



Association Nationale d'Elus

QUEL MODÈLE D'AÉROPORT DÉVELOPPEMENT DURABLE À INVENTER ?

Le transport aérien français peut-il opérer sa transition écologique ?

ASSISES DE L'AÉRIEN

(février-avril 2018)

Document préparatoire soumis à discussion
(version du 20/12/17)

PROJET DE MODELE D'AEROPORT DEVELOPPEMENT DURABLE

L'objectif est de définir un nouveau modèle d'aéroport 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 ?

Alors que le gouvernement a annoncé la tenue d'Assises de l'aérien début 2018 pour une durée de deux à trois mois (février-avril), il est opportun d'alerter les pouvoirs publics et de proposer des solutions nouvelles qui concilient des intérêts souvent contradictoires.

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

Le contrat d'engagement ou de développement durable des principaux aéroports existants ou à venir (ex. : Nantes-Notre-Dame-des-Landes) doit poser les conditions d'accompagnement de celui-ci, qui ne saurait être conçu sans éviter les erreurs passées identifiées. Ces conditions d'accompagnement relèvent d'une maîtrise foncière, d'une politique concertée de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire (mise en place d'instances de coopération territoriale type communauté aéroportuaire, d'économie mixte, et de concertation destinées à maîtriser l'aménagement du territoire étendu soumis à l'influence de l'aéroport), de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.

On voit qu'il existe aujourd'hui deux approches du transport aérien et du rôle que l'on veut lui voir jouer dans notre société. La première pose de lourdes questions telles que le financement de capacités insuffisamment encadrées, réglementées, et aussi la question de l'acceptabilité sociale d'un développement quasiment affranchi de contraintes intrinsèques puisque malgré les progrès réalisés ces dernières décennies et ceux encore à venir le transport aérien génère des nuisances sonores et atmosphériques préjudiciables pour les riverains des aéroports. La deuxième convient d'admettre qu'il n'y a pas nécessairement la possibilité de développer les aéroports de façon illimitée et ainsi de mettre en œuvre des mécanismes de gestion des contraintes auxquelles doivent alors faire face les opérateurs. Il est clair que l'augmentation du nombre de mouvements d'avions, favorisée notamment par un taux d'emport moyen qui atteindrait son seuil, nous conduirait à moyen terme à près de 600 000 mouvements supplémentaires annuels vers ou depuis la France (soit 1,7 million de mouvements annuels contre 1,24 million aujourd'hui).

À ce jour, l'unique référent législatif en matière de planification des capacités aéroportuaires est l'article 12 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 (dite Grenelle 1). Cet article prévoit que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales ». Cela s'appliquerait donc pour le projet du nouvel aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes. Mais la loi Grenelle est-elle suffisante pour introduire un nouveau modèle d'aéroport répondant au principe de développement durable ?

Le contrat de développement durable repose sur trois piliers : le développement économique, le volet social et le volet environnemental, sanitaire et territorial. Il se décline sur deux niveaux : au niveau national et son inscription au sein d'un Schéma aéroportuaire qui traduit les grandes orientations de l'État ; au niveau territorial ou sur chaque aéroport acnulé existant ou à venir un contrat de développement durable est signé.

Aujourd'hui, la possibilité d'un « crash » du transport aérien français existe si l'on reste dans un scénario de gestion à saturation des infrastructures existantes et si rien n'est fait pour anticiper la saturation annoncée du système aéroportuaire dans son ensemble. L'absence de vision stratégique est à l'opposé d'une politique de développement durable du transport aérien. Elle risque de porter préjudice aux trois piliers du développement durable.

Le document préparatoire aux Assises de l'aérien est ce projet de contrat de développement durable dans lequel l'ensemble des sujets les plus fédérateurs est inscrit à travers une plateforme de propositions dans la seconde partie du texte. (cf. tableau de synthèse des trois volets du CDD)

Ce travail est le fruit des réflexions menées au sein du groupe de discussion qui a réuni certains acteurs du transport aérien. Il s'agit de présenter à travers un tableau de synthèse, les trois volets qui constituent ce CDD : le volet économique, le volet social, le volet environnemental, sanitaire et territorial.

TABLEAU DE SYNTHÈSE DES TROIS VOILETS DU CDD

État des lieux critique / Propositions

ÉTAT DES LIEUX CRITIQUE	PROPOSITION DANS LE CDD
Volet économique	Volet économique
<p>Le transport aérien est moins créateur d'emplois que la moyenne des autres secteurs d'activité. Selon différents rapports d'experts, il crée un quart d'emplois de moins que le reste de l'économie (Source : Commissariat général au développement durable, Chiffres clés du transport, mars 2016).</p> <p>On a 500 000 emplois basés à 90 % en France.</p> <p>Le théorème : 1000 emplois directs par million d'unités de trafic (fret ou passagers) n'est plus démontré.</p> <p>Les gestionnaires d'aéroports, notamment le groupe ADP, ont exagéré le ratio d'emplois créés par rapport au trafic passagers. Les contrats de régulation économique (CRE) successifs indiquent un ratio de 460 emplois par million d'unités de trafic.</p> <p>Les retombées économiques et fiscales = 37 milliards d'euros, soit 2 % du PIB métropolitain.</p> <p>L'attribution de droits de trafic long-courrier aux compagnies du Golfe a entraîné la destruction de 250 emplois basés et une perte de 25 millions d'euros.</p> <p>Il existe 3 taxes principales du transport aérien (taxe de l'aviation civile, taxe d'aéroport et taxe de solidarité) prélevées auprès des transporteurs aériens. Elles représentent près de 1 milliard et demi d'euros (Source : Rapport Leroux sur la</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Au niveau des grands aéroports régionaux privatisés (Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint-Exupéry, Nice-Côte d'Azur) mettre en œuvre des pactes d'actionnaires afin de garantir un actionariat à majorité publique. 2) Au niveau des aéroports parisiens (Paris Aéroport), l'État examine actuellement différents scénarios de privatisation. Il est demandé de reporter ce projet de privatisation. 3) Assurer l'équilibre entre les intérêts propres aux gestionnaires d'aéroports (Paris Aéroport et les sociétés aéroportuaires) et ceux propres aux compagnies aériennes notamment par la régulation de la fiscalité, taxes et redevances (redevance d'atterrissage, redevance de stationnement et redevance par passager). 4) Fin du régime d'exception et retour à la caisse unique pour Paris Aéroport dans le cadre d'une révision du contrat de régulation économique en cours. 5) Favoriser une concurrence plus équilibrée et loyale entre les compagnies aériennes nationales et les compagnies du Golfe et asiatiques. L'État doit assurer la protection des intérêts légitimes des transporteurs aériens français par un contrôle strict des pratiques commerciales et droits de trafic ; il s'agit de limiter ces droits pour les transporteurs ne respectant pas une concurrence équitable (moratoire). 6) Réexaminer les projets d'investissements dans une logique d'intermodalité, en mettant en

<p>compétitivité du transport aérien, novembre 2014)</p> <p>à titre de comparaison, la TNSA représente 55 millions d'euros (après relèvement de son plafond de 47 à 55 millions d'euros dans le cadre du PLFR 2016).</p> <p>Les redevances aéroportuaires du groupe ADP sont en augmentation (= 2 fois l'inflation avec mise en place d'une double comptabilité permettant de maintenir le dividende versé au compte de l'État).</p> <p>L'État a accepté une nouvelle hausse des redevances de Paris Aéroport dans le cadre du CRE 2016-2020 malgré leur montant déjà élevé et alors que Paris-CDG est déjà le deuxième aéroport le plus cher d'Europe.</p> <p>Si l'on fait l'examen critique de ce volet économique, il faut évidemment nuancer la réalité des principaux aéroports régionaux acrusés par rapport à Paris.</p> <p>La qualité de l'emploi sur les principaux aéroports français pose toutefois question. Le pourcentage d'emplois précaires est important du fait notamment d'un recours des principales entreprises du secteur à la sous-traitance et des évolutions intervenues depuis le milieu de la décennie 2000 concernant les statuts des entreprises et celui d'ADP.</p> <p>Délocalisation d'une partie de la maintenance.</p> <p>On observe qu'il y a souvent une inadéquation entre l'offre d'emplois et le niveau de formation des demandeurs d'emploi sur le territoire aéroportuaire.</p> <p>Quant aux retombées économiques et fiscales générées par l'activité du transport aérien, elles restent inégalement réparties sur le territoire aéroportuaire à l'échelle des intercommunalités et communes riveraines.</p> <p>Le fossé s'est creusé entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes</p>	<p>cohérence les acteurs des transports ferroviaires et aériens.</p> <p>7) Renforcer l'indépendance de l'Autorité de supervision indépendante (ASI). Pour rappel, celle-ci a été créée en juillet 2016 pour intervenir notamment sur l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires versées par les compagnies aériennes.</p>
---	--

<p>(notamment sur Paris) : système de la double caisse, augmentation continue des redevances, etc.</p> <p>Celui-ci risque de s'accroître un peu plus à la faveur de la privatisation annoncée de Paris Aéroport.</p>	
Volet social	Volet social
<p>15 000 emplois supprimés ces 5 dernières années (Source : Pôle emploi).</p> <p>On observe des pratiques de dumping social et fiscal de la part des compagnies low-cost. Les compagnies bafouent les législations sociale et fiscale et reçoivent parfois des subsides de collectivités locales.</p> <p>Par ailleurs, le droit du travail n'est pas suffisamment sécurisé. Malgré les divers signalements et actions de sensibilisation, les outils légaux et les moyens humains pour lutter contre le travail illicite restent encore insuffisants, même si le travail accompli jusqu'ici par l'OCLTI (Office central de lutte contre le travail illégal) a permis de combattre certaines situations.</p> <p>Insuffisance des moyens de l'inspection du travail.</p> <p>Les syndicats du transport aérien sont hostiles aux dispositions de la loi Diard encadrant le droit de grève.</p>	<p>1) Créer un Observatoire indépendant de l'Emploi et de la Formation professionnelle autour des aéroports acusés</p> <p>2) Assurer une vigilance maximale sur le respect des normes sociales et fiscales françaises par les transporteurs étrangers (en particulier les compagnies low-cost).</p> <p>3) Utiliser la voie législative pour préciser la définition du personnel navigant travailleur indépendant dans le code des transports.</p> <p>4) Réexaminer la question du maintien des dispositions de la loi Diard encadrant le droit de grève dans le secteur aérien.</p>
Volet environnemental, sanitaire et territorial	Volet environnemental, sanitaire et territorial
<p>L'enjeu environnemental et sanitaire a pris une place primordiale aux yeux des populations.</p> <p>La compatibilité entre aéroports et zones urbaines est une problématique.</p>	<p>1) Mettre en place à l'échelle nationale un schéma des infrastructures aéroportuaires qui traduit les grandes orientations de l'État.</p> <p>2) Proposer à l'échelle locale un plan stratégique</p>

<p>Des centaines de milliers de personnes vivent au quotidien, jour et nuit, des nuisances aéroportuaires de toute nature. Celles-ci impactent leur santé et leur cadre de vie.</p> <p>Ces nuisances ne demeurent pas la priorité absolue des constructeurs d'avions ou de moteurs, de la DGAC ou même des gouvernements successifs.</p> <p>Les recommandations de l'ACNUSA sont peu suivies d'effets.</p> <p>Nous avons besoin d'un État stratège, visionnaire qui prenne la mesure des mutations du secteur et de ses enjeux économiques, sociaux, mais aussi et surtout environnementaux et sanitaires.</p> <p>La France doit rattraper son retard en matière d'évaluation de l'impact sanitaire du transport aérien (étude épidémiologique DEBATS).</p> <p>Le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA qui le finance doit être réformé.</p> <p>Le rapprochement des procédures PEB/PGS doit permettre d'aboutir à une cartographie unique du bruit.</p> <p>La question des vols de nuit étant la plus sensible pour les populations, il faut donc mieux réglementer et limiter ce trafic entre 22 h et 6 h.</p> <p>Le renouvellement urbain en zone C des PEB doit être encouragé si l'on veut sortir de cette spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale autour des aéroports.</p> <p>Si l'on s'intéresse au coût social du transport aérien, on relève une décote démontrée des valeurs immobilières dans le périmètre du plan d'exposition au bruit (PEB/ zone C) équivalente à 10 % en moyenne sur le prix de vente.</p>	<p>de développement durable pour chaque aéroport acrusé. Définir la capacité environnementale de chaque plate-forme par un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels. Ce plafonnement qui est révisable est fixé par arrêté préfectoral.</p> <p>3) Limiter le trafic de nuit entre 22 h et 6 h 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 6 h. 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.</p> <p>4) Mettre en place un Observatoire national de veille sanitaire autour des aéroports. Exploiter les premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS et définir des mesures de protection liées aux risques de l'impact sanitaire du transport aérien</p> <p>5) Réformer le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA, la remplacer par une nouvelle fiscalité, fondée sur le principe pollueur-payeur, avec un élargissement de la contribution aux gestionnaires d'aéroports.</p> <p>6) Mettre en œuvre une approche conjointe entre isolation acoustique et isolation thermique afin de coupler les travaux. Créer des plates-formes locales de la rénovation énergétique et phonique chargées d'instruire les dossiers d'aide à l'insonorisation.</p> <p>7) Réformer les PEB et PGS en leur substituant un document unique, en harmonisant les procédures, en simplifiant les cartes, et en prenant en compte les niveaux maxima de bruit.</p>
---	---

	<p>Permettre des opérations de renouvellement urbain maîtrisées et sous le contrôle du Préfet de département.</p> <p>8) Définir un nouveau mode de gouvernance (instance de concertation et de décision) : la communauté aéroportuaire (révision de la loi de 2004).</p> <p>Dans ce cadre, rééquilibrer la répartition des retombées économiques et fiscales sur les territoires aéroportuaires (ex. : dotations versées aux collectivités).</p> <p>Créer un Observatoire des valeurs immobilières et des stratégies résidentielles autour des aéroports acnusés (coût social du transport aérien).</p>
--	--

Contact : M. Julien DELANNAY, Chargé de mission
06.29.14.27.09 / 01.39.85.95.96