



CONSEIL D'ADMINISTRATION VILLE & AÉROPORT

Mardi 20 novembre 2018

13h00-15h00

Siège de Villes de France – PARIS





**CONSEIL D'ADMINISTRATION
VILLE & AÉROPORT**

Mardi 20 novembre 2018

13h00-15h00

Siège de Villes de France – PARIS

ORDRE DU JOUR

I	Retour sur le colloque au Sénat et ses suites
II	Bilan des Assises nationales du transport aérien
III	Point sur la privatisation d'Aéroports de Paris (Loi Pacte) et stratégie de mobilisation des élus franciliens (Tribune)
IV	Point sur le programme d'activité 2019 (AG ; déplacements sur site ; réunions)
V	Questions diverses : Bilan de la campagne d'adhésion 2018 et budget prévisionnel 2019 ; session 2 de formation des élus (M.Stemmer)

I)

Retour sur le colloque au Sénat et ses suites

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

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

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

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

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

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

La difficile équation du développement durable

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

Un développement économique mais avec des emplois de qualité. Un cadre de vie pour nos populations riveraines d'aéroports où il est indispensable de réduire les nuisances sonores et la

pollution atmosphérique. L'enjeu lié à la sécurité aérienne se pose lorsque l'on sait que les infrastructures existantes seront saturées dans 20 ans et qu'il faudra traiter toujours plus de mouvements d'avions sur des plages horaires réduites, si l'on se réfère par exemple au modèle économique du Hub à Paris-Charles-de-Gaulle.

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

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

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

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

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

Les déséquilibres historiques du système aéroportuaire national se sont accentués. Dans le même temps, le système aéroportuaire francilien s'est fortement déséquilibré, Orly étant plafonné en nombre de créneaux annuels et disposant d'un couvre-feu entre 23h30 et 06h00 alors que Roissy fonctionne sur 24 heures et a pour seul plafond un Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) très contesté et l'arrêté De Robien qui prévoit 22500 créneaux entre 0h00 et 05h00.

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

La proposition d'un schéma aéroportuaire national ...

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

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

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

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

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

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport en lien à son environnement territorial et répondant à la définition du développement durable. Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ? Dans ce cadre, comment définir un tel modèle d'aéroport ? Les acteurs du transport aérien français peuvent-ils y parvenir ? Si oui, avec quelle gouvernance et selon quel modèle socio-économique ?

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

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

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

La question centrale est celle des vols de nuit

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

Nous disons qu'il faut limiter le trafic de nuit entre 22h00 et 06h00 pour les aéroports situés dans des zones à forte densité de population. Prévoir notamment des mesures de restriction

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

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

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

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

Quelles suites au colloque ?

Ville et Aéroport a sensibilisé le gouvernement (cabinet d'E.Borne, Ministre des Transports) à plusieurs reprises sur la nécessité d'un schéma aéroportuaire national et du CDDA dans le cadre des Assises nationales du transport aérien.

Elle continuera de le faire lors de l'examen de la LOM qui devrait intégrer un chapitre sur l'aérien (synthèse des mesures retenues par la ministre et issues des Assises).

II)

Bilan des Assises nationales du transport aérien

Les Assises nationales du transport aérien ont été lancées en mars 2018 et seront clôturées par la ministre des Transports courant décembre. Elles ont été organisées autour de cinq thématiques : performance économique ; performance sociale, performance environnementale ; performance au service des territoires ; performance dans l'innovation.

Pilotées par la DGAC, Ville et Aéroport constate la volonté de séparer les différents acteurs du transport aérien et la confidentialité de certaines réunions, ce qui n'a pas favorisé le dialogue et la confiance. La méthodologie adoptée aboutit à un travail compartimenté où les acteurs économiques sont conviés au groupe de travail « Performance économique », certaines collectivités territoriales (notamment régionales) sont invitées au groupe de travail « Performance au service des territoires », les associations de riverains participent au groupe de travail « Performance environnementale », etc. Chacun travaille si j'ose dire « dans son coin » et de manière confidentielle.

Ex : colloque Aéroports et Territoires du 03 octobre 2018 au Ministère des Transports

Ce colloque « Aéroports et Territoires » n'a été traité qu'au niveau régional, celui des liaisons d'aménagement du territoire (LAT), du rôle des régions en matière de stratégie aéroportuaire. La problématique parisienne a été écartée alors que l'Etat privatise Aéroports de Paris et que la stratégie de développement d'ADP sur le territoire est connue (Nouveau terminal 4 à Roissy pouvant accueillir 40 millions de passagers supplémentaires en 2037 ; réalisation d'un bâtiment de jonction à Orly). Rien non plus sur le dossier nantais et alors que se prépare le réaménagement de Nantes-Atlantique avec les conséquences territoriales, environnementales, sanitaires.

Ville et Aéroport a pu participer aux groupes de travail « Performance environnementale des aéroports » (pollution atmosphérique) et le GT « Bruit ». Elle a déposé sa contribution intitulée « Pour un contrat de développement durable aéroportuaire (CDDA) ».

Une synthèse de ces GT a été rédigée avec une liste de mesures qui a été soumise à la ministre chargé des transports. Celle-ci devrait en retenir certaines qui seront intégrées dans la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) qui sera examinée à l'automne au Parlement. Or, à ce stade, il n'y en a aucune (version transmise au Conseil d'Etat).

Certains acteurs, notamment les élus locaux, n'ont pas été associés au bon niveau. Certains ne l'ont pas été du tout ! (ex : CARPF).

III)

Point sur la privatisation d'Aéroports de Paris (Loi PACTE) et stratégie de mobilisation des élus franciliens (Tribune)

Les dispositions sur la privatisation du groupe Aéroports de Paris introduites dans le projet de loi relatif à la croissance et à la transformation des entreprises (PACTE) sont aujourd'hui connues. Ce texte a été examiné et voté en première lecture au Parlement. L'effectivité de cette privatisation est annoncée au second trimestre 2019. Le chapitre « privatisation du groupe ADP » (articles 44 à 50) a été discuté et adopté au Parlement le 4 octobre dernier.

Parallèlement à ce calendrier, le groupe ADP a fait connaître sa stratégie de développement sur les plates-formes de Paris-Orly (bâtiment de jonction de 80 000 m² qui reliera les terminaux Sud et Ouest) et Paris-Charles-de-Gaulle (projet de nouveau terminal 4 pouvant accueillir à terme 40 millions de passagers supplémentaires). Avec 5 milliards d'euros d'investissements d'ici 2020, l'objectif est d'accueillir toujours plus de trafic et donc d'accroître la capacité de ses terminaux.

Cette politique ne sera pas sans conséquences sur nos territoires et sur les populations riveraines qui subissent déjà des nuisances sonores et atmosphériques de jour comme de nuit. Avec l'abandon du projet d'aéroport à Nantes-Notre-Dame-des-Landes, c'est le choix d'une centralisation accrue du trafic en Ile-de-France qui est fait au détriment des régions. Pourtant, l'Etat ne peut s'abstenir de réfléchir et d'anticiper la saturation annoncée des aéroports existants à travers la mise en œuvre d'un schéma aéroportuaire national.

Enfin, il convient de traiter la question de la future gouvernance du groupe Aéroports de Paris. Ce qu'on y fait doit s'analyser avec les grandes collectivités qui gèrent ces territoires aéroportuaires au quotidien.

Si l'hémicycle était parsemé au moment du vote de l'article autorisant la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP), le débat n'en a pas moins été nourri et le scrutin divisé. A en revanche été voté à l'unanimité un amendement permettant aux collectivités territoriales d'entrer dans le capital.

Précisément, la loi adoptée en première lecture dans la nuit du 03 au 04 octobre (qui doit être ensuite votée au Sénat) prévoit de permettre à l'Etat de céder sa participation majoritaire (50,6%) dans ADP, tout en récupérant ses actifs (l'ensemble du foncier et des installations) et en fixant un terme à l'exploitation des aéroports de la région à 70 ans alors que la durée est aujourd'hui illimitée.

En contrepartie, l'Etat dédommagera ADP en deux temps, à l'entrée en vigueur de la loi (indemnité aux actionnaires estimée entre 1 et 2 milliards d'euros) puis dans 70 ans. Au-delà des aéroports de Roissy, Orly et le Bourget, ADP possède 10 aérodromes en Ile-de-France ainsi que l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, mais aussi des participations dans des groupes aéroportuaires internationaux, notamment dans Schiphol Group (Amsterdam) lequel détient aussi 8% d'ADP, et dans TAV (Istanbul).

Le groupe évolue de ce fait parmi les gros opérateurs mondiaux avec 20% de son CA hors de France. Il compte en outre dans son capital un autre poids-lourd international du secteur, Vinci, également à hauteur de 8%. En croissance constante, ADP a réalisé 0,57 milliard d'euros de résultat net en 2017 pour un chiffre d'affaires de 3,6 milliards d'euros. Alors que la valorisation d'ADP tourne autour de 18,7 milliards d'euros, les 50,6% de l'Etat représentent une somme non négligeable que le gouvernement prévoit de réinvestir pour contribuer au désendettement de l'Etat et pour financer un fonds d'innovations de rupture pour développer l'économie.

Débat en séance : enjeux stratégiques, économiques et sociaux

Dans l'hémicycle, le débat a porté essentiellement sur les enjeux stratégiques, financiers, économiques et sociaux. Plusieurs députés ont fait un parallèle avec la privatisation des autoroutes qui a surtout bénéficié aux concessionnaires, notant la pleine santé d'ADP et s'interrogeant sur l'intérêt de vendre le capital au lieu de percevoir sur le long terme des dividendes toujours plus généreux.

L'autre grande réserve concerne l'aspect sensible de ces lieux en termes d'accès au territoire national et de sécurité.

Bruno Le Maire rappelle qu'il ne s'agit pas simplement de donner pas les clefs des aéroports mais de créer une concession limitée dans le temps. « Nous ne privatisons pas sèchement ADP. (...) Nous mettons en place un nouveau régime d'exploitation d'ADP, avec un système de type concessionnaire sur soixante-dix ans et un cahier des charges contraignant, comprenant notamment le strict maintien des missions de service public et une régulation des tarifs sous le contrôle de l'État, qui sera décidée tous les cinq ans », insiste le ministre de l'Economie.

Beaucoup de questions aussi : faut-il vendre tout ou partie de la participation de l'Etat ? quel dédommagement est prévu auprès d'ADP dans le cadre de la limitation de concession ? A qui vendre ? Comment précisément sera mis à profit l'argent récupéré ? Quel cahier des charges d'exploitation ? Quelles conséquences pour les 9000 salariés ? Pour les millions d'usagers ? Les centaines de milliers de riverains ?

Finalement, c'est avec 112 députés dans l'hémicycle que l'article est voté à raison de 79 voix pour, 29 contre et 4 abstentions.

Les collectivités unanimement hostiles à la privatisation

Autour de Roissy et d'Orly, la nouvelle est fraîchement accueillie. Autour des aéroports parisiens, les villes et les départements ont déjà fait connaître leurs réserves sur le sujet. Les collectivités locales sont inquiètes car l'Etat est garant de la protection des populations et c'est une forme d'abandon du régalién. Elles craignent notamment que le retour sur investissement prime sur le développement et l'amélioration des plateformes et s'inquiètent également du respect des limitations de mouvements et du couvre-feu sur Orly, et du développement affiché sur Roissy CDG avec le projet de nouveau terminal 4 (+ 40 millions de passagers supplémentaires à l'horizon 2037). Paris-Orly : impossible d'inscrire couvre-feu et créneaux dans la loi mais garantie du ministre

M. Laurent Saint-Martin, député de la 3ème circonscription -celle d'Orly- indique avoir déposé deux amendements pour inscrire dans la loi le couvre-feu et les créneaux mais ceux-ci n'ont pu être retenus car ces questions relèvent du domaine réglementaire. Le ministre de l'Economie, après avoir répondu au député que ce-sont les cris de son futur bébé qui le réveilleront plus que le bruit des avions (ce à quoi à un député a répondu que le bébé pourrait aussi être réveillé par les avions...), s'est engagé à ce que ces règles soient confirmées par voie réglementaire. Actuellement, la limitation des créneaux fait l'objet d'un arrêté ministériel. Le ministre a ajouté que « *le nombre de passagers a explosé au cours des dix dernières années, mais le nombre de mouvements est resté stable, précisément parce que les compagnies ont employé davantage d'avions gros-porteurs, et elles ont prêté attention à ces problèmes. La technologie permet de réduire le bruit – Airbus en particulier y travaille beaucoup.* »

Ouverture du capital aux collectivités locales

Dans ce débat divisé, un amendement a fait l'unanimité, celui déposé par le député Modem Jean-Louis Bourlanges permettant aux collectivités territoriales d'Ile-de-France et de l'Oise et à leurs groupements d'entrer également au capital d'ADP – comme cela est possible en région. Cette possibilité avait été demandée par les sept départements de banlieue de la région au printemps dernier, lesquels avaient été reçus au ministère de l'Economie.

Pour les collectivités riveraines, l'enjeu est celui de la gouvernance. Il ne s'agit certes pas d'investir des sommes qu'elles n'ont pas mais d'avoir leur mot à dire pour représenter les intérêts des territoires et des populations. En répondant aux demandes d'amendements de Laurent Saint-Martin, Bruno Le Maire a du reste laissé entendre qu'il comptait sur elles. *« Nous n'avons pas eu, c'est vrai, l'occasion de parler beaucoup des riverains. La participation des collectivités locales au capital d'ADP permettra aussi de prendre en considération ces aspects »*, a pointé le ministre.

Il s'agit aussi de veiller aux conséquences de la privatisation sur la valorisation du foncier, très important dans l'enceinte des deux aéroports et qui bénéficie directement des infrastructures de transport en partie financés par les collectivités. Jusqu'à présent, seules les maires de Paris et d'Orly font partie, à titre consultatif, du conseil d'administration d'ADP. Les autres communes sur lesquelles l'aéroport a ses emprises n'ont pas voix au chapitre. C'est un dispositif historiquement injuste et il reste désormais à organiser concrètement cette représentativité des collectivités dans le Conseil d'administration.

Un cahier des charges très strict et pas de prise de contrôle étrangère

Le repreneur des aéroports de Roissy et Orly sera en outre soumis à un « cahier des charges strict et contraignant », a précisé Bruno Le Maire. « Faute d'accord entre l'Etat et ADP sur les redevances, l'Etat disposera d'un pouvoir de décision, c'est également l'Etat qui fixera les orientations sur le développement des aérodromes, c'est encore lui qui, faute d'accord, imposera la réalisation d'investissements nécessaires au service public aéroportuaire », a détaillé le ministre.

Par ailleurs, l'Etat s'opposera à une prise de contrôle étrangère. Le précédent de l'aéroport de Toulouse aura servi de leçon. L'Etat français va se garantir le droit d'avoir le dernier mot sur le choix de l'investisseur qui sera l'actionnaire principal dans ADP (Aéroports de Paris) et refusera qu'une puissance étrangère prenne le contrôle du groupe aéroportuaire, a annoncé ce dimanche 7 septembre le ministre de l'Economie et des Finances, Bruno Le Maire.

La position de Ville et Aéroport

L'Etat détenait une rente aéroportuaire de l'ordre de 170 millions d'euros par an. Soucieux de trouver des liquidités afin de réduire le déficit budgétaire et alimenter un fonds pour l'innovation, il l'échange contre un capital.

Au-delà de cette logique financière, on voit apparaître le changement de statut de l'Etat puisqu'il passe d'actionnaire à régulateur. En d'autres termes, la gouvernance des aéroports parisiens passe de l'Agence des participations de l'Etat (APE) à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Comment sera fait le travail de régulateur ? L'Etat pourra-t-il dorénavant demander à l'entreprise privée de faire des gains de productivité et de moins augmenter les redevances ? D'ores et déjà, le maintien du système controversé de la double caisse est un mauvais signe pour les compagnies aériennes qui réclament à juste titre un retour à la caisse unique et un gel du niveau des redevances.

De la même façon sur les réglementations portant sur le bruit ou la pollution atmosphérique, l'Etat jouera-t-il pleinement son rôle de régulateur selon un cahier des charges précis ?

Pour répondre à cet enjeu, le gouvernement a fait le choix d'une concession. Jusqu'alors, le groupe Aéroports de Paris, majoritairement propriété de l'Etat, était propriétaire des terrains des plateformes parisiennes. A partir de la privatisation, l'Etat en deviendra le propriétaire, mais l'entreprise bénéficiera d'une concession de 70 ans, qui lui permettra de garder l'usage du foncier. Pour les élus que nous sommes, avoir opté pour ce choix est préférable à celui d'une vente définitive, qui aurait privé la puissance publique de la maîtrise de cet espace stratégique.

Point central : la future gouvernance du groupe Aéroports de Paris. Les aéroports parisiens constituent un élément majeur de l'attractivité de la région. Ce qu'on y fait doit s'analyser avec les grandes collectivités qui gèrent ce territoire au quotidien. C'est pourquoi notre réseau national d'élus qui regroupent des collectivités sur les principaux territoires aéroportuaires français souhaite être associé à la gouvernance d'ADP et avoir une représentation au conseil d'administration. Elles maîtrisent parfaitement la problématique spécifique au transport aérien et les enjeux qui sont liés.

Une demande d'audience, restée à ce stade sans réponse, a été adressée à Bruno Le Maire afin de lui présenter la vision de ce que devrait être à nos yeux la future gouvernance du groupe Aéroports de Paris et la bonne relation entre les plateformes parisiennes et leur territoire d'implantation.

Réunion des élus franciliens membres de Ville et Aéroport le 09/10/18 au Conseil régional d'IDF

Dans ce contexte, nous avons souhaité réunir l'ensemble de notre réseau francilien pour aborder l'ensemble de ces questions et définir une ligne commune qui pourra ensuite être défendue auprès des pouvoirs publics. **Dans le cadre de plan d'action, l'idée de publication d'une tribune dans un grand quotidien national fin novembre-début décembre et d'une manifestation régionale élus-riverains en 2019 est posée.**

Un projet de tribune a été diffusé aux participants de la réunion au Conseil régional afin que le texte puisse être amendé et co-signé par l'ensemble des élus concernés.

(Cf. le projet de tribune intitulé « Face au développement des aéroports parisiens, les élus franciliens demandent des compensations territoriales »).

IV)

Point sur le programme d'activités 2019

Une Assemblée générale ordinaire sera organisée à l'Assemblée Nationale juste après les vacances d'hiver. Dates proposées : mardi 26 février 2019 ou mercredi 27 février 2019, de 10h30 à 13h00

Quatre réunions trimestrielles du conseil d'administration seront programmées de préférence au siège de Villes de France

Audiences auprès des pouvoirs publics dès que l'actualité l'exige

Trois déplacements sur site seront programmés :

Bordeaux-Mérignac (mars 2019)

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

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

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

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

Lyon Saint-Exupéry (début juin 2019)

Marseille-Provence (octobre 2019)

Participation à la concertation préalable au projet de T4 de Paris CDG (CNDP) du 07/01/19 au 07/04/19. Dans ce cadre, une conférence de presse avec Mme Fechter, adjointe au Maire de Francfort et M. Kessel, coordinateur des élus et associations de riverains, sera organisée à Paris sur la nécessité de négocier un couvre-feu à Paris-CDG.

Manifestation francilienne élus-riverains

Publication des actes du colloque au Sénat (courant février 2019)

Participation à la concertation préalable au réaménagement de Nantes-Atlantique et actions d'accompagnement des collectivités territoriales de Loire-atlantique. (Région, Métropole, département, communes).

Campagne d'adhésion 2019 lancée en janvier 2019 (dossier d'adhésion 2019 mis à jour + brochure de présentation de Ville et Aéroport) auprès des différents niveaux de collectivités territoriales et des parlementaires.



V)

QUESTIONS DIVERSES

- Bilan de la campagne d'adhésion 2018 et budget prévisionnel 2019 par M. Lucien Barge, Trésorier
- Session 2 de formation des élus, par M. Gérard Stemmer, Administrateur
Sujets proposés : Décibel et énergie sonore, Perception du bruit des avions, Lden, PEB, PGS
