

Pages 2 et 3
2^{es} rencontres rançais.

Page 4
Ville çais.

Page 5
Déb01/03)

Pages 6 et 7
Opportunité3/06/03)

Page 8
Activités de l'association
Liens utiles
Bulletin d'adhésion

Vers une interdiction des vols de nuit en Europe?

par Jacques MYARD

Député-Maire de Maisons-Laffitte

Membre du Conseil d'Administration de « Ville et Aéroport »



Le 26 janvier 2004, un projet de résolution a été déposé au Parlement européen, demandant à la Commission de présenter des propositions visant à interdire les vols de nuit entre 23 heures et 7 heures dans tous les aéroports de l'Union européenne.

Cette initiative peut apparaître drastique et peu crédible, mais elle permet d'ouvrir le débat au sein même de l'instance qui habituellement sert d'alibi à l'immobilisme libéral. Pour la première fois, l'interprétation souvent abusive que fait la Commission du principe de libre circulation sera directement confrontée au droit à la tranquillité reconnu par la Cour européenne des Droits de l'Homme.

VILLE ET AÉROPORT POUR UN COUVRE-FEU ENTRE 0 HEURES ET 6 HEURES

La problématique des nuisances aériennes doit cependant s'affranchir du manichéisme dans lequel on l'enferme trop souvent. L'association Ville et Aéroport ne combat pas le transport aérien en tant que tel, qui est un secteur vital de notre économie, et dont une grande majorité de Français sont usagers. C'est pourquoi elle s'est prononcée pour un couvre-feu plus réaliste : 0 h 00-6 h 00, attendu que la moitié des mouvements nocturnes ont lieu entre 23 h 00 et minuit le soir, et entre 5 h 00 et 6 h 00 le matin.

Cette question a été soulevée dans la plupart des pays européens, sans avoir pu être véritablement résolue nulle part. En l'absence de réglementation commune, force est de reconnaître que les différentes initiatives prises ci et là sur cette question sont loin d'être homogènes et cohérentes.

Ainsi Roissy-Charles de Gaulle est aujourd'hui le premier aéroport européen avec une moyenne de 160 mouvements par nuit, alors qu'Orly bénéficie d'ores et déjà du couvre-feu. Les riverains de Heathrow à

Londres ont entamé une procédure judiciaire qui les a conduits jusqu'à la Cour européenne des Droits de l'Homme, laquelle a reconnu le droit à une bonne nuit de sommeil comme un droit fondamental. Enfin les autorités allemandes ont, quant à elles, décidé de transférer les vols de nuit de Francfort sur l'ancienne plate-forme militaire de Hahn.

Nul ne conteste dans ces conditions la nécessité d'adopter des mesures au niveau international et européen sur les vols de nuit. Le gouvernement français a déjà pris des mesures qui vont dans le bon sens en instaurant d'importantes contraintes financières, et en gelant les créneaux horaires qui, une fois abandonnés, ne sont plus rétribués, mais cela reste insuffisant car le meilleur volontarisme d'un gouvernement ne peut s'affranchir de la concurrence effrénée de ce secteur. Une interdiction unilatérale serait désastreuse en termes de croissance et d'emploi. Seule une réglementation commune élaborée au niveau international peut atteindre cet objectif sans distorsion de concurrence.

UNE RÉGLEMENTATION NÉCESSAIRE AU NIVEAU DE L'UE

Personnellement, je suis très dubitatif sur l'actuelle construction européenne, mais si elle doit avoir un sens, c'est bien dans la maîtrise de la jungle concurrentielle pour protéger notre environnement. Or dans les vols de nuit, l'Union européenne pourrait faire preuve d'un peu plus d'audace.

Cette initiative de certains parlementaires européens est sans doute utopique et excessive dans sa forme initiale, mais elle constitue une chance à saisir pour avancer vers notre objectif de réconcilier l'exigence environnementale et ce secteur essentiel de notre économie.

MANIFESTATION FRANCILIENNE DU 25 JANVIER 2004 À PARIS

De nombreux élus et des milliers de riverains pour dire « oui » au 3^e aéroport et « non » aux vols de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle

L'« Union des associations de riverains et des élus contre les nuisances aériennes en Ile-de-France », titre du Comité d'organisation de cette manifestation au sein duquel « Ville et Aéroport » a participé activement, a mobilisé près de 8 000 personnes. Le mot d'ordre était clair : lutter contre les nuisances aériennes et préserver la qualité de vie des riverains des aéroports parisiens (Roissy CDG, Le Bourget et Orly)

Élus et associations étaient tous réunis derrière une même banderole en tête de cortège et scandant divers slogans : « Roissy, ton tintamarre, on en a marre », « Non aux vols de nuit. Oui au troisième aéroport »...

Entre l'abandon du troisième aéroport, le rapport parlementaire Gonnot proposant la création de deux pistes supplémentaires à Roissy, les riverains se devaient de réagir fortement à ces mauvais coups. Leurs revendications étaient les suivantes :

LES REVENDEICATIONS DES MANIFESTANTS

1) Création d'une troisième plate-forme aéroportuaire internationale hors de l'Ile-de-France afin d'arrêter les développements anarchiques de Roissy et d'Orly. Un nouvel aéroport moderne fonctionnant en bipôle avec Roissy prenant en compte son environnement et ses riverains, comme d'autres aéroports européens ont su le faire.

2) Arrêt des vols de nuit à Roissy comme c'est le cas sur tous les aéroports européens situés à proximité d'une grande agglomération. Ville et Aéroport réclame le couvre-feu à Roissy entre 23 heures et 6 heures ; une nécessité pour le repos et la santé des populations survolées. L'Italie, l'Allemagne, la Belgique et la Suisse ont obtenu l'interdiction des vols de nuit sur leurs principaux aéroports. L'Angleterre est en bonne voie. En France, les riverains d'Orly ont réussi à imposer le couvre-feu ... Roissy ne doit pas faire exception.

3) Transfert du fret à Vatry, afin de diminuer le nombre de mouvements nocturnes sur Roissy.

Les marchandises et le courrier sont



25/01/04, Place de l'École Militaire. En tête de cortège, de gauche à droite : M. Le Goff (ADEVA), M. Trollé et M^{me} Nérome (ADVOCNAR), M. Enjalbert (CSNA), MM. Blazy et Delannay (VILLE ET AÉROPORT), M. Tournay (AREC), des représentantes de l'UFCA

essentiellement transportés de nuit dans des avions-cargos, particulièrement bruyants. La mise en service du gros porteur A 380 va aggraver la situation à partir de 2006. 70 % du fret atterrissant à Orly et Roissy repartent en province par camions. Ce trafic n'a aucune justification en Ile-de-France au sein de sites très urbanisés. L'aéroport de Vatry (Marne) existe déjà. Il s'agit d'une plate-forme opérationnelle aux normes internationales et possédant une piste de 3860 mètres construite dans le total respect de critères de choix environnementaux puisqu'il s'agit d'un acte de décentralisation dans une zone à faible densité de population.

4) Réduction du nombre de mouvements sur Roissy, Le Bourget et Orly.

5) Réglementation stricte et durable des aéroports parisiens

6) Garantir la sécurité aux abords des aéroports

Pour « Ville et Aéroport », le troisième réseau aéroportuaire « virtuel » défendu par le gouvernement est une vraie fausse

solution après l'abandon du troisième aéroport. Cette politique aéroportuaire est incompatible avec l'application du principe de développement durable. Elle favorise uniquement le gigantisme aéroportuaire, c'est-à-dire l'optimisation des plates-formes existantes. Sans courage, elle ne permet pas de répondre au doublement annoncé du trafic à l'horizon 2020. La création du troisième aéroport s'imposait, permettant de limiter le développement des aéroports parisiens.

AU LIEU DU 3^E AÉROPORT, UN TROISIÈME RÉSEAU AÉROPORTUAIRE VIRTUEL

L'action ne s'arrête pas là. Les élus de « Ville et Aéroport » souhaitent organiser des opérations « coup de poing ». Aux côtés de l'Advocnar, association de riverains val d'oisienne, « Ville et Aéroport » a prévu d'occuper une aérogare de Roissy durant la nuit d'ici le mois de juin. À suivre...



Le Sénateur Le Grand présentant le projet de création des communautés aéroportuaires au GIP de Roissy CDG

Loi LE GRAND portant création des communautés aéroportuaires : une coquille intéressante mais presque vide

L'idée de « communauté aéroportuaire » a été initialement proposée par « Ville et Aéroport » à l'occasion de ses deuxièmes rencontres qui portaient sur les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français (octobre 2002, Assemblée Nationale). Lors de son audition auprès du Sénateur Le GRAND en septembre 2003, l'association a réaffirmé l'intérêt de créer cette instance pour l'ensemble des grands aéroports. Si elle se félicite du rapport Le GRAND et de ses conclusions qui prévoient de créer la communauté aéroportuaire, elle est plus critique quant à la proposition de loi qui en découle, adoptée à la hâte au Parlement.

La proposition de loi portant sur la création des communautés aéroportuaires a été adoptée définitivement par le Parlement le 10 février en termes identiques après le vote du Sénat deux mois plus tôt. Cette proposition qui tend à créer une nouvelle catégorie d'établissement public administratif instituée au niveau régional a été formulée par Jean-François LE GRAND, Sénateur de la Manche et Président du Conseil supérieur de l'aviation marchande, dans le cadre de la mission d'évaluation et de propositions pour un développement durable et équitable des grands aéroports parisiens que lui avait confiée le Premier ministre, Jean-Pierre RAFFARIN.

VILLE ET AÉROPORT DIT "OUI" AU RAPPORT LE GRAND MAIS "NON" À LA PROPOSITION DE LOI COMMUNAUTÉS AÉRO- PORTUAIRES RÉCEM- MENT ADOPTÉE

« Ville et Aéroport » observe que ce texte est très largement dénaturé au regard de sa version initiale proposée dans le rapport Le GRAND. Cet organe de gouvernance territoriale présidé par le Président du conseil régional doit avoir un double objet: administrer un fonds d'investissement et de services, le FISCA

(Fonds d'Investissement et de Services de la Communauté Aéroportuaire) et définir les projets éligibles au FISCA dans un des cinq axes prioritaires: l'environnement, l'urbanisme, les transports, l'emploi et l'information.

LE FISCA SUPPRIMÉ; DES RESSOURCES VIRTUELLES

Les élus de « Ville et Aéroport » regrettent vivement que les ressources prévues dans le rapport LE GRAND ait été amputées et le fonds supprimé par son auteur au motif qu'une loi de finances est nécessaire pour le créer. Hormis les ressources déjà existantes, le produit des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des compagnies aériennes et les dotations des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires de Roissy CDG et d'Orly, le texte adopté repose sur des ressources « virtuelles ».

Sous la pression du gouvernement, de Bercy, M. LE GRAND a dû revoir sa copie et proposer finalement le choix de la contribution volontaire, donc non obligatoire, pour les entreprises bénéficiant de l'activité des aéroports, pour les gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris ou les CCI), ou celles qui proviennent du budget de l'État. Véritable retour en arrière, le choix de la contribution volontaire était qualifié d'« idyllique » par M. Le GRAND à côté du recours à une taxation.

Le FISCA créait deux nouvelles taxes via un fonds de solidarité.

VILLE ET AÉROPORT FERA DES PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER CE TEXTE

Dès lors, à quoi va servir la communauté aéroportuaire à côté d'instances existantes telles que les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et d'Aides aux Riverains (CCAR)? Les élus dénoncent le mauvais fonctionnement de ces instances. Les préfets n'appliquent pas toujours la loi et certaines commissions ne se sont pas réunies en 2003, contrairement aux recommandations de l'ACNUSA!

Par ailleurs, la représentation et le rôle des associations de riverains sont actuellement insuffisantes au sein du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire puisqu'elles n'ont qu'une voix consultative.

Alors que la loi est parue au JO du 24 février, les élus de « Ville et Aéroport » ont décidé de saisir les nouveaux présidents de régions concernés via l'association des présidents de régions. Parallèlement, ils feront savoir au Ministre des Transports qu'ils souhaitent engager une concertation afin d'améliorer le texte avant la sortie des décrets d'application.

(Cf. www.assemblee-nationale.fr)

Rapport d'activité 2003 de l'ACNUSA : un signal d'alarme adressé à l'État et aux gestionnaires d'aéroports

Carton jaune adressé par l'Autorité indépendante de Contrôle de Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) aux pouvoirs publics et aux gestionnaires d'aéroports restés sourds à ses recommandations en matière de lutte contre l'augmentation des nuisances aériennes. Le rapport d'activité 2003 déplore notamment la trop faible protection des riverains des plates-formes contre le bruit.



Les membres de l'ACNUSA : 1er rang, de gauche à droite : Damien Léger, Jean-Pierre Musso, Roger Léron, Monique Vernet ; 2^e rang, de gauche à droite : Alain Soucheleau, Bernard Serrou, Georges Villain, Michel Rumeau"

Après lecture du rapport d'activité 2003 de l'ACNUSA qui a été remis le 20 février dernier au Président de la République et au Premier Ministre, les élus de « Ville et Aéroport » partagent largement le constat sans appel dressé par les experts.

Malgré une grande activité réglementaire – 18 avis donnés sur des projets de textes ou documents – le rapport déplore le manque de moyens mis en œuvre pour lutter efficacement contre l'augmentation des nuisances aériennes en Ile-de-France et en Province.

DES RECOMMANDATIONS PAS ASSEZ SUIVIES

L'Autorité indépendante regrette que ses recommandations ne soient pas suivies pour l'essentiel. Elle souligne le manque d'information au service des populations

par les gestionnaires d'aéroports et notamment Aéroports de Paris ; les retards pris dans la révision des Plans d'Exposition au Bruit (Ex: Roissy CDG et Orly) et de Plans de Gêne Sonore.

Le soutien pour financer les travaux d'insonorisation dans le cadre des futurs PGS à hauteur de 55 millions d'euros annuels, via la nouvelle taxe affectée dite « taxe sur les nuisances sonores aériennes » (TNSA), est nettement insuffisant puisqu'il correspond à la moitié de ce qui serait nécessaire d'après l'ACNUSA. Dans son rapport 2002, l'ACNUSA estimait à 1,18 milliard d'euros sur dix ans le financement nécessaire pour la rénovation des 150 000 logements touchés par les nuisances aériennes. En 2003, seuls 15 % de ces logements ont été rénovés.

Par ailleurs, suite à la réorganisation du dispositif de circulation aérienne en Ile-

de-France et l'augmentation des populations survolées à basse altitude (cf. Étude ACNUSA-IAURIF sur www.acnusa.fr), l'Autorité suggère le relèvement des altitudes d'interception des trajectoires d'atterrissage (ILS), la mise en œuvre de la procédure « approche en descente continue » afin d'éviter de trouver des avions à moins de mille mètres d'altitude à 40 kilomètres des pistes.

Les dysfonctionnements des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et des Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR) observés en 2003 sont totalement anormaux et engendrent des sentiments de frustration et de découragement parmi les élus et les représentants des riverains.

VILLE ET AÉROPORT NICE ET STRASBOURG EN 2004

Enfin, elle réclame à nouveau que les restrictions aux vols de nuit s'appliquent de 22 heures à 6 heures du matin, regrettant que le gouvernement est raccourci cet horaire. Elle demande que tout mouvement nocturne ne dépasse pas 85 décibels, « Ville et Aéroport » souhaitant pour sa part qu'il soit ramené à 80 décibels. Elle critique le système retenu pour Roissy : un quota global annuel de bruit sur la base de la moyenne des années 1999-2000-2001.

« Ville et Aéroport » entend poursuivre en 2004 son état des lieux des grands aéroports français à Nice et Strasbourg. Elle reste particulièrement vigilante sur la question du deuxième aéroport toulousain et sur les conditions du transfert des activités de Nantes-Atlantique sur le site choisi de Notre-Dame-des-Landes après le débat public.

(Les recommandations 2004 de l'ACNUSA sont consultables sur www.acnusa.fr)

PROJET DE DEUXIÈME AÉROPORT TOULOUSAIN, NOUVEL AÉROPORT À NOTRE-DAME-DES-LANDES, DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS PARISIENS :

« Ville et Aéroport » programme un plan d'action « aéroports sensibles »

Depuis sa création en 2000, l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » fait l'état des lieux des grands sites aéroportuaires français. Elle se déplacera cette année sur les sites de Nice-Côte d'Azur et Strasbourg-Entzheim. À cette occasion, les élus de l'association rencontreront l'ensemble des acteurs locaux (direction d'aéroport, gestionnaire, collectivités locales, élus des communes riveraines et associations de riverains). L'association relève les problèmes plate-forme par plate-forme. Elle entend intervenir sur les dossiers sensibles.

Les élus membres du conseil d'administration de l'association, qui est renouvelé par tiers tous les ans à l'occasion de l'Assemblée Générale ordinaire, représentent les intérêts des riverains des dix grands aéroports français, excepté Nice-Côte d'Azur à ce jour.

Les aéroports dits « sensibles », c'est-à-dire pouvant faire l'objet de projets d'extension (ex: Projet de deuxième doublet de piste à Lyon St-Exupéry proposé par la direction de l'aéroport) ou la création de nouvelles infrastructures aéroportuaires (ex: Transfert de Nantes-Atlantique à Notre-Dame-des-Landes, projet de deuxième aéroport toulousain) retiennent l'attention particulière des élus de l'association.

DE "NANTES-ATLANTIQUE" À "NOTRE-DAME-DES-LANDES"

Un nouvel aéroport pour le grand Ouest a été décidé sur le site de Notre-Dame-des-Landes suite au débat public. On en parle depuis trente ans. Le Conseil général de Loire-Atlantique, dans une logique de vision à long terme, avait créé une ZAD (zone d'aménagement différée) et exercé son droit de préemption sur les terres de Notre-Dame-des-Landes. Aujourd'hui, 85 % des 1285 hectares du futur site de Notre-



24 janvier 2003 : Ville et Aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes. De gauche à droite : M^{me} Verchère, Maire de Bouguenais, M. Cercleron, Maire de Notre-Dame-des-Landes, M. Ménager, Président de la Communauté de communes d'Erdre et Gesvres, M. Blazy, Président de Ville et Aéroport, Député-Maire de Gonesse

La plate-forme de Nantes-Atlantique, dont l'emprise de 340 hectares n'est plus extensible, ne pourra pas dépasser le seuil des 3 millions de passagers annuels. Il s'agit donc de désenclaver Nantes et sa région. « Ville et Aéroport » s'était rendue sur le site de Notre-Dame-des-Landes en janvier 2002 avant le débat public afin de rencontrer les élus de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres. À l'époque, l'inquiétude notamment des élus, des associations de riverains (en grande partie agriculteurs) était grande. Ils ont pu faire entendre leurs arguments au cours du débat visant à la défense de l'environnement et de Notre-Dame-des-Landes.

L'État a fixé réglementairement une limite de capacité à Notre-Dame-des-Landes, établie à 9 millions de passagers annuels. Les travaux pourraient débuter vers 2008 pour une mise en service en 2012. La capacité initiale se situerait à 4 millions de passagers annuels, avec ses deux pistes parallèles. Les élus et les associations exigent que cette future plate-forme intègre dès sa conception, afin de ne plus reproduire les erreurs du passé, les nouvelles mesures de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement. L'enjeu est désormais de

concevoir l'aéroport du XXI^e siècle soucieux de son environnement et de ses relations avec la ville, éloigné d'elle et relié à elle par des dessertes terrestres performantes.

UNANIMITÉ CONTRE LE PROJET DE 2^E AÉROPORT TOULOUSAIN

En région Midi-Pyrénées, l'absence de concertation préalable avec les collectivités locales, les élus et les associations sur le projet de deuxième aéroport toulousain a été vécue comme une provocation. Les élus, toutes tendances politiques confondues, ont commandé une contre-enquête et décidé à l'unanimité le report de la construction d'un deuxième aéroport toulousain d'ici vingt ans (cf. www.nonalaeroport.org). Ils prônent à court et moyen terme le développement des plates-formes secondaires (Tarbes, Rodez).

Dès que l'actualité l'exigera, « Ville et Aéroport » établira des liens étroits avec ses élus pour arrêter des positions et les soumettre aux pouvoirs publics.



Ville et Aéroport et l'ARC: légende à faire

« VILLE ET AÉROPORT » POURSUIT SON ACTION AU NIVEAU EUROPÉEN

Partenariat avec l'Airport Regions Conférence (ARC), association des régions aéroportuaires européennes

Depuis ses dernières rencontres à l'Assemblée Nationale en juin 2003 sur le thème « Quel aéroport au XXI^e siècle? », l'association « Ville et Aéroport » travaille en partenariat avec l'ARC, association qui regroupe des régions aéroportuaires nord-européennes en majorité et qui a une représentation au Parlement européen de Bruxelles. Richard MEAD, secrétaire général, avait été invité par l'association pour intervenir et présenter les activités de l'ARC à l'occasion de ce colloque. « Ville et Aéroport » et l'ARC se sont entendues pour travailler ensemble sur les dossiers européens du transport aérien (vols de nuit, ciel unique, low-cost, sécurité, bruit, etc.)

Conscients que certaines questions liées au transport aérien ne trouveront de solutions qu'à l'échelle européenne, les élus de « Ville et Aéroport » ont entrepris un travail de partenariat avec l'ARC en 2003. À la rentrée 2003, une délégation de « Ville et Aéroport » s'est rendue à Bruxelles au siège de l'ARC pour y rencontrer sa présidente, M^{me} Ann DEVITT ainsi que les membres du comité exécutif. Le Président de « Ville et Aéroport », Jean-Pierre BLAZY, a rappelé les missions de l'association et notamment le souci de promouvoir le développement durable du transport aérien en Europe et en France. Cela passe par la nécessaire conciliation de l'exigence économique, l'exigence environnementale et l'impératif de sécurité.

Fin novembre 2003, l'association « Ville et Aéroport » a fait le déplacement à Dublin pour intervenir lors du séminaire annuel de l'ARC. Les ateliers de travail étaient consacrés à l'économie du transport aérien (ex: l'évolution

du trafic des compagnies « low-cost » en Europe), l'environnement et la sécurité.

LES VOLS DE NUIT EN EUROPE, PRINCIPAL THÈME DE TRAVAIL EN 2004

En 2004, « Ville et Aéroport » portera son action sur la question importante des vols de nuit et de leur interdiction en Europe. Elle se déplacera à Francfort début juin pour participer à la conférence bi-annuelle de l'ARC et visiter l'aéroport. L'aéroport de Francfort, comparable à celui de Roissy CDG puisqu'il accueille également 48 millions de passagers par an, est l'exemple d'une concertation réussie sur la question des vols de nuit. Il a été décidé par l'ensemble des parties concernées le couvre-feu total et le transfert de l'activité fret sur l'ancien aéroport militaire de Hahn qui dispose

d'une piste opérationnelle.

UN COLLOQUE EUROPÉEN DÉBUT 2005

À l'automne, des réunions sont prévues en marge des conseils d'administration de chaque association à Paris et Bruxelles afin de préparer un colloque européen sur les vols de nuit qui devrait se tenir au Parlement européen début janvier 2005: comment peut-on limiter ou interdire les vols de nuit en Europe?

Lors de son déplacement à Strasbourg en novembre prochain, les élus de « Ville et Aéroport » auront l'occasion de rencontrer certains parlementaires européens qui travaillent sur ces questions et de les sensibiliser sur la question des vols de nuit.

(Les activités de l'ARC sur www.airportregions.org)

Infrastructures aéroportuaires : le gouvernement britannique voit grand sans concertation avec les élus et les associations de riverains

Le gouvernement anglais a décidé une expansion sans précédent des infrastructures aéroportuaires britanniques dans les douze ans à venir, afin de faire face à l'augmentation du trafic qui devrait plus que doubler d'ici à 2020. Les associations de défense de l'environnement pourtant très actives n'ont pas eu droit au chapitre.

Il semblerait que le gouvernement britannique ait été alarmé par les prévisions concernant le trafic passagers, qui devrait passer de 189 millions par an actuellement à 460 millions d'ici à 2020. Alistair Darling, secrétaire d'État aux transports, a annoncé que les infrastructures aéroportuaires britanniques bénéficieraient durant les douze prochaines années d'un effort d'expansion de leurs capacités plus que substantiel. Il est en effet prévu de construire une troisième piste d'atterrissage et un sixième terminal pour Heathrow, une deuxième piste pour Gatwick, Stansted et Birmingham, ainsi que l'expansion des terminaux et pistes des aéroports de province d'Édimbourg, Glasgow, Prestwick, Aberdeen, Dundee, Inverness, Cardiff, Belfast, Liverpool, Newcastle, Teesside, Leeds-Bradford et Bristol.

3^E PISTE À HEATHROW CONTRE LES CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La décision la plus surprenante demeure la troisième piste à Heathrow, qui avait été jugée inacceptable pour des raisons écologiques par une enquête publique de six ans. Le ministère a tenté de rassurer les associations en rappelant le rôle de la législation européenne en matière de contrôle des émissions de dioxyde d'azote et du niveau sonore aux abords des aéroports.

Alors que Londres est déjà au bord de l'asphyxie automobile et ferroviaire, c'est bien l'intérêt économique qui

semble prévaloir dans cette volonté de réserver à la capitale britannique ce rôle de plaque tournante aéroportuaire européenne.

LES AUTORITÉS LOCALES CONTESTENT LE GOUVERNEMENT EN JUSTICE

Du côté des associations, on estime les prévisions du gouvernement irréalistes, car basées sur la vogue actuelle des compagnies aériennes à coût réduit (« low-cost »). Pour eux, la seule taxation du kérosène à hauteur de celle du carburant automobile suffirait à faire baisser le trafic. Selon les experts, le nombre de passagers à Heathrow a augmenté de 66 % en trente ans. Les autorités locales riveraines d'Heathrow et Stansted comptent contester en justice la légalité de la décision gouvernementale.

(L'une des principales associations de riverains sur Londres, Hacan clear skies, était intervenue lors du premier colloque de l'association « Ville et Aéroport » en juin 2001 à l'Assemblée Nationale. À l'époque, elle exprimait son combat contre la construction du Terminal 5)

PROGRAMME PRÉVISIONNEL D'ACTIVITÉ 2004

Campagne d'adhésion au printemps et à l'automne auprès des communes, collectivités locales et parlementaires concernées par le dossier aéroportuaire

Refonte du site Internet de l'association www.villaeroport.org et recrutement d'une secrétaire bilingue

Réunion de l'Assemblée Générale ordinaire mercredi 7 avril à l'Assemblée Nationale

Réunions du Conseil d'Administration

Réunion avec la DGAC, ADP, ACNUSA

PLAN D'ACTION « AÉROPORTS SENSIBLES »:

opérations coup de poing (Ex: occupation d'une aérogare de nuit à Roissy CDG)

PARTENARIAT AVEC L'ARC

(Airport Régions Conférence, Association des Régions aéroportuaires européennes)

Déplacement à Francfort à l'occasion de la conférence bi-annuelle de l'ARC début juin et visite de l'aéroport de Francfort

Réunions de travail préparatoires au second semestre 2004 en vue d'un colloque européen ARC-Ville et Aéroport à Bruxelles début 2005: « Comment peut-on limiter ou interdire les vols de nuit en Europe? »

Participation au Xième anniversaire de l'ARC fin novembre

ÉTAT DES LIEUX DES GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS

RENCONTRE AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS LOCAUX:

Nice Côte-d'Azur (septembre)

Strasbourg-Entzheim (novembre) + rencontre avec des parlementaires européens au Parlement

LIENS UTILES

Adresses de sites Internet

www.villaeroport.org
www.acnusa.fr
www.dgac.fr

www.equipement.gouv.fr
www.environnement.gouv.fr
www.ufcna.com

www.assemblee-nationale.fr
www.europarl.eu.int
www.airportregions.org

BULLETIN D'ADHÉSION

À renvoyer: M. Delannay, Chargé de mission, Association Ville et Aéroport,
66, rue de Paris 95 500 Gonesse. Tél./fax/rép. 01 39 85 95 96.

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'offre de l'association Ville et Aéroport en règlement de ma cotisation.

• Je recevrai notamment le Bulletin de liaison de l'association Ville et Aéroport.

A _____ le _____ Signature