

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
du développement durable et de
l'aménagement du territoire**

Mercredi

9 juin 2010

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 58

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

– Audition, ouverte à la presse, de M. Pierre Graff, président-directeur général d'Aéroports de Paris (ADP)..... 2

**Présidence de
M. Christian Jacob**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Pierre Graff, président-directeur général d'Aéroports de Paris (ADP)**.

M. Christian Jacob, président. Monsieur le président directeur-général, je suis très heureux que notre commission puisse vous entendre pour la deuxième fois, puisqu'elle vous avait déjà auditionné le 15 juillet 2009, peu après sa création. Je vous prie par avance de bien vouloir excuser l'absence d'un certain nombre de nos collègues, qui siègent en ce moment même à la commission des affaires économiques afin de défendre leurs amendements relatifs au projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche, dont nous avons achevé pour ce qui nous concerne l'examen pour avis hier soir.

Afin de lancer le débat, je souhaite que vous reveniez sur les conséquences économiques et financières de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll, sur les dispositions prises pendant cet événement, ainsi que sur les enseignements, relatifs notamment à l'amélioration de la réactivité d'Aéroports de Paris (ADP), que vous en avez tiré. Quel jugement portez-vous sur les décisions prises pendant la crise, à la fois sur le plan national et européen ?

Par ailleurs, pourriez-vous nous éclairer sur la situation économique et bilantielle d'ADP ainsi que sur son évolution prévisible à court et moyen terme ? Nous savons enfin qu'ADP mobilise la majeure partie de ses investissements dans la construction du nouveau terminal de Roissy, baptisé « S4 », qui est destiné à améliorer l'offre d'Air France et de ses partenaires au sein de l'alliance Skyteam. Pouvez-vous nous faire part de l'état d'avancement du chantier et de son insertion dans votre stratégie ?

Enfin, et même si ce point peut paraître trivial et souvent subjectif, nos compatriotes se plaignent fréquemment, notamment au sein de la plate-forme aéroportuaire de Roissy, du temps d'attente nécessaire à la récupération de leurs bagages, temps qui leur paraît supérieur à celui observé dans la majeure part des *hubs* internationaux. Pouvez-vous nous indiquer si les efforts faits pour réduire ce temps ont porté leurs fruits ?

M. Pierre Graff, président directeur-général d'Aéroports de Paris. Monsieur le Président, je me réjouis d'être à nouveau entendu par votre commission et je réponds sans plus tarder aux questions que vous avez bien voulu me poser.

L'éruption du volcan islandais Eyjafjöll, tout d'abord, est un événement sans précédent dans l'histoire de l'aviation civile, puisque les éruptions volcaniques répertoriées jusqu'à présent, d'amplitude bien moindre, occasionnaient des nuages de cendre très localisés, donc facilement évitables par les pilotes. Là, le nuage de cendre a couvert la partie la plus fréquentée du ciel européen, l'information sur sa situation, ses dimensions ainsi que sur son évolution nous ayant été fournie en continu par deux centres d'expertise, le Volcanic Ash Advisory Center (VAAC) de Londres, qui observe le Royaume-Uni, l'Islande et la partie nord-est de l'Océan atlantique, et le Centre d'observation des cendres volcaniques de Toulouse, qui observe lui l'Europe continentale, le Moyen-Orient, le Maghreb et l'Afrique. La cendre constitue-t-elle un danger pour la circulation aérienne ? Incontestablement, car les cendres volcaniques sont composées majoritairement de basalte, dont la fusion due à la chaleur peut endommager les thermo-propulseurs des moteurs d'avion, jusqu'à les faire caler, mais également les carlingues ainsi que les sondes Pitot, tristement célèbres depuis l'accident du vol Rio-Paris AF 447.

Reprenons la chronologie de cette crise. Le jeudi 15 avril, alors en déplacement aux Pays Bas, j'apprends, à 10 heures du matin, de mon homologue d'Amsterdam que le centre de Londres a émis un signal d'alerte en donnant une carte de la forme du nuage à basse et haute altitude. L'espace aérien néerlandais ferme, tout comme celui du Bénélux et bientôt tout le nord de l'Europe est interdit à la circulation aérienne. A vingt trois heures le même jour, les autorités de l'aviation civile en France ferment le nord de l'espace aérien français, zone incluant Orly et Roissy, fort heureusement à une heure où la quasi-totalité du trafic est déjà effectuée. Le vendredi 16 avril, l'espace aérien européen est entièrement fermé, et, pour dire les choses simplement, c'est la pagaille ! De très nombreux passagers étrangers, bloqués dans les aéroports français, se trouvent empêchés de regagner leur destination finale, et de nombreux touristes français, en vacances à l'étranger, se trouvent, faute d'avions, dans l'incapacité de regagner le sol national.

Le samedi 17, des questions se posent sur les informations fournies par le centre de Londres, pourtant confirmées par Météo France, et sur la foi desquelles ont été prises les décisions d'interdiction, d'autant plus que l'aéroport de Roissy se trouve à la frange de la carte du nuage qui reste invisible depuis nos fenêtres... Nous lançons alors, à l'instar de nos homologues néerlandais et allemands, grâce à des compagnies et à des pilotes volontaires, un certain nombre de vols tests, suivis d'un examen visuel puis boroscopique - il s'agit de l'équivalent d'une endoscopie - des moteurs. Le dimanche, aucune avarie consécutive à l'un de ces vols n'ayant été détectée, la direction générale de l'aviation civile autorise (DGAC), contre l'avis de ses homologues européens, la réouverture de la circulation aérienne dans les fameux « corridors » ayant fait l'objet des tests. Cette réouverture partielle aurait eu plus d'effets si elle avait été simultanée sur l'ensemble de l'espace aérien européen, mais il a été impossible, pour des raisons matérielles, de réunir le conseil des ministres des transports de l'Union européenne, pourtant demandée personnellement par le Premier ministre au président de la Commission européenne... Le mardi, le ciel français était entièrement réouvert à la circulation aérienne. Mais le retour à la normale n'a pas été immédiat, bien évidemment, notamment pour les passagers étrangers qui avaient manqué une correspondance dans un aéroport parisien et s'y trouvaient bloqués.

Vous m'avez interrogé sur les conséquences de cette crise. Pour me résumer, je dirais qu'elles sont d'abord financières, et que de ce point de vue-là, ADP a vécu une véritable catastrophe : elle a en effet occasionné 24 millions d'euros de pertes de chiffre d'affaires, et 21 millions d'EBITDA (*Earning before interest, taxes, depreciation and amortization*). Nos charges sont restées inchangées - elles se sont même accrues car nous avons mobilisé 100 salariés supplémentaires - puisqu'en l'absence totale de trafic, tous les aérogares sont restés ouverts afin d'accueillir les touristes qui n'avaient pas eu la possibilité de bénéficier, pour des raisons pécuniaires ou pour des raisons liées à la saturation du parc hôtelier, d'un hébergement. En revanche, nos recettes se sont effondrées, faute d'activité, et nous avons donc dû prendre quelques mesures d'économie comme la diminution, via le dispositif de « RTT », d'une partie du personnel salarié chargé des activités d'escale, ou la suspension de certaines commandes chez nos sous-traitants auprès desquels nous avons à juste titre invoqué un cas de force majeure. ADP a également dû, afin de ne pas pénaliser les avions qui étaient restés bloqués « au contact » des zones aéroportuaires, accorder aux compagnies aériennes propriétaires des tarifs dits « de garage », qui sont très avantageux. De même, des tarifs préférentiels ont été accordés aux automobilistes qui ont vu leur véhicule immobilisé pour une période bien plus longue que prévue.

Quant aux enseignements à tirer de cette crise, j'en vois plusieurs. D'abord elle a été remarquablement bien gérée par les pouvoirs publics dans leur ensemble, et ce grâce à une

mobilisation de l'État. Une réunion quotidienne, au moins, avait lieu au niveau interministériel sous la présidence du Premier ministre et au niveau ministériel sous celle de M. Jean-Louis Borloo, ministre en charge des transports. La direction générale de l'aviation civile a eu le courage, comme je viens de le souligner, d'initier une démarche qui a permis de débloquer la situation. Ces événements nous ont ensuite permis d'adopter, par exemple lors de la seconde éruption du volcan, qui a eu lieu début mai, d'ampleur bien moindre, une attitude critique et un regard plus avisé sur les données fournies par le modèle mathématique : nous savons maintenant qu'il ne donne aucune information sur la densité des nuages, dont se servent les centres d'observation des éruptions volcaniques.

Nous savons aussi désormais que les données relatives aux nuages cendreaux les plus pertinentes pour le trafic aérien sont la densité et l'altitude, ce dernier paramètre étant déterminant pour la durée d'exposition des aéronefs. En effet, si le nuage se situe à une faible altitude, les avions ne font que le traverser pendant un laps de temps très court, au décollage ou à l'atterrissage, et les risques sont moins élevés que s'il s'étend à une altitude de vol. Dans notre démarche, les données fournies par Eurocontrol, organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, nous ont conforté car elles présentent une image précise des zones denses et elles me paraissent donc particulièrement utiles aux professionnels de l'aviation civile.

Je le répète. Le résultat affiche donc une baisse de 24 millions d'euros, qui correspond, en EBITDA – soit le ROC majoré des dotations aux amortissements et des dépréciations d'immobilisations nettes de reprises – à une perte de 20 millions. Nous avons perdu 1,4 million de passagers par rapport à la même date de l'année dernière et, par rapport au trafic attendu, nous évaluons la différence à moins 1,6 million de passagers.

Bien entendu, cela n'est pas resté sans incidence sur nos prévisions de croissance du trafic aérien de la place de Paris. Alors que nous tablions sur une croissance de 0,5 point par rapport à l'année noire que fut 2009 et que l'heure était à un certain optimisme, nous avons dû revoir à la baisse notre prévision. Cependant, les prévisions de trafic estival n'étant pas mauvaises, nous pouvons espérer – hors événements exceptionnels tels que des grèves ou une nouvelle éruption volcanique – que 2010 représente au final une année blanche par rapport à la précédente.

Tous calculs faits, nous devrions retrouver les 83 millions de passagers qui ont transité par nos aéroports en 2009. Au reste, ce chiffre de 83 millions de passagers est cohérent avec la croissance du PIB français, la pertinence de la corrélation entre évolution du PIB et croissance du trafic aérien étant désormais bien établie.

Avant la crise de 2008, la prévision de croissance du trafic pour l'année s'établissait à 4%. Au final, nous avons eu un modeste 0,8 %, ce qui est plutôt bien par rapport aux autres places mondiales, souvent en négatif. En 2009, le trafic a chuté de 4,7%, et, là encore, ce chiffre est à rapprocher des 8% constatés à Schiphol ou des 5% de Francfort.

Les résultats économiques de l'exercice 2009 ne sont pas mauvais : le chiffre d'affaires progresse de 4,2% pour atteindre, en EBITDA, 883 millions d'euros. Quant au résultat opérationnel courant (ROC), il progresse de 3,5%. Toutefois, le résultat net régresse légèrement par rapport à 2008.

Pourquoi la place de Paris résiste-t-elle relativement mieux que beaucoup d'autres ? D'abord, et nous n'avons pas de mérite particulier à cet égard, parce que la France est un pôle

d'attraction touristique et économique exceptionnel. Toutes les compagnies du monde y regardent à deux fois avant de supprimer des vols vers Paris ! Ensuite, parce que l'activité sur les grands hubs se dégrade moins vite que le trafic de point à point.

Nous avons également mis en place un plan structurel d'économies qui nous a conduits à bloquer les salaires et les recrutements, aucun départ n'ayant été remplacé ; cela nous a permis de réaliser une économie de 45 millions d'euros. Comme l'on s'en doute, le climat social s'en est ressenti mais les personnels ont bien compris les enjeux de cet effort exceptionnel. Cette année, nous « rouvrons les vannes » avec prudence et je suis attentif à ce que la situation sociale de l'entreprise ne se tende pas.

Enfin, notre modèle économique est singulier car, à côté d'un cœur de métier structurellement peu rentable, nous avons construit un socle de stabilité auxiliaire qui nous permet de mieux résister aux aléas de la conjoncture. Ce pôle de stabilité, ce sont les commerces implantés dans nos aéroports et nos actifs immobiliers.

S'agissant des commerces, le chiffre d'affaires par passager a progressé de 26 % en trois ans, dont près de 7% au cours de la seule année 2009, pourtant marquée par la crise. Notre politique immobilière constitue un atout précieux : nos grands clients réguliers paient leur loyer, et cela a un effet stabilisateur non négligeable.

La plupart des compagnies aériennes ont beaucoup souffert des effets de la crise. Cependant, les compagnies *low cost* enregistrent une bonne progression, avec un taux de croissance d'activité de 18% pour Easyjet, de 15% pour Transavia et de 6% pour la compagnie espagnole Vueling Airlines.

Ces différents éléments incitent à un certain optimisme, d'autant que le *mix trafic* demeure avantageux : sur une baisse globale de 4,7%, le trafic des longs courriers, soutenu par l'essor des grands avions, ne diminue que de 3 % alors que les destinations court et moyen courrier sont beaucoup plus affectées. Au total, le modèle économique aéroportuaire est plus stable que celui des transporteurs aériens.

S'agissant, Monsieur le président, des délais d'attente pour la livraison des bagages, je n'ai pas eu connaissance d'un regain de réclamations dans la période récente. J'appelle l'attention sur le fait que la responsabilité des opérations de déchargement de l'avion incombe à la compagnie aérienne et non à l'aéroport. En clair, le temps de livraison des bagages à Paris ne dépend pas des diligences d'ADP !

La seule action significative que nous pouvons mener – mais elle suppose des investissements très lourds – est d'inciter à améliorer le taux d'avions entrant, après avoir atterri, en contact direct avec l'aéroport. Bien entendu, plus l'avion est stationné à proximité de la plateforme, plus le temps de déchargement de sa cargaison peut être réduit. Nous nous attachons aussi à créer régulièrement de nouvelles portes, mais, comme je l'ai déjà dit, le coût est exorbitant. Avec le satellite 4 (S4), nous allons atteindre un taux d'avions stationnés au contact direct de la plateforme de l'ordre de 85 %, ce qui correspond au standard mondial le plus avancé. Je pousse aussi à la généralisation de l'affichage du temps de livraison des bagages : mieux informé sur son délai d'attente, le passager le supporte mieux, même si j'ai bien conscience que l'objectif premier en termes de service doit être de raccourcir ce délai. On peut aussi envisager de conclure une charte de bonnes pratiques avec les compagnies. D'autres places – comme celle de Singapour – adoptent des mesures bien plus contraignantes,

avec l'application de pénalités à l'encontre des compagnies qui ne déchargent pas dans un délai donné mais cela me semble difficilement envisageable chez nous.

J'en viens au satellite 4. L'objectif est de disposer, dans le pavillon 2 E, de trois grandes salles d'embarquement : la « jetée », S3 et S4, ce dernier étant doté de 16 portes dont 7 adaptées à l'A380.

Les travaux d'aménagement de S4, décidés en 2005, étaient déjà engagés lorsqu'est survenue la crise de 2008 ; fallait-il les poursuivre ou abandonner ? Nous avons décidé de ne pas sacrifier le projet, tout en nous astreignant à des économies d'investissements de l'ordre de 100 millions par an.

Pourquoi soutenir le projet S4 ?

D'abord, parce que cela permettra à Air France de concentrer ses opérations et d'assurer de meilleures correspondances. Renoncer au S4 aurait été préjudiciable à l'amélioration constante du hub d'Air France et, par conséquent, à l'économie aérienne nationale.

Ensuite, parce que son aménagement participe de l'amélioration constante du service rendu, ce qui constitue notre première priorité. La multiplicité des intervenants et des attentes de nos clients ne facilite pas la tâche : l'homme d'affaires américain n'a pas les mêmes exigences que le jeune qui part camper avec des copains ! Ce qui fait consensus, c'est que les aéroports doivent être propres, spacieux, clairs et qu'il doit y régner autant que possible une ambiance agréable. La meilleure illustration en est le terminal 2 E de Roissy, qui recueille auprès des passagers un taux de satisfaction de 92%. A terme, ADP entend hisser la place de Paris dans la norme mondiale haute, à l'instar de Londres, Amsterdam ou Dubaï. Or bloquer le développement du S4 nous empêcherait de mener à bien la rénovation des satellites 2B et 2D, aujourd'hui défraîchis. En 2012, la mise en service du S4 permettra de fermer 2B, qui est aujourd'hui le plus critiqué. Sa rénovation hors de toute exploitation commerciale coûtera moins cher que si nous étions contraints de le laisser ouvert ; à terme, ce pavillon a notamment vocation à accueillir Easyjet.

Enfin, n'oublions pas que l'aménagement du satellite 4 représente quelque 1500 emplois permanents. Dans le contexte actuel, il serait difficile d'y renoncer ! Après sa mise en service, S4 sera animé par énormément de commerces qui, chacun à sa manière, diront la France dans toutes ses composantes.

M. le président Christian Jacob. Merci, Monsieur le président, pour ces éléments très précis. Je donne la parole aux orateurs des groupes pour une première série de questions.

M. Jean-Paul Chanteguet. Le rapport sur la politique de développement durable de l'entreprise est particulièrement bien réalisé ; pourriez-vous simplement préciser quel pourcentage du budget est consacré à cette politique ? Pourquoi ADP ne communique pas davantage sur ce sujet ? Quelle est la politique de covoiturage menée par l'entreprise compte tenu des 120 000 salariés qui travaillent sur la plate forme aéroportuaire ? Comment votre politique en faveur de l'environnement est-elle partagée par vos clients ?

Pourriez-vous exposer l'état du climat avec les riverains des aéroports de Roissy, Orly et du Bourget, mais aussi de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ?

Le nouveau terminal S4 est-il prévu pour bénéficier de la certification Très Haute Qualité Environnementale ? Par ailleurs, sur quelles prévisions de croissance du trafic repose sa construction, compte tenu du fait que l'International Air Transport Association (IATA) a prévu que les profits globaux des compagnies aériennes seraient de 2,5 milliards de dollars en 2010.

Quels sont les investissements d'ADP dans le domaine de la sécurité, notamment des scanners corporels ?

Quelles sont, selon vous, les conséquences de l'abaissement de la recommandation d'ADP par JP Morgan ?

Par ailleurs, quelle est votre analyse sur la construction de la plate-forme de Notre-Dame-des-Landes près de Nantes ?

Enfin, le rapprochement entre Air France et KLM présage-t-il d'un rapprochement entre ADP et l'aéroport de Schiphol ?

M. Stéphane Demilly. Quel est votre sentiment sur le projet de liaison à grande vitesse entre Roissy et Amiens, qui permettrait aux habitants de la Picardie d'avoir un meilleur accès aux vols internationaux ?

Avec une capacité d'accueil annuelle de 81 millions de personnes, Roissy se place devant Londres- Heathrow ; quelle est selon vous la limite de saturation de l'aéroport ? Les chiffres de développement du trafic semblent démontrer l'inopportunité d'un troisième aéroport proche de Paris. Quelle est votre analyse à ce sujet ?

Sensible à votre concept d'aéroport écologique, j'aurais aimé savoir si le nouveau terminal S4 répond à la norme HQE ?

M. Yanick Paternotte. Compte tenu du fait que l'évolution des infrastructures de l'aéroport se fait à l'Est de la plate-forme, alors que les accès sont plutôt à l'Ouest, comment envisagez-vous l'accessibilité des personnes qui viennent de la Seine-et-Marne en l'absence notamment de bouclage de la Francilienne ? Que pensez-vous du cofinancement des voiries pour diversifier ces accès par la route ?

Quelle est votre stratégie de gestion des taxis parisiens sur la plate-forme compte tenu du fait qu'ils sont désormais stationnés sur une base arrière avec sept points de contact dans les différentes aérogares, ce qui n'est pas toujours efficient ?

Quelles sont les implications de l'exploitation des A 380 ? Tous ces gros porteurs seront-ils dans le nouveau terminal ou ceux des compagnies Emirates ou Singapour Airlines resteront-ils dans les autres terminaux ? N'y aura-t-il pas un problème de gestion des *slots* attribués à ces avions ?

Compte tenu du fait que les compagnies *low cost* atteignent maintenant 15% du marché et sont présentes, contrairement à ce que l'on pensait initialement, dans les grands aéroports, quelles sont les conséquences pour ADP, notamment en termes d'acquittement des redevances ? Quelle est votre stratégie à l'égard d'autres aéroports comme Beauvais pour Ryanair ?

Avec 4 pistes, quelles sont les limites physiques du nombre d'avions que Roissy peut accueillir, compte tenu du fait que le chiffre actuel est de l'ordre de 550 à 600 000 avions par an ?

Dans le cadre de la loi sur le Grand Paris, il a été décidé d'installer une forêt près de Roissy. Quelles sont, selon vous, les conséquences de cette décision, notamment s'agissant de la présence d'oiseaux qui peuvent entraîner des accidents ?

ADP est le premier aéroport pour le transport de fret ; toutefois, compte tenu de la crise mondiale et de la décision d'Air France de « réduire la voilure » dans ce secteur, quelles sont les perspectives économiques ?

Par ailleurs, l'interdiction des vols entre minuit et cinq heures du matin a entraîné une intensification du trafic entre 22h et 23h le soir, ainsi qu'entre 5h et 6h au matin. Quelles sont les améliorations possibles compte tenu de la préconisation de l'OMS relative aux 8h de sommeil nécessaires à l'organisme ? Existe-t-il des évolutions du cadre international dans ce domaine ?

M. André Chassaigne. Je tenais d'abord à vous remercier pour les réponses très précises que vous m'avez apportées par écrit à la suite de votre dernière audition.

Il y a un véritable problème pour prendre un taxi à Roissy notamment lorsque l'avion atterrit au terminal G, par exemple quand on vient de Clermont-Ferrand : le temps que l'on perd est un véritable handicap. Qu'est-il prévu dans ce domaine ?

Par ailleurs, je tiens à dénoncer fermement les conditions dans lesquelles voyagent les passagers entre Clermont-Ferrand et Orly, qui font l'objet de plaintes régulières. On doit souvent attendre le personnel pendant plus d'une demi heure, puis attendre l'ouverture des portes. Il y a un véritable problème de coordination contre lequel le personnel de bord lui-même est « remonté ». Avant l'embarquement, les passagers sont agglutinés à l'extérieur dans l'attente d'un éventuel embarquement. On nous répond que la consigne est désormais, pour le personnel d'embarquement, de ne pas arriver trop tôt. Est-ce par mesure d'économie ?

Enfin, il est tout à fait anormal que les services ne soient pas les mêmes en fonction des destinations et des vols. Ainsi, il arrive que le passager ait accès à la presse, mais ce n'est pas toujours le cas. Il faut absolument qu'il y ait une ligne claire sur ce genre de prestations, afin que le passager puisse, éventuellement, se procurer des journaux dans l'aéroport.

M. Pierre Graff, président directeur-général d'Aéroports de Paris. Monsieur Chanteguet, Aéroports de Paris attache la plus grande importance au développement durable, comme le montre la Charte signée par les aéroports français le 28 janvier 2008 avec les compagnies aériennes qui comporte de nombreux engagements environnementaux.

ADP cherche tout d'abord à économiser sur le temps de roulage des avions, ce qui impose d'investir pour que les appareils rejoignent au plus vite les pistes. Un gain de deux minutes sur le temps de roulage a pu être ainsi obtenu en 2009. Cette question se pose principalement en période de saturation et l'on s'efforce aujourd'hui, en concertation avec une instance de coordination européenne, de parvenir à une gestion plus localisée des départs.

Les actions menées concernent ensuite l'application de la haute qualité environnementale (HQE) dans les bureaux et le secteur tertiaire ; s'agissant des terminaux, qui sont des bâtiments recevant du public et où n'existent pas de normes HQE, on peut dire

que l'on invente celles-ci au fur et à mesure. Les consommations énergétiques internes doivent être réduites de 20 % par passager d'ici à 2020 et de 40 % d'ici à 2040. Ces consommations se sont réduites de 15 % depuis 2004, mais l'on a assisté à une stagnation de ce mouvement de baisse depuis la crise. 5 % doivent encore être gagnés en dix ans, ce qui impose des actions fines en matière de chauffage, de climatisation, ou encore d'infrastructures.

En matière d'énergies renouvelables, l'encouragement donné à la géothermie fait l'objet de financements à hauteur de 12 millions d'euros pour un puits profond de 1 700 mètres, qui assure le chauffage d'Orly Ouest, d'Orly Sud et d'une partie du quartier d'affaires ; le développement de panneaux solaires à « Charles de Gaulle » reste, quant à lui, très difficile en raison du type de construction des bâtiments et de la gêne occasionnée par les panneaux sur les pilotes. Deux programmes connaissent en revanche un avenir prometteur : les thermofrigopompes, qui pourront être utilisés sur le « satellite 4 » et la valorisation de la biomasse, pour laquelle un projet doit être lancé à la fin de 2010.

ADP a réduit ensuite ses émissions de dioxyde de carbone pour les véhicules légers (30 % de ces véhicules sont alimentés à l'électricité ou au gaz) et a lancé avec d'autres opérateurs tels qu'EDF, GDF Suez, Bouygues un appel d'offres conjoint portant sur 50 000 véhicules. Il faut noter enfin une réduction significative de la consommation de papier et d'eau.

Il est vrai que nous communiquons peu sur nos actions en matière de développement durable et que nous pourrions renforcer cette communication, par exemple en matière de géothermie, que nous utilisons sans que cela soit connu.

Pour le covoiturage, des efforts aussi sont menés ; Air France vient d'ailleurs de rallier ADP. Aujourd'hui, les compagnies aériennes et les PME présentes sur les sites d'ADP ont à cet égard des programmes de développement durable.

Les conflits avec l'aviation légère sont récurrents, mais ont toujours été résolus. S'agissant de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, qu'ADP exploite, mais sans en tirer de bénéfices, il faut rappeler que Paris doit disposer d'héliport et la meilleure solution est sans doute de continuer d'exploiter celui qui existe actuellement car il sera impossible de trouver une ville disposée à accueillir un héliport.

Quels objectifs de croissance retenir à compter de 2011 ? Cette croissance pourrait être de 3,2 % sur les cinq années qui viennent pour les passagers, une véritable reprise ne pouvant être envisagée avant 2012, un léger « redémarrage » étant possible l'année prochaine.

J.P. Morgan a abaissé la note d'ADP, mais, même dégradée, cette notation reste la meilleure de celle des aéroports européens. Le ratio prudentiel d'ADP redevient voisin de 25 % et l'appréciation des notateurs devrait être meilleure.

Les relations avec KLM sont bonnes, mais les aéroports de Paris et d'Amsterdam ne sont « pas mariés, mais pacés », ADP et Amsterdam possédant chacun 8 % du capital de l'autre aéroport et ayant un projet industriel commun ; le Gouvernement néerlandais qui est majoritaire dans le capital de l'aéroport d'Amsterdam reste en toute hypothèse très jaloux de ses prérogatives en la matière.

Monsieur Demilly, la capacité d'accueil de Roissy sera bien de 81 millions de passagers par an à partir de 2012. En ce qui concerne la construction d'un troisième aéroport en région parisienne, je souligne que cette question a buté sur l'absence d'un consensus politique et social pour constituer des réserves foncières nécessaires. Ce n'est pas cette solution qu'il faut poursuivre.

Il n'existe pas de limites physiques à l'Aéroport de Roissy, qui compte quatre pistes. Les limites sont environnementales : en matière d'énergie sonore, il est impossible de dépasser un plafond correspondant à la moyenne du bruit émis entre 1999 et 2001 ; l'on est aujourd'hui à 85 % de ce plafond, qui est d'ailleurs pondéré selon les horaires. Les limites touchent également à l'habileté des contrôleurs aériens ; 114 contrôles sont réalisés actuellement en une heure, mais l'on pourra difficilement aller au-delà de 120 contrôles quotidiens. Les limites concernent enfin l'accès de « Charles de Gaulle » : l'autoroute du Nord étant aujourd'hui saturée, il faut développer d'ici à 2020 les dessertes ferroviaires. La limite administrative pour les pouvoirs publics reste à 680 000 mouvements qui sert de base au calcul des plans d'exposition au bruit (PEB). Avec l'existant, on pourrait accueillir le trafic jusqu'en 2020-2025.

Monsieur Paternotte, renforcer l'accessibilité de la plateforme de Roissy à l'Est, cela ne peut passer – mais peut-être manqué-je d'imagination ? – que par la Francilienne. Ayant saturé nos capacités d'investissement à moyen terme, je n'envisage pas de faire participer ADP à la régénération de la voirie structurante en Ile-de-France... Au reste, cela excède largement le champ de compétences d'une entreprise privée telle que la nôtre. Ne faisons pas de l'urbanisme « à l'escopette » : le jour où les règles changeront et où les entreprises cofinanceront les infrastructures dont elles bénéficient, nous nous adapterons. Mais nous en sommes loin !

En réponse à tous ceux qui m'ont interrogé à ce sujet, j'indique que je n'ai aucune compétence sur les taxis, gérés comme chacun sait par la Préfecture de Police. Il s'agit d'une profession éclatée, entre des artisans et de grosses compagnies. Certains sont très professionnels, d'autres moins. A l'évidence, Roissy Charles-de-Gaulle exerce sur eux un pouvoir d'attraction considérable, ce qui nous a contraint de créer la base arrière. Il semble que certains artisans préfèrent se contenter d'un aller-retour Paris-Roissy plutôt que de multiplier des courses fatigantes dans la capitale. Cela est d'autant plus ennuyeux que le Maire de Paris souhaite développer la présence des taxis dans Paris, mais je n'ai aucun moyen d'action à ce sujet. En outre, taxis autorisés et clandestins se livrent une guerre permanente, ce qui nuit à l'image de la France auprès des passagers étrangers.

A ma connaissance, le délai d'attente d'un taxi s'est beaucoup amélioré et je n'ai plus de réclamations lourdes à ce sujet. Nous avons créé des sas intermédiaires, rénové la base arrière, qui subit sans arrêt des dégradations, et confié à un partenaire spécialisé le soin de développer un logiciel de gestion des flux. Au final, le temps d'attente a diminué.

Pour être exhaustif, je précise que les effectifs de la police spécialisée des taxis – les « Boers » – sont insuffisants et que l'expérimentation d'une voie dédiée de retour à Paris a été abandonnée. Les chauffeurs le regrettent car, si le gain de temps n'était pas avéré, au moins pouvaient-ils indiquer à leurs clients un temps de parcours relativement fiable.

Enfin, sachez qu'ADP a conclu avec la G7 un accord commercial non exclusif permettant, *via* le site Internet de l'entreprise, de réserver un taxi à l'arrivée depuis Tokyo, Sydney ou Los Angeles. Parallèlement aux espaces dédiés aux taxis, nous aménageons des

emplacements pour les voitures de grande remise et je puis témoigner que les motos taxis – dont la licéité n'est pas certaine – semblent tolérées sur la plateforme.

S'agissant de l'exploitation de l'A 380, je confirme que 13 portes lui seront dédiées – dont 7 dans le S4, toutes étant dévolues à Air France et à ses partenaires. Pour autant, si par bonheur l'A 380 se développe, nous adapterons la plateforme aux besoins des autres compagnies, comme nous le faisons déjà pour Singapore Airlines.

Les compagnies *low cost* occupent désormais 12 % de la place de Paris et elles paient les mêmes redevances que les autres. Au reste, leur principale préoccupation n'est pas de faire baisser ces redevances mais de pouvoir opérer des rotations rapides – ce qui est plus facile dans un petit aéroport – et de bénéficier de nouveaux slots pour conforter leur rentabilité. Je suis en mesure de vous indiquer qu'Easyjet est très satisfaite des performances de la place de Paris.

Tout ce qui permettra d'améliorer la desserte de Roissy m'agréee et je suis par conséquent favorable au Grand Paris. Encore faudra-t-il disposer d'une gare d'accueil à même de supporter le TGV, Roissyval, le métro automatique de la double boucle, CDG express, peut-être l'Eurostar, etc. Monsieur Demilly, l'objectif d'accueillir une part du réseau picard est-il tenable dans ces conditions ? Je ne le sais pas encore.

Disposant d'un système de lutte contre le péril aviaire, nous ne sommes pas opposés à l'existence d'une forêt à l'ouest de Roissy ! Cela pourra aider à la constitution de notre centrale de biomasse. Disposera-t-on cependant d'une réserve foncière suffisante ?

Oui, la politique d'Air France en matière de fret est en train d'évoluer. Le « tout cargo » recule et l'accent est mis sur les transports en soute. Le volume global de fret acheminé par la voie aérienne ne diminue pas dans l'ensemble de la place. FedEx se développe et investit, et nous enregistrons énormément de demandes de la part des entreprises transitaires de fret, la plupart des compagnies réclamant des capacités supplémentaires, tant en soute qu'en tout cargo.

J'en viens aux conditions d'emploi sur la plateforme, tout en indiquant d'emblée qu'ADP n'emploie que 4 000 salariés sur les 125 000 de la place. Notre entreprise suit de très près les difficultés de logement de ses jeunes agents : nous cotisons au 1%, nous avons cédé des terrains – malheureusement en zone C d'exposition au bruit – à l'office HLM du Val-d'Oise, nous mettons le pied à l'étrier à nos jeunes en liaison avec des associations comme « Papa Charlie ». Naturellement, la multitude de PME présentes sur le site ne peut pas mener une politique d'accompagnement social aussi aboutie.

Merci, Monsieur Chassaigne, pour vos compliments et permettez-moi de répondre à votre « hargne ». Vous dites, Monsieur le député, que vous attendez souvent la passerelle. Si elle est hors service et qu'elle pourrit sur le tarmac, je suis responsable et je mérite votre courroux car je dois mettre du matériel en état à la disposition des compagnies. Par contre, si la passerelle n'est pas mise en place assez vite, je n'y suis pour rien car la responsabilité de cette mise en place incombe au transporteur, pas à l'aéroport ! Le commandant de bord qui s'en plaint est soit de mauvaise foi, soit ignorant des procédures. Quant à l'ouverture des portes, il me semble naturel qu'elle soit assurée par le personnel d'embarquement de la compagnie qui vous transporte. Enfin, ce n'est pas le personnel d'ADP qui procède à l'enregistrement des passagers ni aux formalités d'accès à bord. Adressez-vous par conséquent aux bons interlocuteurs.

S'agissant de la mise à disposition des journaux, je serai encore plus clair: ADP a conclu des accords commerciaux avec les kiosquiers présents dans les aéroports qui interdisent d'assurer un service gratuit de mise à disposition de journaux. La seule publication que nous diffusons gracieusement est notre journal d'entreprise, dont je vous recommande la lecture !

M. le président Christian Jacob. Merci pour ces premières réponses. Je donne la parole à mes collègues pour une nouvelle série de questions.

Mme Geneviève Gaillard. Monsieur le Président-directeur général, les deuxièmes rencontres « Animal et société » – le Grenelle des animaux – ont mis en évidence un essor préoccupant du trafic d'animaux. ADP entend-il se saisir de la question ? Le fret aérien contribue à la diffusion de nouvelles espèces potentiellement nuisibles comme le chrysomèle ou le frelon asiatique. En êtes-vous conscient et pouvez-vous nous aider à y remédier ?

M. Didier Gonzales. J'ai écouté très attentivement vos propos sur la valorisation du patrimoine immobilier d'ADP et je partage vos analyses.

Dans le droit fil du comité opérationnel du Grenelle de l'environnement consacré au bruit, le Conseil national du bruit a fait sienne la recommandation de mener de pair l'isolation phonique et l'isolation thermique des bâtiments, et des expériences ont été conduites en ce sens sur les sites aéroportuaires de Marseille, Lyon et Toulouse. Qu'en est-il à Paris ? Il s'agit d'une problématique très prégnante, en particulier à Orly où l'aéroport est enclavé dans un tissu urbain très dense. ADP est-il concerné par ces programmes conjoints d'isolation thermique et phonique ?

M. Christophe Caresche. Quelle est la proportion des vols moyen et long courrier dans le trafic géré par ADP, sachant que votre compagnie les privilégie par rapport aux vols intérieurs. Quelles relations entretenez vous avec la SNCF dans le domaine de l'intermodalité ?

M. Jacques Le Nay. En tant qu'utilisateur régulier de l'avion, je suis toujours agacé de constater que l'on embarque dans les avions avec des bus – dans lesquels on peut avoir très froid en hiver – qui laissent tourner leur moteur en attendant les passagers. Dans une perspective de développement durable, ne peut-on pas envisager des véhicules électriques ?

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. S'agissant de la liaison entre Roissy et Limoges, autrefois opérée par Britair au profit de 3 millions de personnes habitant le versant ouest du massif central, ADP serait-t-il favorable à l'accueil de cette desserte si une compagnie acceptait de la prendre à nouveau en charge ?

M. Yves Albarello. Le rapport du préfet de région, M. Canepa, sur les retombées économiques de Roissy montre qu'elles sont sensibles dans un axe entre Villepinte et Paris seulement. D'après vous, comment peut-on envisager d'élargir ces retombées à l'ensemble du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne ?

Que pensez-vous des deux infrastructures majeures décidées dans le cadre du Grand Paris, à savoir CDG Express permettant de relier la capitale rapidement et le bouclage des 15 kilomètres de ligne à grande vitesse entre Roissy et Orly ?

L'agrandissement de la plate-forme entraînant une augmentation des surfaces imperméabilisées, quelles mesures prenez vous pour préserver la qualité de l'eau du bassin de

la Renardière ? Ce bassin, d'un volume de 1,2 million de m³, dispose en effet d'une autorisation de rejet dynamique dans la rivière Beuvronne.

M. Christophe Bouillon. ADP dispose-t-il d'un plan de déplacement d'entreprise? Vos efforts en matière de développement durable sont-ils allés jusqu'à la réalisation d'un bilan carbone? Les modifications des pouvoirs de l'ACNUSA, votées dans le cadre du projet de loi Grenelle II, vous semblent-elles aller dans le bon sens?

M. Philippe Plisson. Dans la perspective de la fin du pétrole, quelles sont les mesures envisagées dans le domaine du transport aérien à l'horizon de cinquante ans?

M. Frédéric Cuvillier. Après le récent blocage de l'espace aérien, des réflexions ont-elles été menées pour envisager les mesures à prendre, dans des circonstances similaires, pour permettre l'utilisation d'autres modes de transport? Lors de l'éruption du volcan islandais, les ports de la manche et de la Mer du Nord permettant de relier Londres au Continent ont en effet été totalement saturés, posant ainsi d'importants problèmes de sécurités relatifs, notamment, aux passagers clandestins.

M. Raymond Durand. Quelles mesures ont-été prises pour améliorer la collaboration de votre plate-forme avec celle de Saint-Exupéry à Lyon?

M. Pierre Graff, président directeur-général d'Aéroports de Paris. Mme Gaillard, s'agissant de la présence d'animaux dans les aéroports, il faut rappeler que la réglementation sanitaire correspondante ne relève pas d'ADP mais qu'elle est élaborée par le ministère de l'agriculture. L'accueil des animaux relève de la compétence des transporteurs aériens, notamment d'Air France, qui a conclu un contrat avec un prestataire au sol. Les contrôles sanitaires au sein des terminaux sont permanents, et les installations spécifiques pour le transit ou la quarantaine des animaux ont été réhabilitées. Nous avons d'ailleurs proposé de les reprendre en charge en cas de défaillance du prestataire.

En matière immobilière, il est exact qu'on doit grouper isolation phonique et thermique, surtout pour les opérations collectives. Les problèmes rencontrés sont principalement de financement : ces interventions sont parfois aidées par la puissance publique et il faudrait mettre en place des circuits pour faire converger les aides existantes sur les opérations projetées.

Monsieur Caresche, 19 % des vols courts courriers se font à destination de la France, sur la place de Paris, 41 % de l'Europe. Pour les courts et moyens courriers, on constate ainsi le poids important des vols domestiques, dont l'importance tend cependant à se réduire. De janvier à avril 2010, les vols domestiques ont connu un mouvement de baisse de 7 %, ceux à destination du reste du monde de 2 %. Il y a donc un accroissement de la part du « long courrier ».

Mme Pérol-Dumont, ADP est prêt à donner des « slots », par l'entremise d'une autorité indépendante, un coordinateur contrôlé par l'État. En matière de « slots », il n'existe pas de limitations à « Charles de Gaulle » ; il faut simplement trouver des transporteurs prêts à assumer le risque commercial correspondant.

Monsieur Le Nay, en ce qui concerne les autobus, il faut avant tout construire des portes d'embarquement ; le « taux de contact » passera ainsi à 80 % en 2012 du fait des investissements réalisés. Je le répète : ADP n'est pas en charge de l'embarquement des

passagers ; pour l'exploitation des bus, il n'est pas donneur d'ordre. Les transporteurs spécialisés pourraient acheter des véhicules électriques. ADP négocie actuellement avec l'État un contrat de régulation pour les cinq années à venir et doit s'engager sur un certain nombre de paramètres de qualité.

Monsieur Albarello, le rééquilibrage vers l'est de l'Ile- de- France, pour que la Seine-et-Marne bénéficie en particulier de retombées économiques, paraît positif ; il doit s'appuyer sur des actions concrètes. S'agissant de la ligne à grande vitesse Orly–Charles de Gaulle, il faut noter que la multiplication des liaisons entre plateformes de correspondance ne peut être que bénéfique. Mais cela suppose de prévoir une gare TGV à Orly. Je suis favorable à « CDG Express », une liaison dédiée étant de bon sens pour gagner directement le centre de Paris.

Un projet d'investissement existe qui concerne la Beuvronne ; il s'inscrit dans l'ensemble de 2,4 milliards d'euros déjà prévu.

Monsieur Bouillon, il existe un plan déjà ancien de déplacement des entreprises. ADP a été labellisé par l'Europe pour son action environnementale, mais il y a encore un problème de méthodologie pour établir le bilan carbone.

Effectivement, dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, l'ACNUSA bénéficie de nouvelles prérogatives importantes.

Monsieur Plisson, en ce qui concerne les ressources pétrolières, j'insiste sur le fait que les moteurs d'avions fonctionneront encore longtemps avec du kérosène. On peut, cela étant, réaliser des progrès en matière environnementale sur d'autres points et améliorer encore les capacités des moteurs. Je suis favorable également aux échanges d'émissions de gaz à effet de serre prévus par les instances européennes.

Monsieur Cuvillier, en cas de crise, comment contrer le blocage des installations, aéroports, gares ou ports maritimes ? Pour les aéroports, il existe des plans de catastrophe qui avaient été élaborés au moment des risques de grippe aviaire, afin que les plates-formes aéroportuaires puissent fonctionner avec un minimum de personnels. Mais, à ma connaissance, le problème des ports maritimes n'a pas été pris en considération dans de tels plans de catastrophe ; je pense d'ailleurs que cela supposerait beaucoup de coordination. Le blocage complet du ciel européen durant l'éruption du volcan était inattendu : le report massif des voyageurs par liaisons maritimes entre le continent et le Royaume Uni a surpris tout le monde.

Monsieur Durand, ADP a effectivement des contacts avec tous les aéroports de province dans le cadre de l'Union des aéroports de France (UAF).

M. Christian Jacob, président. Monsieur le président directeur général, je vous remercie pour la clarté et la précision de vos réponses.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 9 juin 2010 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, Mme Chantal Berthelot, M. Philippe Boënnec, M. Christophe Bouillon, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaigne, M. Frédéric Cuvillier, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Yannick Favennec, M. Daniel Fidelin, Mme Geneviève Gaillard, M. Jean-Pierre Giran, M. Joël Giraud, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Jacques Houssin, M. Christian Jacob, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, M. Pierre Lang, M. Jean Lassalle, M. Jean-Marc Lefranc, M. Jacques Le Nay, M. Bernard Lesterlin, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, M. Philippe Martin, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, Mme Françoise de Salvador, M. Jean-Marie Sermier

Excusés. – Mme Françoise Branget ; M. Alain Gest, M. Pierre Gosnat, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Franck Marlin, M. Christian Patria, M. Jean-Luc Pérat, M. André Vézinhét

Assistait également à la réunion. - Mme Martine Lignières-Cassou