



## **ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE 2009**

*Mardi 3 mars 2009, 10h30-13h  
(3, rue Aristide Briand, Salle n°1)*

Assemblée Nationale – PARIS

### **Compte-rendu**

#### **Ordre du jour**

- I) Rapport moral 2008 du Président
- II) Rapport financier 2008 du Trésorier
- III) Renouvellement par tiers du conseil d'administration (art. 7 des statuts)
- IV) Révision statutaire (art.9) portant sur le plafond de cotisation des collectivités locales (conseils généraux, conseils régionaux, communautés d'agglomération)
- V) Nomination du nouveau Trésorier de « Ville et Aéroport »
- VI) Programme d'activités 2009 « Ville et Aéroport »
- VII) Questions diverses :
  - PEB – Réglementation zone C – Projet d'amendement « Ville et Aéroport »  
(art. L.147-5 du code de l'urbanisme)
  - Projet de loi Grenelle II – Réforme de l'ACNUSA (art. 67 et 68)  
Propositions de « Ville et Aéroport »
  - Etude « Impact des nuisances aéroportuaires sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour des plus grands aéroports français » (Aéroports parisiens, Lyon-St-Exupéry, Toulouse-Blagnac)
  - Vidéo amerrissage Hudson (M.Villemagne)

### Liste des membres présents

**Jean-Pierre BLAZY**, Président de « Ville et Aéroport », Maire de Gonesse (95),  
**Etienne-Christian VILLEMAGNE**, Trésorier de « Ville et Aéroport » (69),  
**Didier GONZALES**, Secrétaire général de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Villeneuve-le-Roi (94),  
**Jacques-Alain BENISTI**, Vice-Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94),  
**Pascal BOUREAU**, Vice-Président de « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Blagnac (31),  
**Monique PAPIN**, Maire de Dammartin-en-Goële (77),  
**Lucien BARGE**, Maire de Jonage (69),  
**Véronique CORNIETI**, Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78),  
**Jean-Jacques KOGAN**, Vice-Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres (44),  
**Jacques LEPELTIER**, Adjoint au Maire de Longjumeau (91),  
**Christian REY**, Maire de Diémoz (38),  
**Marie-Josée BANDECCHI**, Conseillère générale des Alpes-Maritimes, Adjointe au Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer (06),  
**Patricia SCHILLINGER**, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68),  
**Patrice VALENTIN**, Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de l'aéroport de Vatry (51),  
**Michel BACCONNIER**, Maire de Saint-Quentin Fallavier (69),  
**Jacques CRANSAC**, Directeur « Environnement » du Conseil général du Val d'Oise, représentant Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise (95),  
**Alain FOREST**, Adjoint au Maire de Bouguenais (44),  
**Pierre PERTUS**, Directeur de cabinet de Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77),  
**Sébastien LUGOSY**, Attaché de cabinet à Maisons-Laffitte, représentant Jacques MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte (78),  
**Julien DELANNAY**, Chargé de mission de « Ville et Aéroport »

### Liste des membres excusés

**Christian NAHON**, Vice-Président de la communauté de communes « Roissy Porte de France » (95),  
**Bernard CORNEILLE**, Maire d'Othis, Conseiller général de Seine-et-Marne (77),  
**François GARCIA**, Président de la communauté de communes « Les Portes de l'Essonne », Maire d'Athis-Mons (91),  
**Maurice BOSCAVERT**, Maire de Taverny (95),  
**Charles BUTTNER**, Président du conseil général du Haut-Rhin (68),  
**Michèle GRESSUS**, Maire de Bouguenais (44),  
**Jean-Paul PASCO-LABARRE**, Maire de Le Pin (77),  
**Dany WATTEBLED**, Maire de Lesquin (59),  
**Serge ANDREONI**, Sénateur-Maire de Berre-l'Etang (13),  
**René-Paul SAVARY**, Président du conseil général de la Marne (51),  
**Michèle GRENEAU**, Maire de Fontenay-en-Parisis (95),  
**Christian ESTROSI**, Président du conseil général des Alpes-Maritimes (06),  
**Nicolas DUPONT-AIGNAN**, Président de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres, Député-Maire de Yerres (91),

## L'assemblée générale ordinaire 2009 est ouverte à 10h35

**Le Président de l'association et Maire de Gonesse, Jean-Pierre BLAZY, présente son rapport moral 2008.**

Jean-Pierre BLAZY note que l'année 2008 a été une année de réflexion et de proposition pour l'association « Ville et Aéroport ». Il reprend les temps forts et les actions de l'association en 2008.

**Il rappelle en premier lieu un dossier majeur en 2008 : Roissy CDG (I).**

**Le 13 mai 2008, Ville et Aéroport est auditionnée par les membres de la « mission Dermagne » chargés de réfléchir à la future charte de développement durable de l'aéroport Roissy CDG.**

A cette occasion Ville et Aéroport a remis sa contribution (22 propositions) à la mission Dermagne. Celle-ci rappelle la nécessité d'appliquer le principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire parisien équilibré.

Les principales propositions de Ville et Aéroport défendues lors de l'audition concernent le volet environnemental de la charte : réduction immédiate du nombre de mouvements entre 22h et 6h afin d'envisager l'application d'un couvre-feu à terme, un plafonnement global des trafics passager et fret exprimé sur la base du nombre de mouvements annuels comme pour Orly, la fusion PEB/PGS, la réouverture du dossier « 3ème aéroport », un nouveau calcul du tarif de la TNSA basée sur 1 euro par passager et cinq euros par tonne de fret transportée, etc.

**Le 15 mai 2008, Ville et Aéroport participe à la création de la « Table ronde des élus contre les nuisances aériennes » (Saint-Prix, Val d'Oise)**

Il est notamment décidé la rédaction d'un projet de délibération pour l'arrêt des vols de nuit à Roissy CDG. Ce projet de délibération auquel Ville et Aéroport a travaillé est ensuite soumis aux conseils municipaux des 127 communes incluses dans le PEB de Roissy CDG.

La table ronde des élus est auditionnée au Conseil économique et social sur la question sensible des vols de nuit **le 8 juillet 2008.**

Une action sur l'Esplanade du Trocadéro est décidée en septembre. Il s'agit d'une délibération symbolique de l'ensemble des conseils municipaux concernés pour l'arrêt des vols de nuit de Roissy CDG.

**Le 20 septembre 2008, Ville et Aéroport participe à un conseil municipal géant au Trocadéro pour l'arrêt des vols de nuit de Roissy CDG.**

94 communes riveraines de l'aéroport de Roissy CDG étaient présentes lors de cette délibération symbolique. Parallèlement, une demande d'audience est adressée sur ce sujet au Président de la République par le comité de pilotage de la Table-Ronde auquel siège Ville et Aéroport.

Malgré le plafonnement du nombre de créneaux attribués entre 0h et 5h à Roissy CDG (arrêté du 6/11/03), les élus et les associations de riverains ont observé un phénomène de report du trafic sur les plages horaires 22h-0h et 5h-6h. D'ailleurs, les statistiques fournies par la DGAC montrent que le trafic de nuit de Roissy CDG est en augmentation depuis 2004 et pour l'année 2007 en croissance de +2,72%

**Le 17 novembre 2008, Ville et Aéroport participe à l'audience à l'Elysée sur la question des vols de nuit de Roissy CDG et l'élaboration de la charte de développement durable**

Deux sujets majeurs ont occupé les discussions avec les conseillers techniques du Chef de l'Etat (MM. Louvot et Ravignon) et le conseiller technique de Jean-Louis Borloo (M.Martel) : la nécessité d'un plan de réduction des mouvements entre 22h et 6h à Roissy CDG selon un calendrier à définir + l'idée que la « Table-ronde des élus contre les nuisances aériennes » soit partie prenante de l'élaboration de la charte de développement durable de Roissy CDG qui sera conduite par les ministres D.BUSSEREAU et C.BLANC.

Les conseillers techniques ont convenu qu'il valait mieux une « charte signée » par l'ensemble des parties prenantes plutôt qu'une « charte octroyée ». En ce sens, ils ont promis aux élus leur participation à la réunion de travail pilotée par D.Bussereau qui devait présenter les conclusions du rapport Dermagne et sur cette base démarrer l'élaboration de la charte.

**Le 19 décembre 2008, Jacques Dermagne publie son rapport « Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » qui fait 35 propositions.**

**Ville et Aéroport observe l'absence de propositions nouvelles sur le volet environnemental qu'elle juge décevant même si elle salue certaines propositions positives sur le volet économique et le volet social.**

Les principales propositions de Ville et Aéroport formulées lors de son audition n'ont pas été retenues. Au lieu de cela, le rapport propose des mesures déjà existantes pour la plupart et qui ne sont pas assez audacieuses pour Ville et Aéroport : réduction du bruit à la source pour les avions de nuit, interdiction des avions bruyants du chapitre 3, amélioration des approches, renouvellement des flottes, formation des pilotes, etc.

Sur l'intermodalité, Ville et Aéroport note le pas en avant du rapport qui prend en compte l'existence de l'aéroport de Vatry, mais le juge encore trop timide.

**Ville et Aéroport considère que le rapport Dermagne ne peut constituer en l'état la seule base de la future charte de développement durable de Roissy CDG souhaitée par le Président de la République  
C'est pourquoi elle décide d'élaborer son projet de charte alternatif au rapport Dermagne.**

**Le 7 janvier 2009, Ville et Aéroport présente les grandes lignes de son projet de charte devant la presse à l'Assemblée Nationale. Elle organisera des tables rondes départementales d'ici le printemps 2009**

Elle annonce qu'elle organisera d'ici le printemps sur le territoire de Roissy (3 départements concernés :Seine-et-Marne, Val d'Oise et Seine-Saint-Denis) ainsi qu'à l'échelle du pôle de Roissy des tables-rondes afin de confronter ses propositions et d'enrichir **son projet de charte qu'elle remettra à l'Elysée en avril 2009.**

**Ville et Aéroport créé son blog [www.villaeroport.com](http://www.villaeroport.com) dédié à la charte de développement durable de Roissy CDG et l'élaboration de son projet au fur et à mesure de la concertation.**

**Le Président de « Ville et Aéroport » indique que Ville et Aéroport siège au sein de la nouvelle Commission consultative de l'environnement de Paris CDG (collège des associations) depuis le 11 juillet 2008 (II).**

A ce jour, Ville et Aéroport a sollicité le Préfet de région Ile de France afin de lui demander de constituer au sein de la CCE un groupe de travail « vols de nuit et nuisances aéroportuaires ». L'association lui demande également d'appliquer les textes réglementaires pour l'aéroport du Bourget: installation d'une CCE officielle + élaboration d'un PEB.

**Jean-Pierre BLAZY évoque ensuite le colloque 2008 de « Ville et Aéroport » qui avait pour thème « Transport aérien et santé » (III).**

**Le 7 octobre 2008, Ville et Aéroport tient son colloque annuel à la Maison de la Chimie à Paris et intitulé « Transport aérien et santé. Quel(s) impact(s) sanitaire(s) sur les populations riveraines d'aéroports? ».**

Préalablement à cette journée, Ville et Aéroport a commandé un rapport scientifique sur le sujet à Guillaume Faburel, Maître de conférences à l'Université Paris-XII Créteil.

Bilan positif du colloque « Transport aérien et santé » qui a réunit 160 participants. A cette occasion, le rapport scientifique **« Impacts des trafics aériens sur la santé. Etat des connaissances scientifiques et recommandations pour l'action »**, commandé par Ville et Aéroport, a été remis aux participants.

C'est un rapport exhaustif sur l'état des lieux des études épidémiologiques menées en Europe et en France sur le sujet (1ère partie). La seconde partie consacrée aux recommandations pour l'action doit permettre à Ville et Aéroport d'envisager diverses rencontres auprès des pouvoirs publics ou plus largement à l'échelle européenne.

Ce rapport a été mis en ligne sur [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org) et diffusé très largement à l'ensemble des acteurs du transport aérien en France et en Europe.

Jean-Pierre BLAZY souligne que ce colloque a fait apparaître le grand retard pris en France sur ce sujet puisque aucune grande étude épidémiologique n'a encore produit de résultats.

En ce sens, il indique que Ville et Aéroport a écrit à Roselyne Bachelot et l'a notamment questionner sur l'étude DEBATS suite à la communication de l'ACNUSA lors du colloque. Le financement de DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé), estimé il y a un an à 1 million d'euros, devait être réalisé sur les crédits du ministère de la Santé.

L'ACNUSA a ainsi demandé dans ses dernières recommandations que 250 000 euros soient débloqués pour l'année 2008. La réponse écrite de la ministre a confirmé le déblocage de crédits pour l'étude DEBATS en 2009.

Jean-Pierre BLAZY ajoute que Ville et Aéroport sera reçue au printemps en délégation sur ce sujet par Hervé Martel, conseiller technique de Jean-Louis Borloo, Ministre de l'écologie.

**Les actes du colloque 2008, actuellement en cours de finalisation après transcription, seront diffusés au printemps 2009.**

**Jean-Pierre BLAZY revient sur le déplacement de Ville et Aéroport sur le Hub d'UPS à Cologne (IV).**

**Les 3 et 4 juillet 2008, une délégation d'élus « Ville et Aéroport » (NAHON, GARCIA, VILLEMAGNE) visitent le Hub européen d'UPS à Cologne.**

Prolongeant la visite du Hub européen de la société FedEx à Roissy CDG en 2006, la délégation « Ville et Aéroport » composée de MM. Villemagne, Nahon et Garcia, a visité les installations d'UPS sur son Hub européen à Cologne.

Depuis son ouverture en 1986, le Hub aérien de l'aéroport de Cologne-Bonn, a été une des passerelles les plus importantes dans le réseau aérien global d'UPS et continue à jouer un rôle clef dans le réseau express européen d'UPS, reliant efficacement les marchés européens et reliant l'Europe à l'Asie et aux Amériques.

UPS emploie actuellement environ 2200 personnes pour ses opérations aériennes à Cologne (contre 1900 personnes pour le Hub FedEx à Roissy CDG). Au total, Cologne-Bonn enregistre 100 mouvements aériens nocturnes répartis entre DHL, FedEx et UPS. Pour cette dernière, 38 vols sont opérés chaque soir de la semaine entre 23h et 2h30 lors du traitement des colis au sein du Hub.

La capacité de triage est impressionnante puisque 110 000 paquets par heure sont traités avec une possibilité d'étendre à 165 000 paquets par heure dans le futur. UPS s'efforce de rationaliser l'arrivée et les procédures de départ, avec un programme de formation intensif des pilotes, ce qui limite l'impact des opérations de vols de nuit à l'aéroport de Cologne-Bonn sur les communes riveraines au cours des années.

Actuellement, 6000 riverains visitent chaque année le Hub d'UPS à Cologne, cette société souhaitant garantir la transparence de l'information auprès des populations.

**Jean-Pierre BLAZY revient enfin sur les autres activités de Ville et Aéroport en 2008 (V) : Grenelle I et II, rapport Rouquès, sommet européen de l'aviation à Bordeaux, communication Ville et Aéroport.**

**Grenelle I : examen en octobre 2008.**

A l'évidence, Ville et Aéroport a pu observer le fait que le volet aérien ait été vidé au regard des annonces et propositions faites lors des tables rondes du Grenelle en octobre 2007.

Fort de ce constat, Ville et Aéroport aurait souhaité que ce texte soit amendé à la hausse (articles 11 et 36)

**Grenelle II : réforme de l'ACNUSA (art. 67 et 68)**

Ville et Aéroport a préparé une note et des propositions d'amendements en vue de l'examen de ce texte annoncé en avril au Sénat (Cf. ordre du jour, VII) Questions diverses)

**Rapport Rouquès sur faisabilité d'une fusion PEB/PGS**

Ville et Aéroport juge les conclusions du rapport Rouquès pas assez audacieuses s'agissant de la fusion des dispositifs de prévention (PEB) et de réparation (PGS) existants.

Ville et Aéroport constate que le diagnostic du rapport est bon sur le manque de lisibilité des deux dispositifs existants pour le citoyen et l'élus et sur la discordance entre le PEB et le PGS. Néanmoins, les propositions du rapport ne vont pas assez loin car les membres de la mission

raisonnent à législation constante. Concernant le PEB aucune réponse ne pourra être apportée sans évolution législative.

La mission Rouquès est intéressante mais ne répond pas totalement à la question : si elle propose le rapprochement des dispositifs, elle ne demande pas leur fusion.

### **17-18-19 novembre 2008 : Ville et Aéroport participe au Sommet européen de l'aviation à Bordeaux**

#### **Communication Ville et Aéroport en 2008 :**

-administration et actualisation du site Internet [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

-Mai 2008 : campagne d'adhésion auprès des collectivités locales et des communes riveraines d'aéroports (incluses dans les PEB et PGS) : **adhésion du conseil général du Val d'Oise, commune d'Ablon/s/Seine, Françoise Laborde (Sénatrice de Haute Garonne)**  
diffusion des comptes-rendus d'activités (réunions internes, externes, audiences)

-création d'un blog dédié [www.villaeroport.com](http://www.villaeroport.com) à la charte de développement durable de Roissy CDG

#### **Le rapport moral 2008 du Président est soumis au vote de l'assemblée générale. Il est approuvé à l'unanimité.**

Il est ensuite question du second point de l'ordre du jour : le rapport financier 2008.

Celui-ci est présenté par le Trésorier de l'association, M. Etienne-Christian VILLEMAGNE.

M. VILLEMAGNE a présenté les comptes de « Ville et Aéroport » pour l'exercice du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 31 décembre 2008 sur la base du compte-rendu de la société d'expertise comptable COGEM. M. VILLEMAGNE a indiqué que ladite société n'avait pas relevé d'éléments remettant en cause la cohérence et la vraisemblance des comptes annuels.

Il a commenté le bilan actif et passif ainsi que le compte de fonctionnement et de résultat de l'association. **Le total du bilan s'élève à 113 053 euros. Le montant des cotisations 2008 est de 98 532 euros. Quant au résultat net comptable, il est de – 19 270 euros.**

Le compte de résultat, présenté sous forme de liste, affiche un total **produits de 108 619 euros** et un total **charges de 127 890 euros**, dégageant ainsi un résultat de **– 19 270 euros**.

M VILLEMAGNE a indiqué ensuite le résultat des produits financiers en 2008. Enfin, il a mentionné le produit total des subventions des communes adhérentes en 2008, soit **98 381,87 euros**.

#### **Les comptes 2008 soumis au vote de l'assemblée générale ont été approuvés à l'unanimité.**

Le Président en vient au III) de l'ordre de jour : le renouvellement par tiers du conseil d'administration

**Le président de l'association propose le renouvellement du conseil d'administration conformément aux articles 6 et 7 des statuts.**

**Jean-Pierre BLAZY rappelle la composition actuelle du Conseil d'administration :**

**Composition actuelle du Conseil d'administration (25 membres)**

Jean-Pierre BLAZY, Président  
 Jacques-Alain BENISTI, Vice-président  
 Louis NEGRE, Vice-président  
 Pascal BOUREAU, Vice-président  
 Didier GONZALES, Secrétaire général  
 Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier

+ 19 membres

Serge ANDREONI (13), Lucien BARGE (69), Maurice BOSCAVERT (95), Yves BUR (67), Charles BUTTNER (68), Bernard CORNEILLE (77), Nicolas DUPONT-AIGNAN (91), François GARCIA (91), Michèle GRESSUS (44), Jean-Jacques KOGAN (44), Gaston LATSCHA (68), Jacques LEPELTIER (91), Jacques MYARD (78), Christian NAHON (95), Monique PAPIN (77), Jean-Paul PASCO-LABARRE (77), Christian REY (38), Dany WATTEBLED (59), Pierre FAYNOT (51)

**Liste des candidats déclarés au Conseil d'administration (hors membres sortants)**

Outre les membres sortants, sont déclarés candidats :

**Patricia SCHILLINGER**, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)  
**Marie-Josée BANDECCHI**, Conseillère générale des Alpes-Maritimes, Adjointe au Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer (06)  
**Patrice VALENTIN**, Vice-Président du conseil général de la Marne chargé de l'aéroport de Vatry (51)  
**Didier ARNAL**, Président du Conseil général du Val d'Oise (95)

**Liste des candidats démissionnaires**

- **Yves BUR**, Député-Maire de Lingolsheim (67)  
**Dany WATTEBLED**, Maire de Lesquin (59)  
**Louis NEGRE**, Vice-Président de « Ville et Aéroport », Sénateur-Maire de Cagnes-sur-Mer(06)  
**Pierre FAYNOT**, Vice-Président du Conseil général de la Marne (51)  
**Etienne-Christian VILLEMAGNE**, Trésorier de « Ville et Aéroport » (69)

***(Rappel : Vu l'article 7 des statuts, « tout membre du conseil d'administration n'ayant pas assisté à trois séances consécutives et non excusé est considéré comme démissionnaire »)***

**Jean-Pierre BLAZY** indique à l'assemblée générale que suite à la démission de **Louis NEGRE**, un poste de vice-président est à pourvoir.

**Marie-Josée BANDECCHI** est seule candidate au poste de vice-présidente.



**Suite au vote de l'assemblée générale, le nouveau tiers élu au conseil d'administration est le suivant :**

Patricia SCHILLINGER, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)  
 Marie-Josée BANDECCHI, Conseillère générale des Alpes-Maritimes (06)  
 Patrice VALENTIN, Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de l'aéroport de Vatry (51)  
 Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise (95)  
 Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)  
 Jacques LEPELTIER, Adjoint au Maire de Longjumeau (91)  
 Lucien BARGE, Maire de Jonage (69)  
 Pascal BOUREAU, Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Blagnac (31)

**La nouvelle composition du conseil d'administration est la suivante :**

M. Jean-Pierre BLAZY, Président  
 M. Jacques-Alain BENISTI, Vice-président  
 MME. Marie-Josée BANDECCHI, Vice-présidente  
 M. Pascal BOUREAU, Vice-président  
 M. Didier GONZALES, Secrétaire général  
 M. Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier (en attente de nouvelle nomination)

+ 19 membres

M. Serge ANDREONI (13), M. Didier ARNAL (95), M. Lucien BARGE (69), M. Maurice BOSCAVERT (95), Charles BUTTNER (68), M. Bernard CORNEILLE (77), M. Nicolas DUPONT-AIGNAN (91), M. François GARCIA (91), MME. Michèle GRESSUS (44), M. Jean-Jacques KOGAN (44), Gaston LATSCHA (68), M. Jacques LEPELTIER (91), M. Jacques MYARD (78), M. Christian NAHON (95), Mme Monique PAPIN (77), M. Jean-Paul PASCO-LABARRE (77), M. Christian REY (38), MME. Patricia SCHILLINGER (68), M. Patrice VALENTIN (51)

**Le Président en vient au IV) de l'ordre du jour consacré à la révision statutaire (article 9) portant sur le plafond de cotisation des collectivités locales (conseils généraux, conseils régionaux, communautés d'agglomération)**

L'article 9 des statuts de l'association « Ville et Aéroport » est actuellement rédigé ainsi :

«

**Article 9**

Le montant de la cotisation est fixé par l'Assemblée Générale ordinaire chaque année sur proposition du Conseil d'Administration.

Les recettes annuelles de l'association se composent :

- des cotisations et souscriptions de ses membres :
  - 1) Pour les communes, les communautés de communes et les communautés d'agglomération, la cotisation est fixée à 0,08 euros par habitant sur la base du dernier recensement et plafonnée à 7622 euros.
  - 2) Pour les collectivités locales (conseils généraux, conseils régionaux, communautés urbaines), la cotisation est fixée à 7622 euros.
  - 3) Pour les parlementaires (députés et sénateurs), la cotisation est fixée à 150 euros.
  
- des subventions de l'Etat, des régions, des départements, des communes et des établissements publics ;
- du produit des libéralités dont l'emploi est autorisé au cours de l'exercice ;
- des produits des rétributions perçues pour service rendu. »

**Le Président suggère une double délibération de l'assemblée générale. La première porte sur la révision de l'article 9 où la composition des recettes annuelles est mentionnée sans précision du montant de la cotisation.**

**La seconde délibération porte sur le montant de la cotisation annuelle fixé par l'assemblée générale.**

**En conséquence, la révision de l'article 9 proposée à l'assemblée générale 2009 est la suivante :**

**Article 9**

Le montant de la cotisation est fixé par l'Assemblée Générale ordinaire chaque année sur proposition du Conseil d'Administration.

Les recettes annuelles de l'association se composent :

- des cotisations et souscriptions de ses membres :
- des subventions de l'État, des régions, des départements, des communes et des établissements publics ;
- du produit des libéralités dont l'emploi est autorisé au cours de l'exercice ;
- des produits des rétributions perçues pour service rendu. »

Lors de sa réunion du 23 septembre 2008 et suite à la campagne d'adhésion menée en mai 2008, le conseil d'administration de « Ville et Aéroport » a souhaité qu'une réflexion soit engagée sur la révision du montant de la cotisation 2009 pour les collectivités locales. L'article 9 des statuts fixe le montant de la cotisation à 7622 euros, montant dissuasif pour certaines d'entre elles.

Afin que l'assemblée générale ordinaire 2009 puisse voter la révision de l'article 9, il a été demandé au Trésorier de faire plusieurs simulations afin qu'une orientation soit prise par le conseil d'administration lors de sa réunion du 3 décembre 2009.

L'hypothèse retenue par le conseil d'administration du 3 décembre 2009 est celle qui ramène le plafond de la cotisation 2009 pour les collectivités à 6500 euros au lieu de 7622 euros.

7 collectivités locales adhérentes de Ville et Aéroport sont concernées par cette révision statutaire : conseil général des Bouches-du-Rhône, conseil général de la Marne, conseil général de l'Oise, conseil général du Val d'Oise, communauté d'agglomération du Val d'Yerres, conseil général des Alpes-Maritimes et le conseil général du Haut-Rhin.

**En conséquence, l'assemblée générale fixe le montant de la cotisation annuelle 2009 à l'article 9 ainsi rédigé :**

**Article 9**

Le montant de la cotisation est fixé par l'Assemblée Générale ordinaire chaque année sur proposition du Conseil d'Administration.

Les recettes annuelles de l'association se composent :

- des cotisations et souscriptions de ses membres :

- 1) Pour les communes, les communautés de communes et les communautés d'agglomération, **la cotisation est fixée à 0,08 euros par habitant sur la base du dernier recensement et plafonnée à 6500 euros.**
  - 2) Pour les collectivités locales (conseils généraux, conseils régionaux, communautés urbaines), **la cotisation est fixée à 6500 euros.**
  - 3) Pour les parlementaires (députés et sénateurs), **la cotisation est fixée à 150euros.**
- des subventions de l'Etat, des régions, des départements, des communes et des établissements publics ;
  - du produit des libéralités dont l'emploi est autorisé au cours de l'exercice ;
  - des produits des rétributions perçues pour service rendu. »

**Le V) de l'ordre du jour porte sur la nomination du nouveau Trésorier de « Ville et Aéroport»**

#### **Remerciements à Etienne-Christian Villemagne, Trésorier de « Ville et Aéroport»**

Les membres de l'assemblée générale 2009 adressent leur remerciements à **Etienne-Christian Villemagne**, Trésorier de Ville et Aéroport depuis sa création en février 2000.

Ils le remercient chaleureusement pour le travail accompli et le félicitent pour la bonne tenue des comptes de l'association, pour sa compétence, sa disponibilité et son sérieux.

Ancien Adjoint au Maire de Saint-Laurent-de-Mure (69), ancien Vice-Président de la communauté de communes de l'Est Lyonnais, EC Villemagne a souhaité mettre un terme à sa fonction de Trésorier de l'association suite à l'Assemblée générale ordinaire 2009.

La question de sa succession s'est donc posée en 2008.

Lors du conseil d'administration du 10 juin 2008, **Christian Rey, Maire de Diémoz (38) et actuel administrateur de Ville et Aéroport** a manifesté son intérêt pour assurer la fonction de Trésorier.

**Lors de l'assemblée générale 2009, M. REY a indiqué son impossibilité à assumer la fonction de Trésorier de « Ville et Aéroport» du fait de ses responsabilités professionnelles. Actuellement directeur de l'agence du Crédit Agricole de Bourgoin-Jallieu, M. REY indique que sa hiérarchie a émis récemment des directives très strictes et**

notamment l'interdiction de toute collusion entre sa mission professionnelle et celle de trésorier dans le cadre d'une association.

En conséquence, le poste de Trésorier doit faire l'objet d'un appel à candidature au sein de l'association. **M. VILLEMAGNE indique qu'il réalisera suite à l'Assemblée générale un profil de poste qui sera diffusé. Une fois les candidatures enregistrées, le conseil d'administration procédera au vote et nommera le nouveau Trésorier de « Ville et Aéroport ».**

Avant cette nomination, **M.VILLEMAGNE** indique qu'il continuera à assurer sa tâche de Trésorier et gérer les affaires courantes. Il précise par ailleurs qu'il assurera la transition avec son successeur (transfert dossiers, comptes, mise en relation avec le cabinet COGEM, etc.)

**Le VI) de l'ordre du jour porte sur le programme d'activités 2009 de « Ville et Aéroport »**

**Ce programme d'activités 2009 a déjà été validé par le conseil d'administration du 3 décembre 2008. Il est soumis au vote de l'Assemblée générale ordinaire 2009.**

### **1) réunions internes Ville et Aéroport**

- réunions du conseil d'administration (Assemblée Nationale ou décentralisée)

Le conseil d'administration se réunit toutes les 6 à 8 semaines, soit le mardi ou mercredi, de 14h à 16h.

*Prochaine réunion du conseil d'administration fixée le mercredi 25 mars à l'Assemblée Nationale, 8<sup>ème</sup> bureau*

- réunion de l'Assemblée générale ordinaire

### **2) réunions externes Ville et Aéroport**

- Proposition de réunion avec l'ACNUSA lors de l'examen du Projet de loi Grenelle II sur la réforme de l'ACNUSA (extension du champ de compétences de l'ACNUSA à l'PAIR, Art.67 et 68 du projet de loi) + PEB et réglementation urbanisme en zone C dans les secteurs de renouvellement urbains

*Date à fixer avril 2009*

- Proposition de réunions à Bruxelles (DG TREN-Commission européenne/ rencontre délégation de députés européens/ Commissaire européen aux Transports/ ARC-UECNA)

Contribution Ville et Aéroport relative au renforcement de la réglementation européenne sur le transport aérien. Propositions sur le volet environnemental (vols de nuit, etc.) en vue d'une nouvelle proposition législative annoncée par la Commission européenne pour fin 2009- début 2010

- *Proposition audience ministérielle chez JL BORLOO*

Suite à l'adoption des projets de loi Grenelle I et II, Ville et Aéroport pourrait se rendre chez JL BORLOO avec contribution critique sur le volet aérien

- *Proposition réunion externe sur tel ou tel grand aéroport français suivant son actualité (ex : Roissy CDG : élaboration d'une charte de développement durable)*
- *Proposition réunion post-colloque sur l'impact sanitaire du transport aérien avec ministres concernés (recommandations « Ville et Aéroport »)*

Le conseiller technique de Jean-Louis Borloo, Hervé Martel, recevra une délégation « Ville et Aéroport » au printemps 2009 pour discuter des recommandations émises par le rapport Faburel, des études épidémiologiques en cours, etc.

### 3) déplacements sur les sites aéroportuaires français et européens

- *Déplacement sur le site Paris-Beauvais-Tillé Problématique « low-cost » - développement de Ryanair*

*Nouvelle gestion de l'aéroport – action des 3 collectivités locales*

*Rencontre avec les élus locaux et l'association ADERA*

Date à fixer avec le conseil général de l'Oise

- Déplacement sur un/ des aéroports régionaux

*Site aéroportuaire à définir. Propositions des membres du CA ?*

*Possibilité d'une réunion décentralisée du CA*

*Date à fixer dernier trimestre 2009- début 2010*

- Déplacement sur l'aéroport de Munich (Allemagne)

### **Observation d'un aéroport avec couvre-feu total entre 22h et 6h**

(proposition faite par D.GONZALES, Secrétaire général)

#### **Eté 2009 (début juillet) – Date à fixer**

- Déplacement sur l'aéroport d'Amsterdam-Schipol (Pays-Bas)

Observation développement de l'aéroport ; vols de nuit ; rencontre avec l'ensemble des acteurs signataires de la Charte développement durable de l'aéroport 2008 : quel modèle de concertation entre acteurs pour quelle gouvernance des territoires autour de l'aéroport ?

#### **Octobre 2009 – Date à fixer**

#### **4) Colloque 2009 « Ville et Aéroport »**

Proposition : Quelle gouvernance des territoires aéroportuaires en France ? (intercommunalités, communautés aéroportuaires, sociétés aéroportuaires, autres modes de gouvernance ?)

Quel mode de gouvernance pour réussir à la fois l'aménagement du territoire autour de l'aéroport, la juste répartition des retombées économiques et fiscales, la réduction des nuisances aériennes ?

Comment favoriser le dialogue entre acteurs ?

Lieu proposé : Assemblée Nationale

*Date : Fin Novembre- Début décembre 2009*

#### **Préparation du colloque sous forme d'auditions**

**Deux réunions sont programmées :**

- **Pune à Toulouse (Mairie de Blagnac)** réunissant sur une journée les acteurs de la gouvernance des aéroports Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique et Toulouse-Blagnac
- **P'autre à Lyon (lieu à déterminer)** réunissant sur une journée les acteurs de la gouvernance des aéroports de Bâle-Mulhouse, Lyon St-Exupéry, Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur

### **5) Commande d'une étude comparée autour des aéroports parisiens (Roissy CDG et Orly) et de grands aéroports régionaux (Lyon St Exupéry et Toulouse Blagnac)**

Cette étude commandée par « Ville et Aéroport » dans le cadre d'une convention CIFRE (Convention de Recherche pour l'Action Publique et Sociétale) s'intitulerait :

« Impact des nuisances aéroportuaires sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de grands aéroports parisiens (Paris- CDG, Paris-Orly) et régionaux (Lyon St Exupéry, Toulouse-Blagnac)

Cette étude comparée (expertise scientifique) aurait comme finalité première la création d'un Observatoire des valeurs immobilières sur ces territoires.

- Cette commande est passée auprès de l'Université de Cergy-Pontoise (responsable : Didier DESPONDS, Laboratoire MRTE). Elle a reçu la validation du conseil d'administration le 3 décembre 2008. \_

**Ville et Aéroport aurait alors une connaissance scientifique complète portant sur les coûts (environnemental, sanitaire et social) du transport aérien.**

### **6) Communication « Ville et Aéroport »**

Actualisation du site Internet [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

Bulletin de liaison trimestriel

Diffusion compte-rendus réunions internes, externes, déplacements

Publication actes colloque 2008 (1<sup>er</sup> semestre 2009)

**Le programme d'activités 2009 est soumis au vote de l'Assemblée générale. Il est approuvé à l'unanimité des membres présents.**



**Le VII) de l'ordre du jour traite des questions diverses :**

- **PEB – Réglementation zone C –Projet d'amendement « Ville et Aéroport » modifiant l'article L.147-5 du code de l'urbanisme**

Lors de l'examen du projet de loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, le Parlement a adopté l'article 10 ter ainsi rédigé :

« I.- Après l'article L.147-4 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L.147-4-1 ainsi rédigé :

« A compter du 20 février 2009, le plan d'exposition au bruit des aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture ne comprend que des zones A et B.

« Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009 les dispositions visées au 1°, 2° et 5° de l'article L.147-5 restent applicables. »

II.- Après le 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes. »

**L'article 10 ter est inspiré de l'amendement de Didier Gonzales. Celui prévoyait de supprimer la zone C du PEB des aérodromes « dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire ».**

**Didier GONZALES explique que la rédaction de l'article 10 ter est le fruit d'un compromis afin de ne pas supprimer totalement la zone C mais simplement de la « geler » dans ses limites actuelles et d'y maintenir les contraintes applicables tout en autorisant un assouplissement de celles-ci via la création de secteurs de renouvellement urbain au sein desquels une augmentation de la capacité de logements et de la population serait autorisée.**

En clair, l'actuelle zone C du PEB d'un aéroport plafonné tel qu'Orly ne peut être étendue, ce que Ville et Aéroport admet car les PEB sont notamment révisés en fonction de l'évolution du trafic de l'aéroport.

A l'occasion du vote de ce texte par le Parlement, Ville et Aéroport a réaffirmé la nécessité absolue du PEB et son principe de prévention des constructions au voisinage des aéroports. Néanmoins, elle a rappelé qu'elle était toujours favorable à un assouplissement raisonnable qu'il convient de prévoir en zone C dite « zone de bruit modéré » des PEB des aéroports précisément dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

L'enjeu est majeur car la rigidité actuelle du L.147-5 du code de l'urbanisme entraînera à terme un phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale.

**En conséquence, Ville et Aéroport soumet au vote de l'assemblée générale ordinaire 2009 une proposition d'amendement afin que ce débat soit réengagé selon une approche équilibrée prenant en compte l'ensemble des aéroports concernés par les PEB.**

Une fois votée par l'assemblée générale, cette proposition sera transmise au gouvernement ainsi qu'à l'ensemble des groupes parlementaires de l'Assemblée Nationale et du Sénat en vue de l'examen du projet de loi Grenelle II (début de l'examen annoncé courant avril 2009 au Sénat).

Jean-Pierre BLAZY indique que Ville et Aéroport sollicitera directement le cabinet du secrétariat d'Etat aux Transports afin qu'une réunion soit fixée avant l'examen du Grenelle II avec M.WACHEINHEIM, Directeur de cabinet de D.BUSSEREAU, M.CARENCO, Directeur de cabinet de JL BORLOO, M.GANDIL, Directeur général de l'aviation civile.

A cette occasion, Ville et Aéroport soumettra ses propositions d'amendements portant sur la réglementation en zone C des PEB, sur la réforme de l'ACNUSA.

Les élus de « Ville et Aéroport » pressentis pour participer à cette réunion sont M.BLAZY, M. GONZALES, M. BENISTI, M. BOUREAU, M. CORNEILLE, MME SCHILLINGER, M.BARGE.

## **Proposition « Ville et Aéroport »**

### **Plan d'Exposition au Bruit des aérodromes – Réglementation zone C**

« I.- Le II) de l'article L.147-4-1 du code de l'urbanisme est supprimé.

« II.- L'article L.147-5 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

« Le 5° est ainsi rédigé :

« 5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées, ***dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs et motivée au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale.***

« III.- La dernière phrase du 5° de l'article L.147-5 est ainsi modifiée :

« Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités ***selon les mêmes modalités*** prises par arrêté préfectoral après enquête publique. »

## Exposé sommaire

Cette proposition ne remet pas en question le principe du PEB qui vise à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports. Le but n'est pas d'admettre une urbanisation nouvelle mais de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains existants.

Ainsi, il convient d'instaurer un assouplissement raisonnable en zone C des PEB des aéroports, dans les secteurs de renouvellement urbain visés au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme. L'enjeu est majeur car la rigidité actuelle du L.147-5 entraînera à terme un phénomène de dégradation urbaine et de paupérisation sociale. On observe déjà en zone C des PEB un phénomène de dévaluation immobilière qu'il convient d'objectiver scientifiquement.

La définition des limites d'une opération de réhabilitation et de renouvellement urbain sera négociée avec le représentant local de l'Etat au regard des enjeux de développement durable et mixité sociale, dans le cadre de l'acte de création de ces secteurs.

- **Projet de loi Grenelle II – Réforme de l'ACNUSA (art.67 et 68)**

**Propositions de « Ville et Aéroport » et critique du projet de réforme de l'ACNUSA proposé par le projet de loi Grenelle II**

## Propositions pour un projet de réforme de l'ACNUSA

### Proposition n°1

Ville et Aéroport propose que le ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an maximum aux recommandations formulées par l'ACNUSA. A défaut de réponse, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut mettre en demeure les autorités publiques de se conformer aux recommandations émises en application de l'article L.227-3 (article L.227-3-1 à insérer après l'article L.227-3 du code de l'aviation civile).

**Après l'article L.227-3 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L.227-3-1 ainsi rédigé :**

« *Art.L.227-3-1.* – Le Ministre en charge de l'aviation civile doit répondre aux recommandations émises par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en application des dispositions de l'article L.227-3 dans un délai d'un an maximum. A défaut de réponse, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires peut mettre en demeure les autorités publiques de se conformer aux recommandations émises en application de l'article L.227-3 ».

### Proposition n°2

Ville et Aéroport propose que l'ACNUSA présente annuellement un rapport sur les vols de nuit pour chaque grand aéroport français concerné (ex : Paris CDG) au Parlement, au Gouvernement et devant chaque CCE.

### **Proposition n°3**

Il est désormais reconnu que les nuisances sonores aéroportuaires ont un impact sanitaire sur les populations riveraines d'aéroports ou survolées. Devant les attermolements de l'Etat et les retards accumulés pour la réalisation d'études épidémiologiques à l'échelle nationale ou régionale, Ville et Aéroport propose que sur demande de l'ACNUSA, le ministère de la Santé réalise une étude épidémiologique relative aux effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines. L'ACNUSA a un pouvoir de contrôle sur la conception et la réalisation de chaque étude épidémiologique quelque soit le commanditaire, ainsi que sur l'analyse des résultats.

### **Après l'article L.227-7 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L.227-7-1 ainsi rédigé :**

« *Art.L.227-7-1. – L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires élabore chaque année un rapport sur les vols de nuit pour tout aérodrome visé au 3 de l'article 266 septies du code des douanes. Le cas échéant, cette disposition peut être étendue à tout aérodrome mentionné à l'article L.147-4 du code de l'urbanisme. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public est présenté devant chaque commission de l'environnement et d'aide aux riverains des aérodromes. L'Autorité peut demander auprès du ministère chargé de la santé qu'une enquête épidémiologique nationale soit menée afin d'expertiser les effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines d'aéroports. »*

### ***Critique du projet de réforme de l'ACNUSA proposé dans le cadre du projet de loi Grenelle II visant à élargir son champ de compétence (pollution atmosphérique + instruction de l'intégralité du dispositif de sanctions aux infractions environnementales)***

Le projet de loi « portant engagement national pour l'environnement » prévoit de réformer l'ACNUSA.

Ses articles 67 et 68 ont pour objet d'une part d'élargir le champ de compétences de l'Autorité « aux nuisances aéroportuaires, autres que sonores, générées par l'aviation sur et autour des aéroports » (**Cf. Exposé des motifs, p.46**), notamment à la pollution atmosphérique, ce qui entraîne notamment une modification de la nomination de ses membres et de son intitulé qui devient « Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires » (ACNA) ; d'autre part, la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) est supprimée, l'ACNUSA ayant la charge d'instruire l'ensemble du dispositif de sanctions aux infractions environnementales.

### ***Critique d'un élargissement du périmètre d'intervention de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique***

Si la pollution atmosphérique générée par les nuisances aéroportuaires est un point aussi important que la pollution sonore, il apparaît aujourd'hui difficile de produire une expertise scientifique à l'échelle locale rendant compte de la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique. Des campagnes de mesure de la qualité de l'air autour de l'aéroport Roissy CDG

ou d'Orly ont par exemple été menées par AIRPARIF mais celle-ci reconnaît ne pas avoir trouvé de traceur spécifique permettant la production de données statistiques. Une comparaison a été faite entre la pollution atmosphérique due au trafic aérien de Paris CDG équivalent à celle du trafic routier du boulevard périphérique en heure de pointe.

Compte tenu de ces éléments, on ne voit pas comment l'ACNUSA pourrait se saisir efficacement de cette question. Une telle évolution de son périmètre d'intervention à l'ensemble des nuisances environnementales semble donc prématuré.

Par ailleurs, le financement d'études relatives à l'impact de l'activité aérienne sur la pollution atmosphérique locale représenterait un coût très important au regard du budget annuel de l'ACNUSA (budget programmé dans la loi de finances initiale et légèrement supérieur à 1 million d'euros).

**Ville et Aéroport voit dans cette nouvelle compétence de l'ACNUSA le risque de l'affaiblir en alourdissant sa tâche. En effet, elle serait consultée par les autorités compétentes en matière de pollution atmosphérique chargées d'élaborer le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie ou le plan de protection de l'atmosphère.**

**Face à cette réforme, la question de ses moyens financiers et humains se trouve posée.**

### ***Critique du nouveau dispositif de sanctions aux infractions environnementales proposé et géré par l'ACNUSA seule***

Le Projet de loi indique que l'arrêt du 31 janvier 2007 relatif à la compagnie Corsair « a jugé que la procédure actuelle ne garantit pas les droits à la défense ». **(Cf. Exposé des motifs, p.47).**

« Dans ce contexte, une réforme du dispositif est juridiquement nécessaire. Cette réforme s'appuie sur un transfert à l'autorité de l'ensemble de la procédure avec disparition de la CNPN ».

La procédure de sanction est extrêmement lourde. Même si certaines garanties doivent être accordées aux droits de la défense, faut-il charger l'ACNUSA de l'ensemble de la procédure ?

**Certaines propositions peuvent être retenues sur ce sujet sans pour autant supprimer la CNPN et alourdir significativement la tâche de l'autorité.**

#### ***- Revoir la procédure de sanction***

**Proposition :** Afin que les sanctions soient prononcées dans des délais plus raisonnables, le procès-verbal, lorsqu'il est adressé à la compagnie et à l'ACNUSA, pourrait être en même temps adressé à la Commission nationale de prévention des nuisances (CNPN) qui recevrait ensuite directement les observations de la compagnie. Sur ce point, il y a donc malgré tout nécessité de modifier les termes de la loi n°99-588 du 12 juillet 1999.

**Proposition :** Parallèlement, il y aurait lieu de prévoir plus de moyens en personnel afin que les délais de constatation des infractions soient plus courts. Il semble que ce délai puisse actuellement atteindre trois mois entre la date de l'infraction et sa constitution, ce qui nuit au bon fonctionnement du dispositif, puisqu'il est ensuite difficile pour un pilote de se souvenir des raisons de son pilotage inhabituel.

**- Sanctionner les compagnies**

**Proposition** : Il convient par contre de maintenir un prononcé des sanctions contre les compagnies, et non d'en prononcer contre les pilotes. Si la compagnie note que l'un de ses pilotes est l'auteur d'infractions à répétition, elle pourra alors le sanctionner. La sanction financière doit rester dissuasive, et donc inciter la compagnie à former ses pilotes aux questions environnementales et au respect des procédures de restriction d'exploitation mises en place sur les aéroports.

**- Améliorer le recouvrement des amendes**

**Proposition** : Il s'agit d'améliorer le recouvrement des amendes, notamment auprès des compagnies étrangères de petite taille.

**- Associer systématiquement les associations de riverains et les représentants du monde aéronautique**

**Proposition** : Les représentants des professions aéronautique, d'associations de riverains d'aérodromes, d'associations de protection de l'environnement agréées au niveau national, d'activités riveraines des aéroports affectées par l'activité aéroportuaire ainsi que le ministre chargé de l'aviation civile *doivent* être entendus.

- **Etude « Impact des nuisances aéroportuares sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour des grands aéroports français (aéroports parisiens, Lyon St Exupéry, Toulouse-Blagnac)**

Ville et Aéroport a passé commande auprès du laboratoire MRTE (Mobilités, réseaux, territoires et environnements) de l'Université de Cergy-Pontoise.

**Cadre d'organisation**

Il s'agira de développer ce travail de thèse dans le cadre d'une convention CIFRE entre le laboratoire d'accueil MRTE (Mobilités, réseaux, territoires et environnements) et l'association Ville et aéroport, sous l'égide de l'ANRT.

Le coût annuel sera de l'ordre de 25 000 € pour l'association afin de financer le contrat à durée déterminée sur une période de 36 mois.

**La subvention de l'Etat par le biais de l'ANRT est de l'ordre de 17 000 € par an.** Des informations plus précises sont disponibles sur le site Internet de l'ANRT. Une convention devra d'une part être signée entre l'association et MRTE et d'autre part entre l'association et l'ANRT. Le laboratoire assurera l'encadrement scientifique du thésard, mettra ses moyens à disposition de l'étudiant et organisera un comité de thèse élargi à des spécialistes extérieurs.

Ce comité de thèse comprendra, le directeur de thèse, Pierre Zembri (professeur de géographie), Didier Desponds (maître de conférences en géographie), ainsi que des personnalités extérieures compétentes. Une formation à la recherche sera assurée dans le cadre de **l'école doctorale de l'université de Cergy-Pontoise. Ce travail de recherche fera l'objet d'une valorisation scientifique. Pour assurer l'ensemble de ces missions, le laboratoire MRTE sollicite une aide de 5 000 € par an de la part de l'association. Le choix du candidat résultera d'un processus de recrutement commun aux deux parties après appel d'offre et audition.**

### Problématique

Il s'agira d'étudier l'impact des infrastructures aéroportuaires sur leur environnement, à différentes échelles. Une attention particulière sera portée sur :

- L'organisation territoriale autour des aéroports (périmètres administratifs, zonages des différents plans : PGS, PEB).
- Le fonctionnement des plateformes aéroportuaires (activités présentes, types d'emploi, rythmes et horaires de travail).
- Les modalités d'accès aux emplois. Le bassin de recrutement des actifs et les modalités d'accès aux emplois.
- Les valorisations foncières et immobilières, ainsi que les politiques foncières mises en œuvre à proximité des aéroports.
- Répartition spatiale des ressources et des charges générées par les aéroports.
- Stratégies de localisation des ménages et mobilités résidentielles.

### Méthodologie

Un outil spécifique sera développé. Il nécessitera la construction d'un SIG intégrant les différents périmètres précédemment évoqués. Cet outil devra être applicable à tout type d'aéroport, d'où l'intérêt d'étudier un échantillon contrasté associant aéroports franciliens et grands aéroports de province. La période idéale d'observation intégrera au minimum les deux derniers intervalles inter-censitaires. La finalité opérationnelle de la thèse est la constitution d'un observatoire des impacts territoriaux des platefo

**Un projet de convention entre Ville et Aéroport et l'Université de Cergy-Pontoise sera présentée lors de la réunion du conseil d'administration de Ville et Aéroport qui se tiendra le mercredi 25 mars 2009, de 14h à 16h à l'Assemblée Nationale (8<sup>ème</sup> bureau)**

Suite à l'examen des questions diverses, l'assemblée générale ordinaire 2009 est close à 12h45.

**FAIT A GONESSE, le 17 mars 2009**

**Le Président,**

**Jean-Pierre BLAZY**