



Les Brèves

d'OYE 349

Sommaire:

- Edito du Président (p.1)
- Privatisation d'ADP (p.2)
- Augmentation des gros porteurs
- Impact sanitaire majeur (p.3)
- ACNUSA
- Imposture des emplois (p.4)

ASSEMBLEE GENERALE

Vendredi 15 février
à 20H00

**Ecole primaire des
BRUYERES
SUCY EN BRIE**

Au programme :
*Bilan des actions de
l'année, un point sur les
Assises du Transport
Aérien, travaux d'été
2019, appel à manifester*

SITE INTERNET
www.OYE349.com

Une année s'achève avec comme d'habitude son lot de déboires mais également d'espoir.

Tout d'abord nous attendons la fin des Assises Nationales du Transport Aérien présidé par Madame la Ministre des Transports Elisabeth Borne. Nous avons longuement participé et fait valoir toutes nos réserves mais également nos demandes pour une diminution des nuisances (bruit, pollution chimique).

Nous rebondissons sur le rapport de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) extrêmement critique concernant la pollution générée par le transport aérien, en particulier sur les deux principales plates-formes franciliennes.

Ensuite Bruitparif a travaillé d'arrache-pied pour sortir une étude sur les mois de vie en bonne santé perdues lié au bruit en Ile-de-France, et particulièrement à proximité des aéroports d'Orly et Roissy CDG (voir carte page 3).

Enfin nous avons reçu à sa demande le Directeur de l'aéroport d'Orly, accompagné de Madame le Maire de Sucy-en-Brie et de deux adjoints au Maire. Si la volonté d'un dialogue constructif est clairement affiché par Monsieur Lacote, il n'en demeure pas moins que c'est bien le modèle économique qui l'intéresse principalement. Le compte n'y est pas : Groupe ADP annonce un ratio de 1 400 emplois directs par million de passagers alors qu'avec 32,5 millions de pax en 2018 la plate-forme n'affiche que 28 000 emplois directs tout confondu !!!

Avec les 1 560 ha que représente la plate-forme d'Orly, la ville de Nancy avec la même surface affiche, elle, 68 000 emplois. Nous revenons sur l'imposture du nombre d'emplois annoncés par Groupe ADP dans ce journal (voir page 4).

Pour l'instant nous avons toujours l'assurance du gouvernement pour maintenir les limites environnementales de l'aéroport d'Orly, cependant et malgré une stagnation du nombre de mouvements, les nuisances augmentent. Cela est dû à la substitution de moyens porteurs par des gros porteurs d'ancienne génération (9% de gros porteurs en 2018), ce qui génère plus de bruit (15 dB de plus en moyenne de bruit soit 32 fois plus d'énergie sonore) et quatre fois plus de pollution (voir graphique page 3).

Pour toutes ces raisons notre association a décidé avec le réseau DRAPO l'organisation d'une manifestation pacifique le samedi 16 février à 10 heures à Orly (hall C terminal ouest).

Nous avons plus que jamais besoin du soutien de tous pour préserver notre santé et notre cadre de vie, entre privatisation (voir article page 2), la fin des travaux en 2019, l'augmentation du trafic via une activité touristique mondiale en augmentation constante et l'accueil des Jeux Olympiques à Paris en 2024. Le bras de fer est loin d'être terminé.

Votre association se bat au quotidien. C'est un travail à plein temps et sans financement suffisant. Nous ne pourrions continuer à maintenir la pression sur les décideurs sans votre aide financière et concrète.

Privatisation d'ADP : les riverains se posent des questions

A chaque évènement, sa caisse de résonance médiatique. Depuis quelques semaines maintenant, les français voient pour beaucoup la vie en jaune, sur les routes, les ronds-points, dans les rues... Des manifestations relayées en boucle par les médias, les réseaux sociaux, sans compter le « grand débat national » destiné à faire baisser la « fièvre ». Tout cela nous ferait presque oublier que les enjeux d'hier demeurent d'actualité et que la vie parlementaire continue. Certains sujets, qui ne bénéficient pas de la même lumière médiatique, pourraient bien occasionner des surprises chez beaucoup, qui commenceraient alors à voir rouge. **Le projet de loi PACTE, prélude à la cession des participations publiques du groupe ADP (plus de 50 % du capital) et actuellement discuté devant les assemblées, est de ceux-là.**

Comme beaucoup d'entités « d'essence publique » en charge de la gestion d'un service public de transport ou d'infrastructures indispensables à sa mise en œuvre, le groupe ADP, gestionnaire de plus de 10 aéroports en Île de France (notamment les plateformes d'Orly et de Roissy), est dans le viseur de nos gouvernants pour passer sous le giron privé (après sa transformation en société anonyme en 2005). Les raisons avancées pour justifier une cession de parts publiques à un partenaire privé sont classiques : le transfert d'argent frais à l'État, dans la perspective du financement de politiques publiques utiles (soutien à l'innovation de « rupture ») ne pouvant selon les dires des acteurs du dossier être financées autrement. Les réformes de structure, touchant notamment l'appareil d'État et pouvant générer des gains susceptibles de financer ces mêmes politiques, elles, attendront...

De combien d'argent parle-t-on au juste ? Entre 8 et 10 milliards d'euros au bas mot. Comparée avec les 173 millions d'euros récoltés par l'État en 2018 dans la cadre de ses droits à dividendes, la somme est rondelette. Mais ne nous trompons pas, cette manne annuelle de quelques dizaines de millions d'euros tirée de la seule possession des participations, moindre que le fruit de la vente mais régulière, a des chances non négligeables de ne pas se tarir dans le futur. La croissance du trafic aérien, mais aussi une valorisation de l'immobilier commercial sur les plateformes, laissent augurer cela. Ainsi, sur une durée de concession envisagée à 70 ans, il n'est pas certain que l'État rentre à terme dans ses frais (si des avions volent encore d'ici là, bien entendu). Le précédent de la privatisation des autoroutes il y a quelques années nous rappelle que la prudence est de mise dans ce type d'opération et qu'il est très difficile de rattraper des erreurs passées, chiffrées à plusieurs milliards d'euros...

Un autre argument en faveur de la privatisation complète consiste à avancer que l'État est d'une manière générale un mauvais actionnaire, et a fortiori, un très mauvais gestionnaire d'entreprises. Selon la doctrine officielle, la gestion d'infrastructures de niveau international doit être confiée à un ou plusieurs acteurs privés regroupés en consortium, disposant d'un savoir-faire tangible et soumis dans le cadre de leurs activités à un contrôle, ainsi qu'une régulation stricts. Des exemples de gestion défailante d'entreprises par l'État peuvent légitimer cette position, mais la gestion d'aéroports internationaux, véritables instruments de souveraineté nationale, peut-elle donner lieu à une simple régulation par une autorité étatique, même stricte ? Nous pouvons en douter. Gérer un aéroport, c'est avant tout être soumis à des obligations en matière de sécurité aérienne, de mise en œuvre d'une politique environnementale, et bien entendu de qualité de service au bénéfice des voyageurs. Beaucoup d'engagements à contrôler par un État qui n'a pas toujours prouvé sa pleine capacité en la matière.

Les choses peuvent même déraiser dès le processus de cession de participations à un opérateur privé. L'exemple de l'aéroport de Toulouse, qui a fait l'objet d'un rapport au vitriol de la Cour des comptes il y a quelques mois et a encore été relaté dans les colonnes des journaux ces derniers jours, est révélateur. Et pour cause... Dans ce dossier, les erreurs accumulées ont abouti à la vente des participations publiques à une entreprise chinoise, brillant par son inexpérience dans le domaine de la gestion aéroportuaire, une transparence financière très limitée (intervention de diverses sociétés écrans), et de surcroît liée à la puissance publique chinoise. Rappelons que l'aéroport de Toulouse Blagnac constitue une piste d'essais pour les sociétés Airbus et ATR...

Bien des doutes existent sur ce projet de cession de participations. Nous ne pouvons pas tous les citer dans cet article. De même que nous ne pouvons pas évoquer tous les intérêts en jeu, de diverses natures, dans le cadre de cette démarche. La nouvelle structure privée découlant de l'opération sera toujours en charge de missions de service public et pourrait bien constituer un « point de chute » pour certains hauts fonctionnaires désireux

de faire valoir leurs expertises à de meilleures conditions que celles offertes par leur administration d'origine (notamment financières). Certaines structures en charge de conseiller les parties prenantes de ce dossier ont d'ores et déjà réalisé quelques gains dans l'opération.

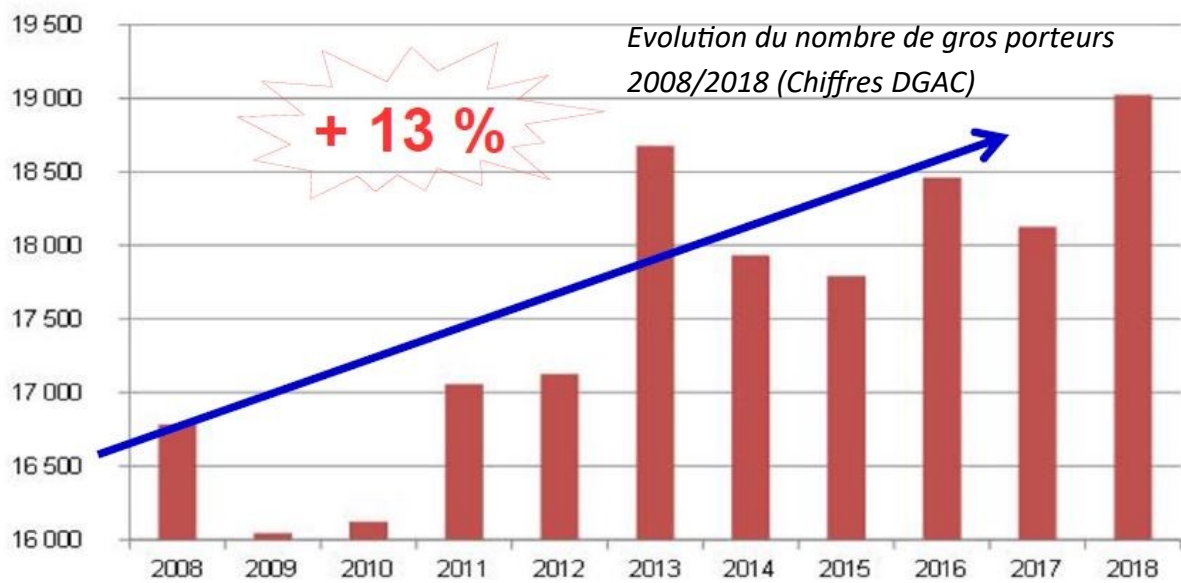
Puisque l'occasion est donnée à chacun de faire valoir son opinion en ces temps troublés, n'hésitez pas à exprimer le cas échéant votre perplexité ou scepticisme quant au projet évoqué dans cet article. Et méfiez-vous des oppositions de façade de certains membres de notre représentation nationale qui, opposants résolus au projet aujourd'hui, étaient il y a quelques années favorables au processus de transformation d'aéroports régionaux (tels que celui de Toulouse) en structures privées. A bon entendre !

Maxime Andrieux

Augmentation des gros porteurs = augmentation du bruit pour les riverains

+ 13% de gros porteurs en 10 ans, record historique cet été.

2 050 gros porteurs par mois en juillet et août 2018, c'est un gros porteur toutes les 16 minutes !

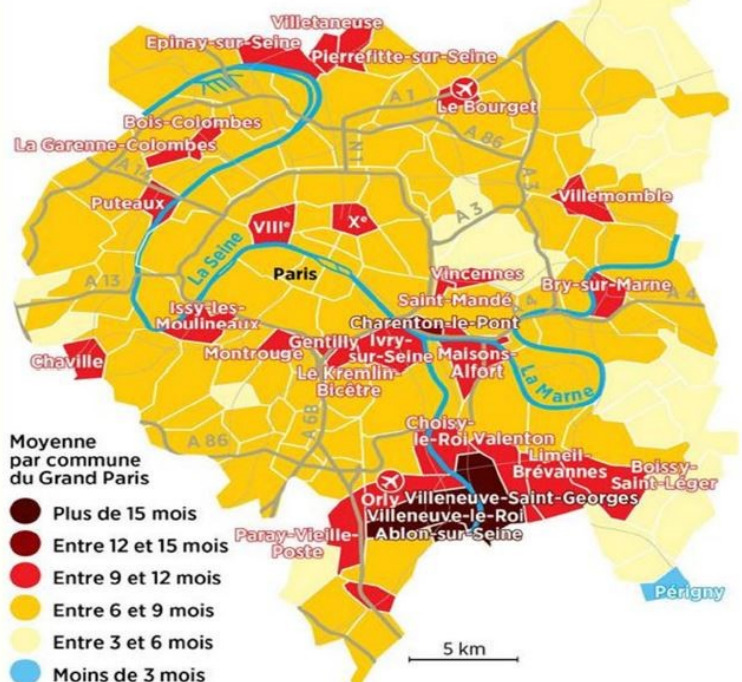


Impact sanitaire majeur des nuisances sonores de l'aéroport d'Orly :

19 mois de vie en bonne santé perdues à cause du bruit !

C'est ce que révèle le diagnostic bruit élaboré par Bruitparif à l'attention de la Métropole du Grand Paris, paru le 4 juillet 2018. Cette étude s'appuie sur les références retenues par l'Organisation Mondiale de la Santé concernant l'impact sanitaire du bruit des transports. Les communes riveraines de l'aéroport détiennent un bien triste record, avec un cumul des facteurs bruit, pollution et défaveur sociale (indice de Townsend).

Nombre de mois en bonne santé perdus à cause du bruit



ACNUSA

Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

Nous nous félicitons de la nomination du nouveau Président de l'ACNUSA, Gilles Leblanc, dont le souhait est de renouer avec toutes les parties prenantes dont nos associations de riverains.

L'ACNUSA a convoqué les membres associés dont OYE 349 pour participer à un séminaire de réflexion sur les orientations à venir pour les recommandations de l'Autorité.

En conclusion de ce séminaire, les services de l'Autorité s'attacheront à :

- Accompagner les parties prenantes dans l'information en amont des préparations des CCE pour permettre plus de transparence, que des règlements soient mis en œuvre afin de permettre une bonne information et une compréhension des enjeux quelle que soit la position des parties prenantes ;
- Reprendre le travail engagé sur les indices de bruit (émissions et impact au sol) ;
- Travailler sur l'impact économique que les problèmes de santé liés au bruit peuvent avoir sur la société ;
- Commander une étude chiffrée ainsi qu'une analyse multicritère permettant d'évaluer la pollution atmosphérique ;
- Commander une étude comparative sur l'impact carbone des aéroports au niveau européen.

L'imposture des emplois

Groupe ADP vend aux élus, au travers de deux études socio-économiques, un ratio de 1 400 emplois directs par million de passagers transportés. Finalement le résultat donne 1 050 emplois par unité de trafic (voyageurs + fret).

Pour gonfler les chiffres, la dernière étude du cabinet UTOPIES nous parle d'emplois directs facilement vérifiables aujourd'hui : 28 000 emplois en 2018 (chiffres ADP) pour environ 32,5 millions de passagers transportés, ce qui nous donne plus ou moins 860 emplois/million de passagers. Seulement dans la même étude on nous dit que depuis 2014, 1 million de passagers supplémentaire transportés a généré 580 emplois directs.

Une explication à cette arithmétique peut être avancée car le nombre de passagers augmente principalement grâce au trafic low cost qui aujourd'hui tire la totalité de la croissance avec un ratio de 236 emplois/million de passagers.

Avec un résultat aussi médiocre les études déclinent des emplois indirects, induits et catalytiques avec des chiffres artificiellement gonflés et totalement invérifiable pour monter à 5 000 emplois « soutenus » par million de passagers.

Le transport aérien est soutenu par des conditions fiscales très attractives et ne tient pas compte du coût de ses externalités négatives (bruit, pollution chimique et incidence sur la santé).

Par ailleurs ce n'est pas le meilleur investissement pour la création d'emploi. En effet, pour un million d'euros investis dans l'économie française, on crée 11,5 emplois en moyenne, 16 dans le secteur du bâtiment et de l'industrie, et seulement 8,5 emplois dans le secteur du transport aérien (Etude CIREA).

Pour conclure, certes des emplois sont créés mais pas du tout à la hauteur des annonces du Groupe ADP. L'argument des emplois est faussé.

Adhérez à OYE 349

Bulletin à envoyer à : « Association OYE 349 »

30 Chemin du Bois Clary 94370- Sucy-en-Brie

Tel : 01 45 90 85 53 – mail : oye349@wanadoo.fr – site internet : www.oye349.com

NOM : Prénom :

Adresse : (joindre un chèque de 14 euros)