

Cinq sur cinq

Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

édito

Le 19 mars 2007, l'Aéroport Toulouse-Blagnac est devenu une société aéroportuaire de droit privé. Mais une entreprise privée pas tout à fait comme les autres. Car l'État, actionnaire majoritaire, a inscrit cette évolution dans un cadre particulier, structuré autour de capitaux à 100 % publics et l'entrée en jeu de collectivités locales. Aux côtés du gestionnaire historique, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, elles représentent les intérêts locaux et s'impliquent dans les choix stratégiques pour les années à venir.

Ce sont donc deux approches qui se font écho, s'enrichissant de leurs différences pour faire naître des stratégies qui prennent en compte tous les intérêts, qu'ils soient nationaux ou locaux.

La Société Aéroportuaire Toulouse-Blagnac, entreprise jeune mais pourtant expérimentée, revêt de nouveaux habits et affiche ses ambitions. La première d'entre elles reste gravée dans le marbre, depuis sa création : offrir un service au public toujours plus performant. Ce service est indissociable d'une mission régaliennne confiée de longue date : inscrire l'aéroport comme un acteur pérenne du développement économique de Midi-Pyrénées.

Première vitrine de la région pour les voyageurs qui y atterrissent, Toulouse-Blagnac souhaite être un aéroport régional de référence en Europe. Être une référence, c'est aussi faire le choix d'une stratégie qui associe les trois volets du développement durable : économie, social et environnemental. L'aéroport s'y emploie.

Jean-Michel Vernhes
Président du Directoire



De g. à dr. : Jean-Michel Vernhes, Président du directoire, et Emmanuel Duret, Président du Conseil de surveillance.

Toulouse-Blagnac, société aéroportuaire

Société de droit privé depuis mars 2007, l'Aéroport Toulouse-Blagnac s'inscrit dans la dynamique aéroportuaire européenne et se dote de nouveaux moyens à la hauteur de son ambition : ouvrir notre région sur le monde et contribuer à son développement économique.

Suite page 2 >

Dossier

PAGES 2 à 4

La Société Aéroportuaire trouve son rythme de croisière

Comment ça marche ?

PAGE 5

Les perspectives de la Société Aéroportuaire

Actualités

PAGE 6

Grenelle de l'environnement : un engagement des acteurs du transport aérien

Bèves

PAGES 7

Bruit : parution d'un code de bonne conduite de l'aéroport

Métier de l'aéroport

PAGE 8

Les jardiniers de Toulouse-Blagnac

Emmanuel Duret, Président du Conseil de surveillance :

« La Société Aéroportuaire trouve son rythme de croisière »

Deux ans après la création de la société aéroportuaire, quel regard portez-vous sur ce nouveau mode de fonctionnement ?

« Les différentes structures de gouvernance ont trouvé leur équilibre : les relations entre le Conseil de surveillance et le Directoire sont rôdées et ces instances ont désormais pris un rythme de croisière. Les dossiers importants, tels que le Contrat de Régulation Economique (voir suite de ce dossier) l'emprunt et la stratégie pour les années à venir, ont bien avancé. En interne, les directions de l'aéroport se sont bien adaptées à ce nouveau mode de fonctionnement qui a apporté une plus grande autonomie. L'organisation interne est plus efficace, plus réactive, notamment avec la mise en place du comité des achats et du comité des investissements. Depuis la création de la société, les instances de concertation (organisations syndicales, CE, etc.) se sont mises en place et fonctionnent de façon satisfaisante. Par ailleurs, une soixantaine de personnes ont été embauchées depuis la naissance de la société aéroportuaire.

Les collectivités locales sont entrées dans l'actionnariat, aux côtés de l'État. Est-ce de nature à renforcer la mission de l'aéroport en tant qu'acteur du développement économique régional ?

Oui, et cela s'est clairement manifesté lorsque l'on a évoqué la stratégie de l'aéroport pour les années futures. Les collectivités locales se sont alors exprimées en particulier sur la question des transports et du développement touristique. Si elles ont été plutôt en phase d'observation dans les premiers temps, elles affirment désormais la voix des intérêts locaux.

Le Conseil de surveillance définit les orientations stratégiques de l'aéroport. Quels sont les défis de l'Aéroport Toulouse-Blagnac pour la décennie à venir ?

Le premier d'entre eux est bien sûr de réussir le lancement du Hall D, ce terminal nous donnera une



Emmanuel Duret : « Le Hall D, notre premier défi ».

nouvelle envergure dans le paysage du trafic aérien européen. L'autre grand enjeu, c'est le Contrat de Régulation Economique, qui vient d'être signé avec l'État en mars. S'il détermine le niveau des redevances de l'aéroport, il donne aussi la nécessaire visibilité pour engager des investissements liés au développement économique de l'aéroport. L'autre enjeu, dans le domaine social, est de définir les conditions de transfert des salariés de la CCIT actuellement mis à disposition de l'aéroport, afin qu'ils puissent intégrer la nouvelle société aéroportuaire.

L'avenir de l'aéroport se déclinera également à travers les orientations définies dans le cadre du plan stratégique 2009-2013...

Ce plan présente l'ambition de l'aéroport : figurer parmi les aéroports régionaux de référence en Europe, à l'échéance 2013. Il inscrit le développement de l'aéroport dans la durée, sur des bases économiques solides. Il définit d'ailleurs les contours d'une croissance intégrant la dimension développement durable, avec par exemple l'élaboration d'un premier bilan carbone de la plateforme, qui sera réalisé cette année et permettra de bien mesurer les émissions carbonées du site aéroportuaire. Autre exemple, celui du Plan de Déplacements Entreprise (PDE), qui va être déployé à l'échelle de la plateforme pour limiter l'impact environnemental des déplacements en véhicules individuels des employés. Le développement du transport en commun et des modes doux (vélos, piétons) en sont les axes majeurs. »

La Société Aéroportuaire

Une nouvelle organisation, avec les décideurs locaux

Quel mode de fonctionnement a adopté la nouvelle société aéroportuaire ?
Quels sont les acteurs de cette nouvelle infrastructure ? Réponses.



Réunion des membres du Conseil de surveillance.

Des collectivités locales impliquées

Société privée mais capital public. L'évolution du statut de l'aéroport met en lumière le poids des collectivités locales dans la gestion de l'entreprise aéroportuaire.

Aux côtés de l'État, actionnaire majoritaire à 60 %, on retrouve la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (25 %), la Région Midi-Pyrénées (5 %), le Conseil général de la Haute-Garonne (5 %) et la Communauté urbaine du Grand Toulouse (5 %). C'est ainsi la certitude de faire entendre la voix des décideurs locaux, particulièrement intéressés au devenir de la plateforme et à la synergie entre développement économique régional et politique environnementale.

Le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, représenté au travers de la Direction de l'Aviation Civile (DAC), est également partie prenante dans les décisions qui vont sceller les orientations de l'aéroport dans les décennies futures.

Aux côtés des actionnaires, des censeurs ont été désignés par le Conseil de surveillance. Les communes de Toulouse, Blagnac, Cornebarrieu et Colomiers, ainsi Maurice Collet, ancien inspecteur général d'Air Inter et Bernard Keller, vice-président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse ont un rôle d'observateur et participent aux réunions du Conseil de Surveillance.



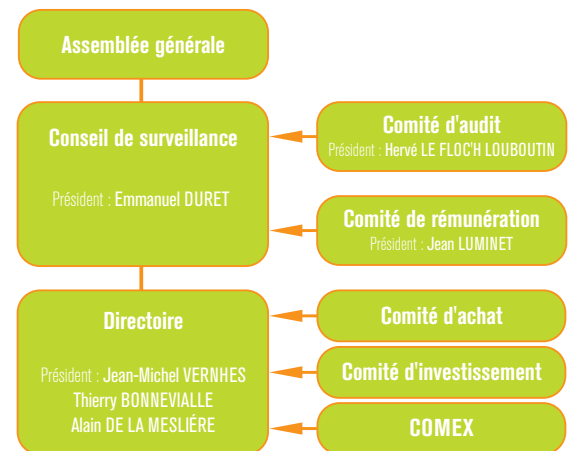
Le Conseil de surveillance en visite sur le chantier du Hall D.

Société Aéroportuaire : qui fait quoi ?

En 2007, une nouvelle organisation a été mise en place. Elle repose sur la séparation des fonctions de gestion, tenues par le Directoire, et celles d'orientation et de contrôle, exercées par le Conseil de surveillance.

Le Conseil de surveillance est composé de 15 membres, nommés pour 3 ans : 8 représentants de l'État, 4 de la CCIT et 1 pour chacun des collectivités. Présidé par Emmanuel Duret, Conseiller Maître à la Cour des Comptes, il définit les orientations stratégiques de l'aéroport.

Le Directoire est composé de trois membres, nommés par le Conseil de surveillance pour 5 ans. Il s'agit de Jean-Michel Vernhes, Directeur de l'aéroport et Président du Directoire, Alain de la Meslière, Directeur des Opérations, et Thierry Bonnevalle, Directeur Financier.



Enfin, le Comité Exécutif, composé des six directeurs de l'aéroport et de Jean-Michel Vernhes, pilote l'application des décisions du Directoire et examine les dossiers transversaux opérationnels de la plateforme.

Membres du Conseil de surveillance

Jean-François VIVIER	Etat	Jean LUMINET	CCIT
Dominique BUR	Etat	Max AIRA	CCIT
Hervé LE FLOC'H LOUBOUTIN	Etat	Patrick FABRIES	Comité d'entreprise
Jean-Michel AUBAS	Etat	Bernard AMOUROUX	Comité d'entreprise
André CROCHERIE	Etat	Philippe CARDONA	Comité d'entreprise
Georges DESCLAUX	Etat	Thierry COTELLE	Mairie Toulouse (Censeur)
Philippe MARSEILLE	Etat	Pascal BOUREAU	Mairie Blagnac (Censeur)
Thierry SUAUD	Conseil Régional	Gilles de FALETANS	Mairie Cornebarieu (Censeur)
Bernard SICARD	Conseil Général	Louis GERMAIN	Mairie Colomiers (Censeur)
Bernard KELLER	Communauté urbaine	Maurice COLLET	
Patrice COHADE	CCIT	Jérôme CHEVAILLIER	Contrôleur général CGEFI
Claude TERRAZZONI	CCIT		

Un peu d'histoire...

Tout a commencé le 20 avril 2005. L'acte fondateur est la loi sur les aéroports régionaux, promulguée à cette date, qui définit les dispositions relatives à la création de sociétés aéroportuaires pour les onze plus grands aéroports régionaux français, dont Toulouse-Blagnac. Le vendredi 23 mars 2007, Aéroport Toulouse-Blagnac jouait les précurseurs en devenant la seconde société aéroportuaire après Aéroports de Lyon.



Les perspectives de la Société Aéroportuaire

Alors que l'aéroport devenait une société de droit privé, l'État prolongeait sa concession d'exploitation jusqu'au 31 décembre 2046. Une véritable assurance sur l'avenir, car cette prolongation autorise une vision à long terme de la stratégie de l'aéroport. Au-delà du volet économique, c'est l'opportunité de construire une véritable dynamique de développement durable, en créant des partenariats solides et susceptibles de donner une nouvelle dimension aux projets de l'aéroport. Dans ce contexte, l'aéroport a conclu cette année avec l'État un Contrat de Régulation Economique dont l'objectif est de fixer les conditions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires pour la période 2009-2013.

Cette démarche s'appuie sur des réalisations et des engagements concrets tels que la qualité de service ou le développement des activités extra-aéronautiques. Des objectifs ambitieux destinés à satisfaire tous les usagers de l'aéroport. « Ce contrat, élaboré par l'aéroport, va nous apporter une vision économique sur 5 ans. C'est un outil qui sécurise notre équilibre et permet de mieux orienter nos investissements », explique Jean-Michel Vernhes, Président du Directoire.

Le développement durable est un des axes abordés dans ce contrat. L'accent est mis sur les choix validés pour les constructions futures. Le parc autos en silo, qui sera mis en service en 2011 en est une illustration. En effet, dès sa conception, une réflexion a été menée en amont : l'architecte a prévu une bonne intégration au paysage urbain et paysager, la gestion de l'éclairage des étages a été pensée dans un souci d'économie d'énergie et le nettoyage quotidien du parking s'effectuera grâce à la récupération des eaux de pluie. Egalement, première réalisation de l'aéroport en termes d'énergies renouvelables, une centrale de panneaux photovoltaïques sera installée sur son toit, générant de l'énergie électrique. Le lancement du chantier aura lieu en fin d'année 2009.

Une société impliquée dans le développement durable

Depuis plusieurs années, le gestionnaire de l'Aéroport Toulouse-Blagnac est investi dans une politique de développement durable. L'aéroport est un lieu de vie, comparable à une petite commune : il totalise près de 4 000 personnes sur 800 hectares de terrain.

Au-delà de la politique environnementale bien connue de tous, afin de limiter les nuisances de l'activité de la plate-forme (aide à l'insonorisation des riverains, campagnes de mesure de la qualité de l'air...), des actions sont aussi menées sur le plan social. Un Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE) est à l'étude pour les salariés de l'aéroport et pour les 150 entreprises du site, sous-traitants et services d'Etat, avec un accompagnement de l'ADEME, de la Région Midi-Pyrénées et de Tisseo. L'objectif : inciter à l'utilisation de modes doux ou de transports en commun, plutôt que les véhicules motorisés personnels. L'ouverture, en septembre, de la ligne de bus 25 en provenance du centre de Blagnac desservant directement l'aérogare



Les transports en commun : un axe majeur du futur plan de déplacement d'entreprises.

en est la première concrétisation.

La station de traitement des eaux pluviales de l'aéroport, mise en service au premier trimestre, permet dorénavant une réutilisation de l'eau de pluie pour le site aéroportuaire (lavage des voiries, chantiers...) et surtout, un rejet en milieu naturel d'eaux traitées.

Par ailleurs, dans un souci de confort des personnels de la plate-forme, une crèche inter-entreprises ouverte depuis le 2 juin 2008 en partenariat avec les autres entreprises du site, permet de participer activement à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des personnels, notamment ceux postés ou navigants.

Une vision à long terme

En 2008, l'Aéroport Toulouse-Blagnac a élaboré sa stratégie pour la période de 2009/2013. Il s'est fixé une ambition à cet horizon : figurer parmi les aéroports de référence en Europe en termes de gestion, de qualité, de performance économique et opérationnelle, et de développement durable.

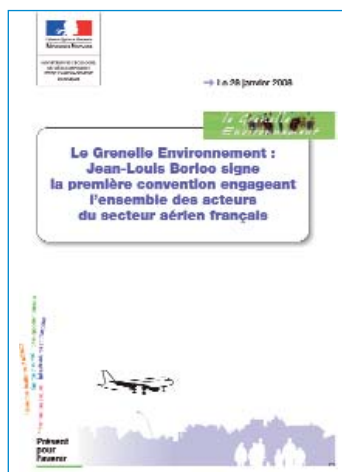
L'aéroport a défini 4 axes stratégiques que des groupes de travail ont ensuite déclinés en actions ciblées. Le développement durable figure dans l'un de ces axes : « Préparer la Société Aéroportuaire aux défis qui conditionneront sa pérennité sur le long terme ».

Cet axe stratégique est celui des challenges : fédérer les différents partenaires et entreprises de la zone aéroportuaire autour du développement durable grâce à l'établissement d'engagements contractuels, mais aussi faire émerger des accords autour de solutions de desserte terrestre et de circulation aux abords de l'aéroport.

Grenelle de l'Environnement : un engagement des acteurs du transport aérien

Le Grenelle de l'Environnement est une prise de position nationale forte en faveur de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. En 2007, l'État, les collectivités territoriales, les syndicats, les entreprises ont travaillé ensemble et pris des engagements. Ils ont rédigé une feuille de route, traduite en actes au sein de Comités Opérationnels (COMOP).

Dans ce cadre, l'Aéroport Toulouse-Blagnac a participé au COMOP bruit. Celui-ci s'est donné pour objectif d'identifier les lieux les plus exposés aux nuisances des transports. Objectif : réduire les inégalités face aux nuisances sonores quel que soit le mode de transport (aérien, ferré, routier).



Vers une première convention engageant l'ensemble des acteurs du secteur aérien français

Améliorer l'insonorisation des logements des riverains est d'ailleurs l'un des neuf objectifs que

se sont donnés les professionnels du transport aérien français et l'État, à travers la signature d'une convention en janvier 2008.

Le huitième objectif de cette convention, l'amélioration de la performance environnementale des plates-formes aéroportuaires, concerne particulièrement les aéroports.

L'UAF édite un guide des bonnes pratiques

L'engagement des professionnels du transport aérien pour l'amélioration de la performance environnementale des aéroports a donné lieu à la réalisation d'un guide des bonnes pratiques par l'Union des Aéroports Français (UAF). Rédigé par l'ALFA-ACI (association des aéroports de langue française associés à Airport Council International), et plus particulièrement par la commission environnement présidée par la responsable environnement de l'Aéroport Toulouse-Blagnac, ce guide est destiné à aider les plates-formes aéroportuaires françaises à mettre en œuvre des actions concrètes.

Toulouse-Blagnac : une longueur d'avance

Depuis plusieurs années, l'Aéroport Toulouse-Blagnac est engagé dans le développement durable : mise en place d'une charte environnementale, réalisation d'un Plan de Déplacement d'Entreprises (PDE, mesures régulières de la qualité de l'air, achat de nouveaux véhicules de fonction émettant moins de CO_2 , etc. « Notre aéroport par sa démarche volontariste a déjà réalisé ou engagé la totalité des actions préconisées dans le cadre du Grenelle », observe Anne Julia, responsable environnement. Les dernières actions en cours en 2009, l'étude de l'équipement des postes avions par du 400 Hz qui permettra de limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires qui fonctionnent au kérosène. Le premier bilan carbone de la plate-forme sera réalisé cette année.

Les sept objectifs du guide des bonnes pratiques

1. Réduire les émissions de CO_2 des flottes automobiles des aéroports
2. Inciter les opérateurs à en faire autant, notamment en s'équipant de véhicules propres
3. Réaliser des plans de déplacement d'entreprises pour inciter les personnels au covoiturage ou à l'utilisation des transports en commun
4. Contribuer en partenariat avec les compagnies aériennes à la limitation du recours aux APU (Groupe Auxiliaire de Puissance)
5. Adopter et déployer un système de management des questions environnementales pour ce qui concerne leurs activités
6. Réaliser des bilans carbone
7. Réaliser des mesures de la qualité de l'air avec l'aide d'un organisme indépendant

Bruit : parution d'un code de bonne conduite de l'aéroport

La maîtrise des émissions sonores est un point essentiel de la gestion du développement durable de l'aéroport. C'est pourquoi a été signé, en janvier, un code de bonne conduite environnementale dont la rédaction a été pilotée par le Service de la Navigation Aérienne (SNA) et à laquelle l'aéroport a pleinement participé.

Ce code repose sur l'adhésion volontaire et partagée de l'ensemble des signataires (contrôleurs aériens, pilotes, compagnies aériennes, DGAC, etc.) en vue de renforcer la qualité de l'environnement autour de l'aérodrome. Il est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2009.



Nouvelles procédures de trajectoire du SNA : le bilan, après un an d'expérimentation

Depuis plusieurs années, le SNA Sud travaille à modifier certaines procédures de départ de Toulouse-Blagnac afin de limiter les nuisances sonores autour de Merville et Grenade. Grâce à l'avancée technologique que constitue la P-RNAV¹ pour les avions équipés (ou pouvant utiliser des moyens de navigation autres que les moyens classiques type VOR²), une expérimentation est en cours depuis le 18 décembre 2008 pour les vols de nuit ; il s'agit de modifier les trajectoires après le VOR d'Aussonne. Un bilan opérationnel et technique mettra en lumière les avancées environnementales et dira si l'expérimentation peut se poursuivre de jour, le week-end, dès cet été. L'ACNUSA³, la CCE⁴ et les associations de riverains ont été régulièrement informées de ces évolutions.

¹ P-RNAV : Navigation de surface de précision

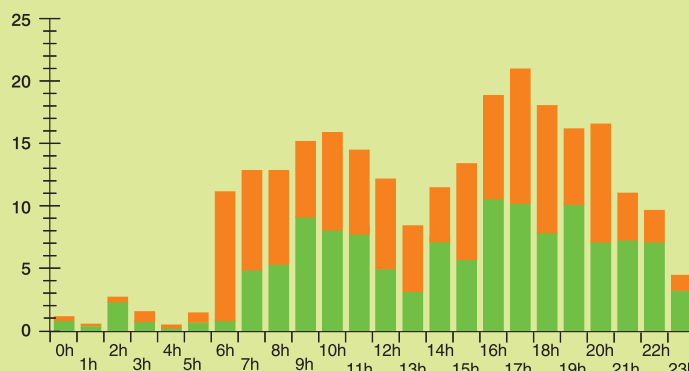
² VOR : Système de radionavigation aérienne

³ ACNUSA : Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

⁴ CCE : Commission Consultative de l'Environnement

Évolution du trafic

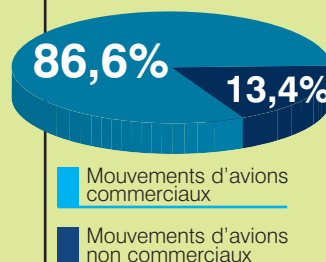
Répartition des mouvements par tranche horaire Cumul à fin août 2009 (journée moyenne)



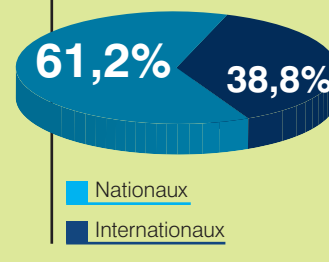
Résultats de trafic

Cumul à fin août 2009		
	Valeur	Variation
Passagers commerciaux	4 183 624	-1,8%
Mouvements d'avions commerciaux	52 583	-2,5%
Mouvements d'avions non commerciaux	8 109	-11,5%
Sièges offerts	6 057 006	0,1%

Répartition des mouvements d'avions



Répartition des passagers locaux



Lexique

Passagers commerciaux : passagers locaux + transit.

Passagers locaux : passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.

Passagers en transit : passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.

Mouvements d'avions : décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.

Avions commerciaux : avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.

Avions non commerciaux : avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.

Avions commerciaux mixtes : avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.

Emport : nombre de passagers commerciaux / nombre d'avions commerciaux mixtes.

Les jardiniers de Toulouse-Blagnac

Henri Molina est responsable de l'équipe chargée de l'entretien des terrains et clôtures de l'aéroport. Huit personnes qui veillent au grain, pour que les zones vertes de Toulouse-Blagnac poussent comme ils l'ont décidé.

Quand on parle de trafic aérien, on pense d'abord aux pistes. Pourtant, les zones attenantes sont très entretenues...

Henri Molina : « Oui, un service est dédié à leur entretien et les tâches ne manquent pas. Les terrains à proximité des pistes ne doivent pas être laissés en jachère, car ils souilleraient les pistes et leurs rejets pourraient être aspirés par les moteurs des avions. Nous devons également faucher l'herbe, pour offrir une bonne visibilité du terrain aux véhicules qui circulent entre les pistes, mais aussi pour participer à la lutte aviaire. Cette année, d'ailleurs, nous allons expérimenter une hauteur de coupe différente selon les zones. Une partie sera coupée à 15 cm, l'autre à 30 cm, afin d'attirer les oiseaux vers des lieux moins en contact avec les avions. La campagne de fauchage débutée mi-mars durera jusqu'à fin octobre.

Les animaux sont d'ailleurs au centre de vos préoccupations ?

Outre les oiseaux, il faut en effet éviter la prolifération des rongeurs. Leur présence attire les rapaces, qui sont des espèces protégées.

Quelles sont les autres facettes de votre activité ?

Nous contrôlons les clôtures de l'aéroport, une fois par semaine. Faire le tour des clôtures prend du temps car les 400 hectares de l'aéroport représentent 20 km de grillages ! Si les dommages constatés sont minimes, nous réalisons nous-mêmes les réparations. Dans le cas de dégâts plus importants, nous faisons appel à des entreprises spécialisées, que nous accompagnons sur le chantier. Une autre de nos missions, c'est le balayage des pistes. De jour comme de nuit, 7 jours sur 7, nous devons être prêts à intervenir pour rendre au tarmac sa propreté. Il en va de la sécurité des vols.



Henri Molina, responsable du service Terrains et Clôtures.

Les épisodes météo de cet hiver vous ont également mobilisés...

Nous intervenons lorsque des intempéries menacent l'activité de la plate-forme, pour déneiger ou déverglacer, même si la force des éléments nous oblige à rester modestes, comme lors de l'épisode de verglaçage des pistes, ou, celui de la tempête de vent en janvier. Dans ce dernier cas, nous avons dû amarrer puis ramasser tous les déchets présents sur les aires de trafic, ainsi que réparer les dégâts occasionnés par cette tempête (arbres déracinés, branches pouvant présenter un danger...) côté ville.

Le service Terrains et Clôtures, c'est :

- 7 tracteurs
- 2 balayeuses
- 5 broyeurs
- 400 Ha à entretenir, 800 terrains de football
- 30 Ha, hors zone réservée sur les communes environnantes

