouse-Blagnac

Monsieur EULER avez-vous songé à déposer une plainte auprès du procureur pour mise en danger d'autrui puisque visiblement, il y a violation de plusieurs règlements

administratifs et dans des conditions où la sécurité n'est pas respectée ? Cela ferait réfléchir le commandant de bord de l'avion et les compagnies qui affrètent ces avions. C'est une piste...

M. Vincent DEVAUCHELLE

**Vice-Président de l'Union des Aéroports Français,
Directeur général adjoint de l'aéroport Bâle-Mulhouse**

Je vais répondre sur les pratiques que je connais dans les aéroports français. D'abord il y a un partage du travail. Tous les aéroports importants ont un service environnement à qui il revient de relever les manquements. Ils les relèvent sans état d'âme. Ensuite le dossier est transmis à la DGAC qui regarde les raisons particulières de l'anomalie constatée. La DGAC est maître de dire s'il y a ou non anomalie. Quand il y a anomalie, c'est transmis à l'ACNUSA et éventuellement au Parquet. Mais les aéroports font rigoureusement leur travail.

Clôture du colloque

M. Jean-Pierre BLAZY

Président de Ville et Aéroport, Député-Maire de Gonesse

Je n'ai pas la prétention de conclure mais peut-être de ramasser quelques propos que nous nous sommes échangés les uns les autres depuis ce matin autour des turbulences et des conflits, puisque c'est le sous-titre, du transport aérien. On est assuré d'une chose c'est que lorsque nous allons nous quitter ces turbulences et ces conflits vont se poursuivre.

On peut tous partager une conviction : il est nécessaire aujourd'hui, parce que ces turbulences et ces conflits se sont plutôt accrus, d'essayer de rechercher ensemble, entre tous les acteurs, et avec l'État, des réponses. Ce serait normal dans une société démocratique.

Nous avons avec les différents intervenants que je veux une nouvelle fois remercier, mais aussi avec vous les participants qui avez posé des questions et suivi cette journée, dressé un état des lieux. On avait une diversité des acteurs, de Mme FORNI, responsable de la Direction « Mobilité/Transports » de la Commission européenne jusqu'aux syndicats qui ont participé et je pense que c'est extrêmement important. Il y avait également les entreprises, les élus, les associations, et tous ceux qui font le transport aérien et y participe d'une manière ou d'une autre.

On a vu s'exprimer des points de vue, et c'est normal, différents. Et même parfois tellement différents, on l'a vu lors des dernières interventions sur le projet de Notre-Dame-des-Landes, de véritables oppositions. On est pour ou contre la construction d'un nouvel aéroport pour le Grand Ouest et on a pu entendre ces différentes positions.

Je crois que c'est le principe d'un colloque et le débat est toujours riche. La question ensuite ramène à la décision, la mise en œuvre qui doit être celle de l'État. S'agissant de Notre-Dame-des-Landes la décision est prise mais on sait très bien, et c'est là que réside la difficulté, qu'il y a une incertitude et c'est très symbolique de la situation dans laquelle nous sommes. Il y a des recours qui font partie du cours normal des choses mais le chantier n'a pas encore commencé. Cela illustre bien les difficultés liées au transport aérien.

Le transport aérien s'est démocratisé. C'est une activité économique majeure qui crée des richesses, des emplois et en même temps des nuisances. Il y a donc la question de l'acceptabilité sociale de son développement. Celui-ci devrait prendre en compte aujourd'hui plus que jamais la problématique du développement durable. Car il doit y avoir un développement durable possible du transport aérien.

Quand on regarde depuis une vingtaine d'années, depuis la libéralisation du ciel et la déréglementation, on observe les évolutions. Le ciel est très agité. Dix ans après les décisions prises dans la première moitié des années 90, il y a eu le changement de paysage au niveau français avec les lois de 2004 et de 2005 et ce qu'elles ont pu développer. Il y a eu ensuite la crise évidemment puis maintenant la reprise et des bouleversements liés à la concurrence subie par nos compagnies aériennes, par nos entreprises de l'aérien. C'est l'émergence du low cost et des compagnies du Golfe mais pas seulement. Et ce ne sont pas uniquement les compagnies qui subissent la concurrence des compagnies du Golfe mais aussi nos aéroports.

Quand on fait le bilan à partir des courbes qui nous ont été présentées tout au long de cette journée, celles qui montent et celles qui s'inversent, la courbe des mouvements qui baisse, celle des passagers qui augmente, la courbe de l'emport moyen qui augmente, la courbe des salariés qui baisse... Voilà le

paysage dans lequel nous sommes et qui créé forcément des inquiétudes.

Cela nous fait poser la question que je posais un peu ironiquement ce matin : y-a-t-il un pilote de l'avion ? Bref, y-a-t-il un État-stratège ?

Ce sujet est essentiel. Nous avons vu dans ces turbulences différents conflits : entre l'aéroport et les riverains ce qui est un conflit ancien, mais aussi de nouveaux conflits entre les acteurs eux-mêmes, entre les compagnies et les aéroports, on le voit bien sur Paris entre Air France et Aéroports de Paris. Il s'agit de la situation d'Air France et du rapport Le Roux qui pose la question du maintien ou non de la double caisse d'Aéroports de Paris. Quand on nous dit ce matin que la cotation en Bourse d'ADP est cinq fois supérieure à celle d'Air France, on voit que c'est un sujet nouveau qui mérite notre attention.

Sur la question centrale : que fait-on ? Y-a-t-il un État qui est encore stratège en matière de transport aérien ? D'abord Pascal BOUREAU qui présidait ce matin la table-ronde parlait d'un « scénario au fil de l'air », expression bien choisie. On a en effet l'impression qu'on est dans ce type de scénario. D'ailleurs, M.BISSAUGE, Directeur général adjoint au transport aérien de la DGAC, a répondu que l'État recherchait « la plus grande harmonie possible ». On voit bien que cette recherche est compliquée sans doute mais les résultats ne sont pas forcément probants. Ensuite, on pourrait se demander si le rôle de l'État est uniquement de rechercher la plus grande harmonie possible ? Aujourd'hui il est vrai que l'État peut être un peu schizophrène car il est partie prenante à la fois dans ADP et il cherche le meilleur rapport, le meilleur produit pour les caisses de l'État. En même temps, il doit défendre les intérêts de la compagnie nationale dans cette compétition extrêmement difficile pour elle. Enfin, il doit se préoccuper quelque peu des populations qui revendiquent autour des aéroports un peu plus de tranquillité, moins de bruit et en

particulier la nuit. Ceux-ci voudraient quand même que l'aide aux riverains, principe de réparation légitime reconnu depuis plus de vingt ans par la loi Royal, soit mieux respecté alors que comme il a été rappelé le dispositif a été malmené depuis deux ans.

J'ajoute enfin à tous ces problèmes celui de la gouvernance. En effet, on n'a jamais réussi à trouver une bonne réponse sur la gouvernance permettant de faire émerger sinon un consensus mais des réponses qui permettraient de faire progresser les choses. Non pas qu'on n'ait pas progressé depuis vingt ans dans ce dialogue difficile, nécessairement conflictuel, mais enfin il y a encore beaucoup de marge de progrès à faire.

Sur la question majeure de l'avenir aéroportuaire du pays, et sur laquelle on a eu un débat, les uns disant, M. MERLO et M. BANDET ne vous inquiétez pas sur la capacité aéroportuaire en France. M. BANDET allant jusqu'à dire qu'à CDG il y avait une réserve de 60% d'augmentation possible. Cela interroge fortement et on se dit alors qu'il est temps d'apporter de vraies réponses car nous n'avons pas tous cette façon de voir les choses. C'est la raison pour laquelle on pourrait dire ce soir à M. CARADEC, que la mission qui lui a été confiée au sein du Conseil supérieur de l'aviation civile est importante. On espère qu'elle pourra dégager des pistes et permettre à l'État de faire des choix.

Un consensus peut se dégager de notre débat. Aujourd'hui personne ne pense plus qu'il n'est pas nécessaire de reprendre la réflexion sur ces sujets. Il y a eu tout le débat sur le troisième aéroport. Celui-ci ne s'est pas fait. Il y a eu ensuite un troisième réseau aéroportuaire annoncé mais qui est resté virtuel. On a eu une croissance du trafic, ralentie par la crise, puis qui a repris. Il y a la nécessité aujourd'hui de se dire non pas qu'il faut un troisième aéroport, ce n'est plus le sujet, mais quel doit être le développement aéroportuaire pour le pays

dans une approche équilibrée prenant en compte la question environnementale, sociale et économique ?

On a appris de la bouche de Mme FORNI qu'aujourd'hui en Europe il n'y a qu'un seul État qui ait une réflexion sur son développement aéroportuaire. Elle m'a confié en aparté que c'était la Pologne.

On voit bien la nécessité au travers de la mission de M.CARADEC à laquelle nous serons très attentifs les uns et les autres de pouvoir trouver une réponse. Je dirais également que dans cette réponse il serait souhaitable qu'il y ait une réflexion sur la gouvernance et peut être la nécessité de relancer un sujet qui pourtant a fait l'objet d'une loi il y a onze ans, les communautés aéroportuaires. Ce sujet a totalement été laissé en friche. Une loi si elle n'est pas appliquée c'est qu'elle n'a pas été bonne. Il faut donc la repenser.

Cela fait également partie des sujets : comment améliorer le dialogue entre les acteurs, les aéroports et leurs territoires ? Comment avoir cette vision nécessaire pour le développement aéroportuaire du pays dans cette approche équilibrée ? Ce sont ces questions que nous souhaitons au moins reposer. Nous l'avons fait ensemble et je vous en remercie.

VILLE & AÉROPORT

Association Nationale d'Élus



Hôtel de Ville - 66 rue de Paris

95500 Gonesse

Tél. / Rép. : 01 39 85 95 96