



Page 2

**Troisième aéroport :**  
une décision qui concilie  
l'exigence économique  
et l'exigence environnementale

Page 3

**L'association "Ville et Aéroport"**  
reçue au ministère  
des Transports



Page 4

**Référendum :**  
l'association "Ville et Aéroport" est  
venu soutenir le "non" à l'extension  
de l'aéroport Marseille-Provence



Page 5

**Réunir ville et aéroport,**  
en piste pour l'environnement

Page 6

**Réorganisation de la circulation  
aérienne en Île-de-France :**  
J-C Gayssot approuve  
le tracé d'Eurocontrol



Page 7

**Vers une réduction  
des vols de nuit :**  
le groupe d'études  
parlementaire fait  
des propositions

**Londres, aéroport d'Heathrow :**  
les résidents espèrent échapper  
aux vols de nuit

Page 8

**Agenda des activités  
de l'association**

**Liens utiles**

**Bulletin d'adhésion**

## Vers une réconciliation entre le développement du transport aérien et l'environnement urbain

par Jean-Pierre BLAZY

Président de l'association Ville et Aéroport

L'association nationale d'élus Ville et Aéroport réfléchit à la définition d'une véritable politique de développement durable du transport aérien en faisant face à la réalité du transport aérien civil, à celle du développement aéroportuaire et à la multiplication des nuisances qu'ils provoquent. C'est dans cet esprit que s'est tenu au mois de juin 2001 le premier colloque de l'association à l'Assemblée Nationale réunissant



l'ensemble des acteurs du transport aérien. Les riverains et leurs élus ont en effet manifesté leur opposition à des projets d'implantation ou d'extension d'activités aériennes. Les raisons qui ont conduit à ces blocages sont multiples : la déréglementation du transport aérien à l'échelle européenne, la concurrence exacerbée des compagnies aériennes, l'ignorance et le mépris pour les populations implantées aux abords des aéroports sont à l'origine de cette situation. Aujourd'hui, le mouvement d'opinion est puissant. Il a permis d'obtenir certaines avancées (notamment la création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires), qui sont jugées encore insuffisantes.

**Nous devons veiller à  
un développement aéroportuaire  
maîtrisé, seule condition de son  
acceptation par les riverains**

L'acceptabilité du développement aéroportuaire relève de la responsabilité de chacun des acteurs. Le rôle des villes-aéroports et de leurs élus locaux est de faire en sorte que les populations riveraines puissent vivre malgré l'aéroport, et que celui-ci puisse se développer de façon maîtrisée. Le développement durable implique l'invention d'autres relations entre l'aéroport et la

ville. La réconciliation doit passer par une gouvernance démocratique, exercée par une communauté aéroportuaire de tous les acteurs socio-économiques concernés. Elle devrait alors contribuer à l'avènement du développement durable des aéroports, tant en France qu'en Europe.

**La gouvernance  
démocratique comme  
voie de la réconciliation**

C'est pourquoi, en tant qu'élus et par-delà les clivages politiques traditionnels, donnons nous les moyens de concrétiser cette réconciliation et travaillons ensemble à une véritable gouvernance démocratique. Par ailleurs, nous devons songer à une répartition plus équitable des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire. Le renforcement des mesures prises pour maîtriser les nuisances aéroportuaires sur l'ensemble du territoire national doit être poursuivi. La Commission européenne, qui parle de ciel unique et d'Agence de sécurité européenne, doit aborder de façon plus concrète cette question. En ce qui concerne la réduction du bruit à la source, des progrès sont encore à attendre, notamment au niveau du bruit aérodynamique des futurs gros porteurs comme l'A 380.

Il s'agira à l'avenir de ne plus reproduire les erreurs du passé et de concevoir l'aéroport du 21ème siècle pour la ville, éloigné d'elle et relié à son centre par des moyens de transport performants tels que le TGV ou l'autoroute. C'est l'ambition de la création d'un troisième aéroport parisien à Chaulnes. Je profite de la première parution du bulletin de liaison de notre association pour vous souhaiter une bonne et heureuse année et une agréable lecture. ■

## Le calendrier du chantier du troisième aéroport "Picardie-Europe"

La mise en service de l'aéroport Picardie-Europe est prévue à l'horizon 2012-2015. Les travaux commenceront début 2005. D'ici là, le préfet de Picardie Daniel Cadoux a précisé les différentes étapes du calendrier prévisionnel :

### Février 2002. Choix d'un "périmètre élargi" de localisation

Le périmètre élargi de localisation est de 10 000 hectares alors que le site définitif en fera 3500.

### Début 2003. L'avant-projet prend forme

L'examen des contraintes de navigation aérienne au sein du périmètre élargi suggère l'orientation des pistes au sol. Les pistes seront positionnées pour tenir à l'écart des nuisances les populations des grandes agglomérations environnantes : Amiens, Saint-Quentin, Péronne...

L'achèvement des premières études d'impact local permet de proposer une localisation plus précise du site. Les implantations de l'aérogare, des installations techniques et des liaisons avec la gare TGV et le réseau autoroute sont esquissées.

Dans le même temps, une évaluation des conséquences humaines, économiques, et environnementales du projet est réalisée.

### Printemps 2003. Appel au débat public

L'enjeu est cette fois de délimiter avec précision au sein du périmètre la plate-forme et ses voies d'accès, en optimisant les choix. Par exemple, en réduisant le nombre de personnes susceptibles d'être déplacées ou affectées par le bruit des avions.

Aux termes de la loi Barnier (2 février 1995), ce second débat public invite tous les acteurs concernés, les riverains potentiels en particulier, à exprimer remarques et commentaires.

### Automne 2003. L'Etat fixe l'emplacement définitif

La configuration de l'aéroport Picardie-Europe et de ses dessertes est arrêtée au sein du périmètre élargi.

### Année 2004. Validation du projet et élaboration du plan de réalisation des travaux

### Années 2005-2006. Démarrage du chantier

### Entre 2012 et 2015. Entrée en service de l'aéroport

## Troisième aéroport : une décision qui concilie l'exigence économique et l'exigence environnementale

**Le 15 novembre 2001, le Premier Ministre Lionel Jospin a annoncé la création d'une nouvelle plate-forme internationale pour le grand bassin parisien. Ce troisième aéroport sera implanté à Chaulnes en Picardie à l'horizon 2015.**

Cette décision gouvernementale fait suite à la manifestation du 10 novembre dernier à Paris qui a rassemblé 10 000 personnes et répond aux attentes des franciliens. Ceux-ci réclamaient la décision immédiate de création du troisième aéroport.

Ville et Aéroport considère que ce choix doit permettre de respecter l'engagement pris à l'automne 1997 par M. Gayssot, au nom du gouvernement, de ne pas dépasser les 55 millions de passagers par an sur Roissy Charles-de-Gaulle suite à la confirmation d'extension de la plate-forme. Cette limitation opérationnelle fixée à 250 000 mouvements annuels à Orly et 55 millions de passagers par an à Roissy est confirmée par cette décision.

Cette décision concilie l'exigence économique et l'exigence environnementale. Elle s'inscrit dans le cadre d'une politique de développement durable du transport aérien. En effet, d'ici 2020, la demande de transport aérien doublera. Elle s'élèvera alors à environ 140 millions de passagers dans le grand bassin parisien. Compte tenu des capacités aéroportuaires actuellement disponibles et du développement soutenu que connaîtront les aéroports régionaux et les liaisons TGV, 35 millions de passagers devront être accueillis dans le nouvel aéroport.

Aujourd'hui nous sommes arrivés à une situation de « saturation environnementale » en Ile-de-France et la décision d'implantation d'une troisième plate-forme à

vocation internationale est devenue nécessaire.

### Cette décision s'accompagne de dispositions complémentaires

Par ailleurs, cette décision s'accompagne de dispositions visant à soutenir le développement maîtrisé des aéroports régionaux avec une enveloppe de 765 millions d'euros (soit 5 milliards de francs) et une meilleure protection des populations riveraines. Sur ce point, Ville et Aéroport se félicite de l'élaboration d'un projet de loi gouvernemental qui sera déposé prochainement, mettant notamment en avant une meilleure maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports.

### Ne pas reproduire les erreurs du passé, concevoir des PEB plus larges

Deux impératifs sont néanmoins à rappeler. Il s'agit de ne pas reproduire les erreurs du passé ni de reporter les nuisances sur les autres mais d'envisager des plans d'exposition au bruit avec des périmètres suffisamment larges. L'autre impératif sur les plates-formes existantes de Roissy et d'Orly est de poursuivre une politique contre les nuisances sonores et atmosphériques. Il convient donc d'avancer sur la question des vols de nuit et d'envisager le transfert d'activités de fret de Roissy à Vatry (Marne). Cette plate-forme est en effet opérationnelle depuis plus d'un an et pourrait également accueillir une partie des vols charters. ■



Au premier rang de la manifestation du 10 novembre 2001, de gauche à droite, MM. Myard, Député-Maire de Maisons-Laffitte et membre du bureau de Ville et Aéroport, Strauss-Kahn, Député du Val d'Oise, Huchon, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, Blazy, Député-Maire de Gonesse et Président de "Ville et Aéroport", Gourdin, Président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéroports.

## L'association "Ville et Aéroport" reçue au ministère des Transports

L'association "Ville et Aéroport" a été entendue le 6 février dernier par le cabinet du Ministre des Transports sur le projet de décret portant révision des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS) et qui suit les recommandations de l'ACNUSA. D'autre part, l'association a pu donner son avis sur deux amendements gouvernementaux (modification de couloirs aériens et rachat préventif des logements) figurant dans la loi Démocratie de proximité. Ces amendements seront intégrés au futur projet de loi, annoncé dans la communication du 15 novembre qui décidait du site d'implantation du troisième aéroport parisien, qui vise à mieux protéger les riverains contre les nuisances sonores et à mieux maîtriser l'urbanisation autour des aéroports.

L'association Ville et Aéroport a été reçue le 6 février dernier au ministère des Transports afin d'être entendue dans le cadre de l'élaboration du futur projet de loi visant à mieux protéger les riverains contre les nuisances sonores et à mieux maîtriser l'urbanisation autour des aéroports.

Ville et Aéroport s'inquiète que les recommandations de l'ACNUSA, notamment la mise en place d'un nouvel indice de gêne sonore (le Lden), concernent uniquement les nouvelles plates-formes aéroportuaires. En effet, dans le 3) du communiqué de presse de matignon du 15/11 relatif au troisième aéroport, il est mentionné que « pour toutes les nouvelles plates-formes aéroportuaires, un projet de loi reprenant les recommandations de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), sera déposé par le gouvernement avant mars 2002 (...) Une concertation avec les collectivités locales et les commissions consultatives de l'environnement sera organisée pour définir les modalités d'application de ces mesures aux aéroports existants ».

### **Révision des PEB et PGS pour les aéroports existants, les élus et les associations seront consultés**

Il a été précisé que le projet de loi prévoit un ensemble de mesures utiles aux nouvelles plates-formes, avec l'hypothèse d'inclure les extensions des aéroports existants (nouvelles pistes).

Sur l'application des recommandations de l'ACNUSA, il a été confirmé la résolution de ne pas faire de distinction entre les aéroports existants et les nouvelles plates-formes mais de procéder à une large consultation, pour les aéroports existants, avec les élus et les associations, dans le cadre de l'élaboration des décrets.

Sur le projet de décret portant révision des PEB et des PGS, l'association Ville et Aéroport sera consultée début mars. Les limites fixées par l'ACNUSA sont retenues pour la zone C (indice Lden 55), la zone B (indice Lden 62). Le décret prévoit des modulations sur les zones B et C en référence à l'article L. 147-4 du code de l'urbanisme.

Pour les zones B, la proposition à Lden 62 élargi extrêmement les zones B si bien que certains centres villes risquent d'être touchés. D'où la possibilité de faire une modulation sur la zone B, zone qui interdit toute construction, entre Lden 65 et Lden 72.

Pour la zone D, on prend l'indice de Lden 50 (en dB) avec une pondération jour-soir-nuit.

Le PEB se fait sur des hypothèses à long terme alors que le PGS se fait sur des hypothèses à court terme (1 an) sur la base des mêmes indices. Le PGS est normalement toujours à l'intérieur du PEB.

### **Deux amendements adoptés dans le cadre du projet de loi relatif à la démocratie de proximité**

Par ailleurs, et c'est important, deux amendements traduisent rapidement l'engagement du gouvernement sans attendre le futur projet de loi qui ne pourra être voté avant la législature mais qui sera néanmoins déposé au Sénat. Ils répondent aux attentes légitimes des futurs riverains de l'aéroport « Picardie-Europe ».

Le premier amendement prévoit la possibilité de rachat préventif des biens et propriétés. Il s'agit de permettre aux propriétaires de biens immobiliers concernés – dans un périmètre fixé par décret en Conseil d'Etat – de mettre en demeure l'Etat ou l'exploitant du nouvel aéroport d'acquiescer leurs biens. Par ailleurs, un autre amendement, portant sur la modifications des couloirs aériens, indique la réalisation préalable d'une enquête publique. ■

### **Plus de 60% de participation au référendum : les Picards contre le 3ème aéroport**

La participation au référendum sur le 3ème aéroport a dépassé les 60% en Haute-Picardie, le 9 décembre dernier, les habitants des cantons concernés se prononçant massivement (91%) contre le projet gouvernemental.

A la question « Etes-vous pour l'implantation du troisième aéroport sur le secteur de Chaulnes ? », les habitants des 46 communes concernées ont voté « non » à 91,42%.

Le choix de Chaulnes (Somme) comme site d'un troisième aéroport international du Bassin parisien pour désengorger les plates-formes de Roissy et Orly, avait été annoncé le 15 novembre par le gouvernement, soulevant de vives protestations parmi les élus locaux.

Le 1er décembre dernier, une manifestation contre le troisième aéroport, « ni ici, ni ailleurs », avait réuni 8 000 personnes à Chaulnes, dont le député-maire UDF d'Amiens Gilles de Robien et trois candidats de sensibilité écologiste à l'élection présidentielle, l'ex-ministre de l'Environnement Corinne Lepage, Noël Mamère (Verts) et Antoine Waechter (Mouvement écologiste indépendant).

Alors que les Verts dénonçaient un « choix à courte vue » du Premier ministre Lionel Jospin, le ministre Vert de l'Environnement, Yves Cochet, insistait sur l'importance des « propositions complémentaires » du gouvernement : « Le développement très fort du TGV, des aéroports régionaux et du fret à Vatry (Mame) pour limiter et désengager le plus vite possible les vols de nuit à Roissy ».

## Extension de l'aéroport Marseille-Provence : 91,21% de non au référendum local

Les habitants de sept communes des Bouches-du-Rhône (Marignane, Vitrolles, Berre-l'Étang, Rognac, Les Pennes-Mirabeau, Ensues-la-Redonne et Châteauneuf-les-Martigues) se sont prononcés à 91,21% contre le projet d'allongement de la seconde piste de l'aéroport Marseille-Provence lors d'un référendum d'initiative locale organisé le 2 décembre dernier.

Les maires de ces sept communes, notamment M. ANDREONI maire de Berre-l'Étang, s'étaient déjà prononcés contre le projet, invoquant ses nuisances pour l'environnement, l'impact sur le développement urbain et les dangers liés au risque de survol du site pétrochimique de l'étang de Berre voisin. L'extension souhaitée par la chambre de commerce et d'industrie de Marseille, gestionnaire de l'aéroport, vise à répondre à l'évolution du trafic aérien du 4ème aéroport français, qui prévoit 180 000 mouvements d'avions et 12 millions de passagers transportés en 2015 (contre 100 000 mouvements et 6,5 millions de passagers en 2000).

Deux pistes parallèles de 3 500 mètres de long seraient créées en allongeant la seconde piste existante de 950 m gagnés sur l'étang de Berre. L'une serait dédiée aux décollages, l'autre aux atterrissages.

## Recours contre l'allongement de la piste de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine

Le Collectif contre les vols de nuit de l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine a déposé le 3 janvier dernier un recours devant le tribunal administratif de Strasbourg pour faire annuler le vote par le Conseil régional de l'allongement de la piste.

Le Conseil régional de Lorraine a voté le 25 octobre dernier l'allongement de la piste de l'aéroport régional pour un investissement de 28,20 millions d'euros sans avoir au préalable réalisé une enquête publique et dans l'absence de toute concertation avec les populations concernées.

L'aéroport est actuellement utilisé de nuit par le groupe international de fret aérien et messageries DHL et l'Aéropostale.

Les opposants aux vols de nuit avaient déposé deux recours, l'un visant à surseoir à l'approbation de la convention Région-DHL du 28 avril 2000 et à l'exécution de cette convention qui avait conduit à la construction du site de DHL, l'autre visant à surseoir à l'approbation d'une autorisation de programme pour la réalisation d'une ZAC aéroportuaire.

Les deux recours ont été rejetés en novembre 2000.



## Référendum : l'association "Ville et Aéroport" est venu soutenir le "non" à l'extension de l'aéroport Marseille-Provence

L'association « Ville et Aéroport » a répondu présent à l'invitation de M. Serge Andréoni, Maire de Berre-l'Étang, dans le cadre d'une réunion publique pour le « non » à l'extension de la seconde piste de l'aéroport Marseille-Provence

Ville et Aéroport a participé à la réunion publique du 30 novembre dernier qui s'est tenue à Berre-l'Étang, commune adhérente de l'association, afin de témoigner sa solidarité aux riverains de l'Étang de Berre situés dans le cône de bruit et d'indiquer la nécessaire mobilisation des habitants au référendum du 2 décembre contre l'allongement de la seconde piste prévu dans le nouvel avant-projet de plan de masse présenté par la préfecture. Ce nouvel APPM se base sur le doublement du trafic en 2015.

Serge Andréoni a montré au cours de son exposé qu'une telle extension de la seconde piste sur l'Étang de Vaïne aurait de graves conséquences sur l'environnement. La seconde piste créera une emprise de 50 ha, ce qui amènera un bouleversement des échanges de courant avec le grand étang et une aggravation de la situation de l'Étang de Vaïne.

### L'extension entraînerait le doublement du nombre d'avions au décollage

La seconde conséquence de cette extension concerne l'augmentation de la gêne sonore. Les berrois, déjà fortement pénalisés par la proximité du couloir aérien et le non respect des trajectoires verraient doubler le nombre d'avions au décollage.

Aujourd'hui, en moyenne 1 avion décolle toutes les 5 minutes. Avec un tel projet, demain ce sera 1 avion toutes les 3 minutes. De plus, la piste côté Est sera réservée aux décollages (face à Berre par temps de mistral).

Le problème est que ce projet d'extension a

de gauche à droite, M. Villemagne Etienne-Christian, Trésorier de Ville et Aéroport, M. Blazy Jean-Pierre, Président de Ville et Aéroport, M. Andréoni Serge, Maire de Berre-l'Étang).

été élaboré sans aucune concertation avec les riverains, les associations, les élus, ce qui est inacceptable. Ville et Aéroport a tenu à rappeler que le référendum constitue le moyen d'amener les autorités à reconsidérer leur projet, sur la base d'une véritable consultation de toutes les parties concernées.

### Une consultation sur l'extension de Roissy-CDG avait déjà eu lieu à Gonesse en 1995

Le Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse, élu riverain de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle fut lui-même à l'origine d'une consultation municipale sur l'extension de l'aéroport en octobre 1995. Il en arrive au constat suivant : « Il est certain qu'à ce jour l'exigence environnementale émerge à chaque fois qu'un projet sort. Et cela au-delà de toutes sensibilités idéologiques. Les nuisances sont ni de droite ni de gauche, elles sont au-dessus de nos têtes ». Egalement présente, Evelyne Lavezzari, Présidente de l'ACENAS (Association Contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Satolas), a expliqué comment son association avait repoussé la construction de deux pistes supplémentaires sur l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry.

Lors du référendum du 2 décembre, les riverains des sept communes qui ont participé (Marignane, Vitrolles, Rognac, Ensues-la-Redonne, Châteauneuf-les-Martigues, les Pennes-Mirabeau, Berre-l'Étang) ont voté « non » à plus de 91% pour un taux de participation relativement faible à 36%. ■



Lors d'une réunion avec les élus locaux et les associations de riverains en mairie de Saint-Louis : de gauche à droite, M. Schweitzer, Maire de Buschwiller, M. Igersheim, Président de la Communauté de Communes des Trois Frontières, M. Blazy, Président de l'association Ville et Aéroport, M. Ueberschlag, Député-Maire de Saint-Louis, M. Delannay, Chargé de mission de l'association Ville et Aéroport, M. Garandeau, Adjoint au maire de Mérignac et M. Barge, Maire de Jonage, membres du bureau de Ville et Aéroport.

## Ville et Aéroport sur le site aéroportuaire bi-national de Bâle-Mulhouse Réunir ville et aéroport, en piste pour l'environnement

Dans le cadre de son état des lieux des grands sites aéroportuares français, et après son déplacement sur le site de Toulouse-Blagnac le 22 juin 2001, Ville et Aéroport s'est rendue sur l'EuroAirport le 9 novembre dernier. Ses membres ont été accueilli par Roland Igersheim, Président de la Communauté de Communes des trois frontières et membre du bureau de l'association, qui s'était chargé de l'organisation de cette journée. L'association a pu visiter l'aéroport et rencontrer les différents acteurs du transport aérien : direction de l'EuroAirport, élus locaux et associations de riverains

“Nous ne refusons pas le développement du transport aérien (...) Mais on ne peut plus le concevoir sans tenir compte du paramètre environnemental”. Cette ambition visant à concilier exigence économique et exigence environnementale dans le développement durable des aéroports a été réaffirmée par les membres de « Ville et Aéroport » lors d'une réunion avec les élus locaux et les associations de riverains à l'Hôtel de Ville de Saint-Louis (Cf. photo).

### L'association Ville et Aéroport entend être un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics

Chaque catégorie nous a exposé ses soucis et ses préoccupations. En effet l'association entend relayer au niveau national les demandes des élus et des riverains alsaciens et agir en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs économiques en France et en Europe. Concrètement « cela peut se traduire par une proposition de loi qui serait élaborée après ce tour des grands sites aéroportuares français » a précisé M. Ueberschlag, le député-maire de Saint-Louis.

Sur les revendications des associations de riverains, le partage des nuisances comme le repos nocturne, « des exigences de santé publique » a fait valoir Jacques Finck de l'Adra, Ville et Aéroport a souligné qu'il faudra développer ces questions avec la Suisse.

Il n'est pas normal que le développement économique soit pour tout le monde mais les nuisances pour les seuls alsaciens. Il faudrait évidemment tout partager. Or, actuellement, les avions opèrent une boucle à 260° pour éviter de survoler la Suisse.

Revenant sur la situation un peu particulière de cet aéroport bi-national, Ville et Aéroport a appelé à un dialogue avec le côté suisse, même si ce jour-là les membres helvètes du conseil d'administration suisses qui ont été invités se sont tous excusés. Un comportement peut-être révélateur... Mais il faut savoir dialoguer même si l'on n'est pas d'accord.

Ainsi, afin de ne pas favoriser un développement non maîtrisé de l'EuroAirport, Ville et Aéroport a souhaité que le gouvernement prenne un arrêté d'exploitation comme le suggère par ailleurs l'ACNUSA.

Le constat suivant a été fait : pour qu'il y ait moins de bruit en Alsace, il faut forcément qu'une partie des décollages se fasse au-dessus de la Suisse et surtout au-dessus de la banlieue de Bâle-Ville.

### Suite à la saisie de l'ACNUSA, la direction de l'aéroport a enterriné ses recommandations

Quelques semaines après cette visite et plusieurs démarches auprès de l'ACNUSA, de nouvelles dispositions de décollage et d'atterrissage pour limiter les nuisances sonores, notamment pour les riverains français, ont été entérinées le 17 décembre 2001 par le conseil d'administration de l'aéroport qui a ainsi suivi les recommandations formulées par l'ACNUSA « pour limiter l'impact sonore global sur l'ensemble de la région trinationale » (France, Suisse et Allemagne). Ces mesures devraient entrer en vigueur d'ici trois à six mois indique le projet d'accord. Elles prévoient notamment de faire partir plus d'avions (8%) directement vers le sud (vers Bâle), ce qui correspond aux souhaits formulés par les riverains. ■

### Les opposants au futur aéroport de Nantes tentent de mobiliser

Les opposants au déménagement de l'aéroport de Nantes à Notre-Dame-des-Landes, annoncé pour 2010, élèvent la voix pour tenter de faire échec à un projet qui semble s'accélérer.

Depuis un an, des riverains de 16 communes du nord de l'agglomération se sont regroupés au sein d'une association, l'Acipa (Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes), pour marquer leur refus d'accueillir les futures installations aéroportuaires.

Le 9 décembre dernier, cinq cents personnes ont manifesté devant le Conseil général de la Loire-Atlantique, l'un des principaux promoteurs du projet. Les opposants dénoncent le déménagement de l'aéroport de Nantes à Notre-Dame-des-Landes, à 18 km du centre ville, annoncé afin de mieux répondre à l'augmentation du trafic. Ils soulignent notamment les nuisances générées selon eux par les futures installations et jugent dépassé ce projet, qui couve depuis trente ans. « Ce site pouvait avoir un intérêt il y a 30 ans. Mais aujourd'hui il est périmé, car trop proche de la ville : la population susceptible d'être gênée par le bruit, qui était de 22 000 habitants à l'époque, a triplé depuis » explique le président de l'Acipa, Joseph Caillaud. La CCI de Nantes, qui exploite l'aéroport de Nantes-Atlantique, insiste sur la nécessité du déménagement du fait que l'actuel aéroport, situé à Bouguenais (9 km au sud de Nantes) sur un site devenu exigu (340 hectares) et dans une zone très urbanisée, ne pourra pas en effet accueillir plus de 3 millions de passagers par an, un chiffre qui devrait être dépassé en 2010. Moyennant un investissement de 400 millions d'euros (2,6 milliards de francs), le site de Notre-Dame-des-Landes sera en mesure dès son ouverture d'afficher un trafic annuel de 4 à 5 millions de passagers.

### Recul du trafic aérien en 2001, pour la première fois en dix ans

Le trafic aérien mondial a reculé en 2001 pour la première fois en dix ans, avec une baisse de 6% par rapport à l'année précédente, selon les statistiques préliminaires de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) publiées le 21 décembre. Déjà avant les attentats suicide du 11 septembre, le trafic mondial montrait un ralentissement.

Les données fournies par ses 187 Etats membres montrent que le trafic mondial de passagers a chuté de 5% en 2001, après une hausse de 8% en 2000. En chiffres absolus, cela représente 60 millions de passagers de moins, surtout après le 11 septembre.

La réduction du nombre de vols n'a pas suivi la réduction du nombre de passagers, selon l'OACI. Les avions de lignes régulières ont ainsi été remplis à 68%, contre 71% en 2000.

Quant au trafic de fret, il a perdu 8%, soit une baisse de 2 millions de tonnes de marchandises transportées.

Le trafic passagers à l'intérieur de la métropole a souffert, montrant une décade de 16,4% en octobre comparé au mois d'octobre 2000. Sur les dix premiers mois de 2001, le trafic passagers affiche globalement un léger recul de 0,3%. Le seul trafic international, qui s'était bien tenu depuis le début de l'année avant les attentats, conserve un léger excédent, souligne la DGAC. Il montre une progression de 2,1% sur dix mois, par rapport à la même période de 2000.

### 99% contre l'ouverture de nouveaux couloirs aériens en Essonne

38,7% des personnes inscrites sur les listes électorales de 24 petites communes de l'Essonne qui organisaient, le 2 décembre dernier, un référendum consultatif se sont exprimées sur l'ouverture de nouveaux couloirs aériens dans le département, et 99% ont voté contre.

Ce scrutin était organisé par un comité regroupant des associations et des élus qui se battent contre la création d'un nouveau couloir aérien proposé par l'agence indépendante Eurocontrol, mandatée par le ministre des Transports, pour desservir Orly et désengorger Roissy. En effet, ce nouveau tracé situé à une altitude plus élevée que le projet initial, s'il a convaincu certains opposants, ne fait pas encore l'unanimité et notamment au sein du comité organisateur du référendum qui refuse en bloc tout nouveau couloir.

### Concorde : le rapport final du crash remis début janvier à J-C Gayssois (BEA)

Le rapport final sur l'accident du Concorde d'Air France le 25 juillet 2000 a été remis début janvier au ministre des Transports Jean-Claude Gayssois, a indiqué un porte-parole du Bureau Enquêtes-Accidents (BEA), chargé de l'enquête technique. Il a été rendu publique le 16 janvier. Sur le contenu, il n'y a pas de modifications, le rapport validant le scénario de l'accident précédemment élaboré dans le deuxième rapport d'étape du BEA de juillet dernier. Le journal Le Parisien a souligné l'émission par le BEA de plusieurs recommandations de sécurité sur l'exploitation et la maintenance de Concorde. Selon le journal, le rapport recommande en particulier deux audits, l'un sur les « conditions d'exploitation et de maintenance du Concorde au sein d'Air France », l'autre sur la maintenance de la compagnie américaine Continental Airlines « aussi bien aux Etats-Unis que chez ses sous-traitants étrangers ».

6

## Réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France : J-C Gayssois approuve le tracé d'Eurocontrol

Le Ministère des Transports a annoncé le 10 décembre dernier une réorganisation de la circulation aérienne en Ile-de-France avec la création d'un quatrième point d'entrée au sud-ouest de la région parisienne. Cette réorganisation, qui devait prendre effet le 21 février 2002, a finalement été reportée au 21 mars pour des questions de sécurité et de familiarisation avec ce nouveau dispositif, dans le cadre de sa mise en œuvre, par les contrôleurs aériens

J-C Gayssois a arrêté le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne, définissant notamment un quatrième point d'entrée vers Roissy-Charles-de-Gaulle par le sud-ouest, qui prendra finalement effet le 21 mars 2002. Le ministre a ainsi retenu la proposition élaborée par l'organisme indépendant et international Eurocontrol.

### Un projet aux garanties insuffisantes

« Ville et Aéroport » considère que le projet de nouveaux couloirs aériens pour desservir les aéroports d'Orly et Roissy n'apporte pas les garanties suffisantes aux riverains en matière de lutte contre le bruit. En effet, ce projet, présenté le 19 octobre dernier par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et Aéroports de Paris (ADP), n'est pas recevable puisqu'il ne retient que des éléments techniques de circulation aérienne.

Or, concrètement, les avancées positives pour les populations survolées ne sont possibles que si des arrêtés portant sur les restrictions d'usage sont pris et que les mesures recommandées par l'ACNUSA sont appliquées. Celles-ci se traduisent notamment par la décision d'inscrire, sous peine de sanction, les procédures de décollage et d'atterrissage autour des aéroports parisiens dans des « couloirs aériens », considérés comme des « volumes de protection environnementaux ». De plus, les vols de nuit à Roissy-Charles de Gaulle, et plus particulièrement les procédures de moindre bruit, doivent faire l'objet de mesures réglementaires.

« Ville et Aéroport » sera vigilante à la mise en place de garanties après la mise en service du nouveau couloir d'arrivée en piste face à l'Ouest à Orly. Ces garanties s'établiront sous forme de « volumes aériens de protection environnementaux, s'appliquant aux procédures de départ et d'arrivée des aéroports parisiens... qui devront être respectés tant au décollage qu'à l'atterrissage ». En cas de non-respect de ces volumes, des sanctions pourront être prononcées par l'ACNUSA. La définition des volumes aériens sera fixée par des arrêtés, dont « les premiers seront publiés au plus tard dans un délai de 3 à 6 mois ». Le suivi de ce tracé et les altitudes de descente utilisées devront être surveillés.

### Pour «un conseil départemental de la surveillance de la navigation aérienne»

A ce titre, « Ville et Aéroport » soutient la réflexion engagée par le Conseil Général de l'Essonne, adhérent de l'association, et celui de la Seine et Marne pour mettre en place « Un conseil départemental de la Surveillance de la Navigation Aérienne », auquel participeront les associations.

« Ville et Aéroport » considère que cette réorganisation, telle qu'elle a été définie, ne permet pas de répondre à ses objectifs : une réduction des nuisances sonores, l'amélioration de la régularité des vols et la réduction des retards provoqués par l'engorgement dans le nord-ouest de l'Ile-de-France. ■



Circulation aérienne en Île-de-France : dispositif actuel



Circulation aérienne en Île-de-France : futur dispositif

## Vers une réduction des vols de nuit : un groupe d'études parlementaire fait des propositions

Le groupe d'études parlementaire sur les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires a présenté le 12 février son rapport final après avoir auditionné l'ensemble des acteurs du transport aérien. Rien qu'à Roissy-CDG, près de 60 000 vols nocturnes ont été enregistrés l'an dernier, soit, entre minuit et 6 heures, un avion toutes les trois minutes !

Le groupe d'études, composé d'une cinquantaine de parlementaires de toutes tendances politiques, a été créé en mai 2001 et a procédé à une série d'auditions (le rapport est diffusé sur le site Internet de l'association « Ville et Aéroport » : [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)).

Dans ses conclusions, le rapport souligne que le bruit des avions est devenu aujourd'hui un problème national pour au moins 500 000 riverains des grands aéroports français qui exigent des décisions plus politiques que techniques à Paris et à Bruxelles afin de réduire les vols de nuit.

Le rapport dresse un état des lieux de la croissance sans précédent du trafic aérien, au niveau mondial et européen comme au niveau national. Il juge les normes de bruit internationales inadaptées à ce développement et regrette que les normes européennes soient uniquement incitatives.

D'autre part, il plaide pour que des normes plus strictes de bruit deviennent obligatoire dans l'Union européenne bien avant 2006, date envisagée par l'Organisation de l'aviation

civile internationale. Il demande l'élimination rapide à l'échelle européenne des avions les plus bruyants, notamment de ceux dotés d'atténuateurs de bruit.

Au total, ce rapport formule dix-sept propositions (Cf. encadré) pour maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées, mieux prendre en compte les dommages causés aux riverains, réduire les mouvements aériens nocturnes et favoriser les techniques et les appareils les moins bruyants.

Il préconise d'instaurer des couvre-feux totaux ou partiels entre minuit et six heures du matin pour les plus grands aéroports inclus dans des zones urbanisées et de moduler les taxes d'aéroport en fonction de l'horaire de décollage et d'atterrissage.

Pour les dix grands aéroports français, il prône un renforcement des aides financières aux riverains les plus exposés et une révision en baisse de la valeur locative des logements qui sert à établir la taxe d'habitation. Les communes concernées qui verraient leurs rentrées fiscales baisser, devraient recevoir une compensation pérenne. ■

### Londres : Aéroport d'Heathrow, les résidents espèrent échapper aux vols de nuit

Les associations qui se battent depuis 1993 contre la construction d'un cinquième terminal estiment qu'environ un million de personnes sont affectées par la pollution ou le bruit de l'aéroport.

Jagjit Singh, riverain, a une hantise : « les avions, la nuit. Il faut qu'ils arrêtent les avions de 23H00 à 6H00 », clame-t-il. Une revendication reprise par les associations de défense des riverains et de l'environnement qui craignent une augmentation du trafic, en dépit des assurances données par le gouvernement. Londres-Heathrow, premier aéroport européen, « est engagé dans une course folle pour rester en tête », dénonce Nick Ferraday des Amis de la Terre.

Les associations semblent reconnaître qu'elles ont perdu la bataille du cinquième terminal mais ne baissent pas les bras. Elles veulent s'assurer que les avions ne voleront pas la nuit et qu'il n'y aura pas de création d'une troisième piste d'atterrissage.

Le nouveau terminal augmentera la capacité de l'aéroport d'une trentaine de millions de passagers par an, soit une capacité totale de 90 millions de passagers par an.

A l'initiative de l'association Heathrow Association for the Control of Aircraft (HACAN), par la voix de Monica ROBB sa vice-présidente, les riverains ont manifesté fin novembre devant Westminster, au centre de Londres. ■

### Les principales propositions sur les vols de nuit

Desserrer le trafic sur les aéroports situés dans les zones urbaines, non seulement dans le domaine du fret, mais pour tous les vols de nuit.

Encourager une réforme du droit de l'urbanisme, notamment par la mise en place de plans d'exposition au bruit (PEB) suffisamment larges.

Renforcer le système d'aide financière aux riverains.

Encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse.

Moduler les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population.

Instaurer des couvre-feux totaux ou partiels sur la plage horaire 00h00-6h00.

Dans la zone C, réduire le bruit des avions à 80 dB(A) maximum.

Éliminer les avions les plus bruyants, et accélérer la construction d'appareils dits "chapitre 4", Rendue obligatoire seulement à compter du 1er janvier 2006.

Au sein de l'Union européenne, appliquer rapidement une directive interdisant les avions dits "chapitre 3" qui répondent au niveau de bruit requis pour moins de 5 dB (A).

Renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation.

## Europe : la Commission Européenne propose une directive pour réduire le bruit des avions

La Commission Européenne a adopté le 28 novembre 2001 une proposition de directive encadrant la lutte contre la pollution sonore des avions. La nouvelle législation doit notamment permettre aux aéroports les plus touchés par le bruit des avions "d'introduire de nouvelles restrictions aux opérateurs d'avions bruyants, y compris l'interdiction complète", selon la Commission européenne.

Ces aéroports pourront notamment parvenir à bannir les avions pourvus de dispositifs dit "hushkits", qui réduisent les émissions sonores des avions les plus anciens juste assez pour leur permettre de rentrer dans les nouvelles normes en matière de bruit.

Cette proposition de directive doit permettre de mettre fin au conflit opposant l'UE et les Etats-Unis sur les avions munis de dispositifs dits « hushkits », dans la foulée de l'accord politique trouvé fin octobre à Montréal lors de l'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

L'UE avait tenté en 1998 de fermer complètement la porte à ces avions, en décidant de geler la flotte d'appareils munis de « hushkits » autorisés à utiliser ses aéroports.

Mais les Etats-Unis, principal revendeur d'avions anciens munis du dispositif de réduction de bruit, s'étaient fermement opposés à cette décision, dans laquelle ils voyaient une barrière commerciale déguisée et contre laquelle ils avaient déposé plainte devant l'OACI.

## Calendrier des activités de l'association

### Assemblée générale ordinaire

L'Assemblée Générale ordinaire de l'association "Ville et Aéroport" se tiendra le MARDI 5 MARS 2002 au théâtre Donald Cardwell à DRAVEIL (91) de 10H30 à 12H30.

Un bus sera mis à disposition pour les participants arrivant à l'aéroport d'Orly le matin.

Suite à l'Assemblée Générale, nous nous rendrons au centre EUROCONTROL à BRETIGNY où nous serons accueillis notamment par MM CZECH et GAROT (Directeur du Centre). Nous échangerons autour d'un buffet puis nous visiterons le centre l'après-midi jusqu'à 16H30.

### Début mars

Réunion avec la DGAC sur le projet de décret portant révision des PEB et des PGS.

### Groupes de travail

Les 3 groupes de travail sur le développement durable du transport aérien, la maîtrise des nuisances sonores et les villes-sites doivent se constituer prochainement. Merci de bien vouloir vous inscrire auprès du secrétariat à un ou plusieurs groupes de travail. Ces groupes seront présidés respectivement par MM. Barge, Bur et Keller (membres du bureau) et se réuniront trimestriellement sur une même journée à Paris.

### L'association "Ville et Aéroport"

Dans le cadre de son état des lieux des grands aéroports français, se rendra sur le site de Bordeaux-Mérignac à la fin du mois de juin 2002.

### Le prochain colloque de l'association

Le colloque portera cette fois sur le thème suivant : les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français et se déroulera à l'automne 2002.

### Liens utiles

#### Adresses de sites Internet

[www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

[www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)

[www.dgac.fr](http://www.dgac.fr)

[www.ducsai.org](http://www.ducsai.org)

[www.ufcna.com](http://www.ufcna.com)

[www.uccega.fr](http://www.uccega.fr)

[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)

[www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)

## BULLETIN D'ADHÉSION

Bulletin à renvoyer : M. DELANNAY, Chargé de mission,  
Association Ville et Aéroport,  
66, rue de Paris, 95 500 GONESSE.

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code Postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_ Profession : \_\_\_\_\_

E-mail : \_\_\_\_\_

- j'adhère à l'Association VILLE ET AÉROPORT et je joins un chèque à l'ordre de l'association Ville et Aéroport en règlement de ma cotisation
- je recevrai notamment le Bulletin de liaison de l'Association Ville et Aéroport (4 numéros par an)

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ Signature