



Bulletin de liaison

SOMMAIRE

2 Audience D. Bussereau

3

Actualités du transport aérien

4

Parole d'adhérent / Zoom aéroports / adhésion-contact

Editorial

Les compagnies « low-cost » jouent sur plusieurs leviers à la fois : baisse des redevances par le choix d'aéroports secondaires et/ou de terminaux simplifiés, standardisation de l'offre, recours intense à Internet, optimisation des trajets (temps d'attente réduit entre deux vols) et des avions (plus de sièges), vols de point à point et sans correspondance, etc. Cette chasse permanente aux économies, à toutes les étapes du processus de production, permet au final d'obtenir des baisses de coûts considérables : de 30% à 60% par siège kilomètre offert. Le « low cost » aérien n'est pas en réalité un secteur homogène. Il convient de distinguer au moins quatre modèles : le « low cost » pur (Ryanair) qui fait du pris bas son seul argument de vente; « middle cost » (Easyjet), qui décolle des grands aéroports et cible en partie la clientèle d'affaires ; le « low cost » de niche (L'Avion) ; le « middle cost » hybride (Transavia, qui opère à la fois sur des lignes régulières et en charter. Ces différents modèles ne présentent pas le même degré de menace pour l'opérateur historique. Il semble qu'Easyjet se positionne aujourd'hui, avec le TGV, comme un véritable concurrent pour Air France sur certaines lignes aériennes. Si bien que l'opérateur historique organise aujourd'hui la riposte face à la menace des « low cost ». Air France se lance d'ailleurs depuis peu sur le marché du « low-cost » (ex : Air France face à Easy jet à Lyon-Saint-Exupéry). Ville et Aéroport juge ce développement du « low-cost » comme fortement contradictoire avec les objectifs affichés lors du Grenelle de l'Environnement et notamment celui qui vise à maîtriser la contribution de l'avion aux émissions de gaz à effet de serre. Il n'empêche que le phénomène « low-cost » est une réalité qui correspond à une demande du marché « **voyager pas cher** » même si les passagers sont entassés comme des sardines dans une boîte métallique avec un service à bord fait de peanuts (cacahuètes) et de boissons payantes. A quand le voyage debout dans l'avion ? Le siège sera alors en option. Le low-cost reste **une tendance d'actualité**, aller contre c'est voler à contre courant



Etienne-Christian Villemagne, Trésorier

A LA UNE



AUDIENCE : LES ELUS DE VILLE ET AEROPORT RENCONTRENT DOMINIQUE BUSSEREAU

Une délégation « Ville et Aéroport » s'est rendue le 4 décembre dernier au Secrétariat d'Etat aux Transports afin d'examiner avec Dominique Bussereau l'ensemble du dossier « Transport aérien » et lui soumettre ses propositions.

A cette occasion, le Ministre a fait des annonces dans le cadre d'un plan de réduction des nuisances sonores aéroportuaires qu'il allait présenter l'après midi aux côtés de la Secrétaire d'Etat à l'Ecologie.

Ville et Aéroport questionne le Ministre

Ville et Aéroport a questionné Dominique Bussereau en réaffirmant ses propositions qui constituent le contrat de développement durable Etat-Elus-Riverains sur la question aéroportuaire.

Jean-Pierre Blazy, accompagné notamment de Jacques-Alain Bénisti et Didier Gonzales, Députés du Val de Marne, Louis Cercleron, Maire de Notre-Dame-des-Landes ou Pierre Faynot, Vice-Président du Conseil général de la Marne, Etienne-Christian Villemagne, Vice-Président de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais et Bernard Garandeau, Adjoint au Maire de Mérignac, ont ainsi présenté les grandes lignes de ce contrat et formulé plusieurs questions majeures sur ce dossier : charte du développement durable de Roissy CDG ? Plafonnement du trafic de Roissy CDG et instauration d'un couvre feu comme à Orly ? Développement de Vatry ? Revalorisation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes ? Harmonisation du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore ? Etat des lieux du projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes ? Création des communautés aéroportuaires ? Volume sonore du futur gros porteur A 380 au décollage et à l'atterrissage ? Evaluation de l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines à travers une grande enquête épidémiologique ?

Pas d'avancées nouvelles annoncées par D. Bussereau

Sur l'ensemble de ces questions, les élus de Ville et Aéroport ont noté qu'il n'y a pas de véritables avancées nouvelles annoncées par le ministre. Celui-ci a simplement indiqué que le gouvernement avait la volonté de développer au maximum les alternatives à l'avion avec le réseau TGV. Il a réaffirmé l'idée qu'un 3^{ème} aéroport parisien constitue un leurre et qu'il s'agit de s'appuyer sur des aéroports déjà existants tels que Lyon Saint-Exupéry, Bordeaux-Mérignac, le futur aéroport Nantes- Notre Dame des Landes ou encore Vatry et Châteauroux pour le fret et les vols charters. Le Ministre a précisé qu'il examinait notamment le raccordement Vatry- TGV Est et la participation d'ADP pour la gestion de cette infrastructure.

Les seules avancées notables sont les suivantes : le renforcement des compétences de l'ACNUSA par l'élargissement de sa compétence à la pollution chimique, la mise en conformité avec l'indicateur Lden et l'instauration d'un coefficient de modulation pour la soirée sur la plage 18h-22h.

TNSA : revalorisation pour rattraper les trop nombreux dossiers en attente sur Orly et Nantes

Le Ministre a indiqué une revalorisation de la TNSA et 50 millions d'euros affectés à l'insonorisation des logements en attente autour d'Orly et de Nantes. Le produit 2008 de la TNSA devrait atteindre les 64 millions d'euros.



BREVES



La Commission européenne décide de plafonner les émissions de CO 2 du transport aérien

Les eurodéputés ont adopté le 13 novembre la proposition de directive de la Commission européenne destinée à limiter les émissions de CO 2 générées par l'aviation. Reste cependant à s'entendre sur le niveau exact de cette contribution. Les parlementaires ont significativement durci le texte mais les ministres européens de l'Environnement, colégislateurs, n'ont pas encore eu leur mot à dire. Ils se réuniront sur le sujet mi-décembre.

Le dispositif imaginé par la Commission vise à intégrer le transport aérien dans le système européen d'échange de quotas d'émission de CO 2. Ce système doit fonctionner à partir de 2011 pour l'ensemble des vols.

Forte hausse du trafic aérien d'ici 2011

L'association internationale du transport aérien (IATA) prédit que le trafic aérien bondira de 29% d'ici 2011, avec les effets que l'on imagine sur l'environnement. Le transport aérien devrait atteindre au total 2,75 milliards de passagers en 2011, soit 620 millions de plus qu'en 2006. La croissance la plus forte viendra du Moyen-Orient et de l'Asie, beaucoup moins de l'Amérique du Nord.

La DGAC lance le calculateur d'émissions de CO 2 de l'aviation

Le calculateur est accessible depuis la page d'accueil du site www.aviation-civile.gouv.fr. Sa mise en ligne s'inscrit dans une démarche globale de transparence engagée par l'Etat à l'occasion du Grenelle de l'environnement. Ce calculateur permet d'évaluer les émissions de CO 2 liées à son voyage en avion au départ de France, toutes compagnies aériennes confondues, et à destination de plus de 800 aéroports.

Effets sanitaires du transport aérien

La région Ile-de-France a récemment rendu public les résultats d'une étude menée en 2005 par le cabinet Open Rome auprès de 78 généralistes et 4391 de leurs patients âgés de plus de 15 ans dans trente communes franciliennes. Conclusion : l'exposition au bruit aérien se trouve statistiquement corrélée à l'hypertension chez l'homme, à l'augmentation des arrêts de travail et des hospitalisations chez la femme, aux troubles du sommeil et à la consommation d'anxiolytiques et d'antidépresseurs. Suite à cette étude, la région Ile-de-France a notamment demandé d'étendre le couvre-feu d'Orly à l'aéroport de Roissy. Par ailleurs, le Ministère de la Santé devrait prochainement lancer une étude d'expologie (témoins équipés de dosimètres) au niveau national.

Francfort : les vols de nuit pourront continuer

L'Etat régional allemand de Hesse a autorisé la poursuite des vols de nuit à l'aéroport de Francfort, qui étaient menacés de disparaître en échange de la construction d'un nouveau couloir aérien. 17 vols seront encore autorisés chaque nuit. Les vols de fret auront la priorité pour ces créneaux. La compagnie Lufthansa avait agité la menace de suppressions d'emplois massives si les vols de nuit devaient être interdits pour répondre aux exigences de riverains et d'associations écologistes. L'aéroport de Francfort fonctionne actuellement à la limite de ses capacités et la création du nouveau couloir aérien, qui devrait être mis en activité en 2011, doit permettre de les augmenter de 50%.

Audience D. BUSSEREAU

>>> suite de la page 1

Un plan de réduction des nuisances sonores aéroportuaires pour les aéroports parisiens. Les élus parisiens demandent au Ministre d'aller plus loin

Suite au Grenelle Environnement, la mesure phare du plan de réduction des nuisances aériennes annoncé ce jour par M. BUSSE-REAU et Mme KOSCIUSKO-MORIZET est le relèvement de 300 mètres des altitudes des avions à l'atterrissage sur les aéroports parisiens d'Orly, de Roissy et du Bourget (descente continue). Cette mesure devrait permettre de réduire de moitié les nuisances sonores selon les ministres. Mais pour les nombreuses communes situées dans l'axe des pistes à proximité de ces aéroports celle-ci n'aura aucun effet.

M. Villemagne intervient pour rappeler que les nuisances aériennes existent aussi aux environs des aéroports de Province : le cas notamment de Lyon Saint-Exupéry

Il a pris comme exemple sa commune de Saint-Laurent-de-Mure située à proximité de l'aéroport. Il l'a qualifiée de commune la « plus morcelée » de France par plusieurs contraintes génératrices de nuisances. Ce sont l'aéroport, deux autoroutes, A43, A437, trois canalisations, chlorure de vinyle monomère, éthylène, pipe line d'hydrocarbure liquide et projet de contournement du fret ferroviaire. Il a fait référence aux déclarations ministérielles lors du Grenelle de l'environnement selon lesquelles il faudra se satisfaire des infrastructures existantes et a demandé quel était l'avenir dans ces conditions du projet de deuxième doublet de pistes à St Exupéry. M. Wachenheim lui a indiqué qu'il n'y avait aucune décision allant dans le sens d'une augmentation des capacités aéroportuaires conformément aux annonces du Grenelle Environnement.

Projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : M. Cercleron regrette que la solution alternative d'une réorientation de la piste transversale à Nantes-Atlantique n'est pas été retenue. M. Gandil, DGAC, annonce que la signature du décret relatif à la DUP interviendra début 2008

M. Cercleron a rappelé que sa commune et l'intercommunalité Erdre et Gesvres n'étaient ni demandeur ni porteur de ce projet. Le Grenelle Environnement a considéré que le projet de NDDL correspondait à un transfert des activités de Nantes Atlantique. Le débat public avait conclu à une « saturation technique » de Nantes Atlantique a indiqué M. Cercleron. Or, il a poursuivi en disant que l'enquête publique ne parlait plus de « saturation » mais de « survol de la ville de Nantes » et de « sécurité ». M. Cercleron a indiqué qu'il était pourtant possible d'envisager une solution alternative : la réorientation de la piste transversale. Enfin, il s'est inquiété du flou qui régnait dans les discussions actuelles et posé les questions suivantes : « comment allons nous être associés au cahier des charges ? la déclaration d'utilité publique va-t-elle être publiée et quand ? ». M. Gandil a rappelé que le Préfet était chargé de conduire chaque étape du projet en concertation avec les élus et que les décisions de principe seraient sanctionnées par la DUP. Celle-ci est devant le Conseil d'Etat et son passage en session est prévu le 4 janvier 2008. M. GANDIL a affirmé que la signature du décret interviendrait début 2008.

Sociétés aéroportuaires : M. Garandeaup rappelle la nécessité de mieux associer les collectivités locales et notamment les villes-sites

M. Garandeaup a abordé le sujet des sociétés aéroportuaires et la nouvelle gestion des grands aéroports régionaux. Il a rappelé la part de 15% dévolue aux collectivités locales et le poids insuffisant qu'on leur accorde au sein du conseil de gouvernance de la SA. L'Etat qui détient 60% a annoncé la non-vente d'actions d'ici 2013 mais que se passera-t-il après 2013 ? L'élu a indiqué que les villes-sites ne sont pas forcément représentées au sein de la SA. (ex : Blagnac). Il a constaté que l'Etat assurait la présidence de la SA comme une société privée.



Développement de Vatry : M. Faynot demande au Ministre de passer à la vitesse supérieure

M. Faynot s'est dit très satisfait de la déclaration du Ministre. Il lui a demandé de déployer sa force de persuasion pour que Vatry entre sous le giron d'ADP et regretté que la France ait beaucoup de retard dans le domaine du fret aérien et que des parts de marché aient été perdues. S'agissant de la gestion des aéroports, il a salué le transfert de compétence aux départements et a demandé à ce que soit réfléchi la possibilité pour un département et/ou une région de gérer un aéroport sous la forme de SA et non plus dans le cadre d'un syndicat mixte ou d'une SEM.

Les véritables questions restent posées

Finalement, les véritables questions de Ville et Aéroport restent posées : quelles mesures seront inscrites dans la Charte du développement durable de Roissy CDG ? Quel modèle de concertation sera mis en place lors des différentes étapes à venir de réalisation de l'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes ? Quelles sont les réponses aux réalités environnementales que connaissent également les principaux aéroports régionaux ? Les communautés aéroportuaires verront-elles le jour prochainement ? Une harmonisation PEB/PGS va-t-elle être décidée ? Si oui, avec quelle souplesse ? etc.

En savoir plus : compte-rendu d'audience et communiqué de presse sur www.villaeronport.org

JURIDIQUE

Proposition de loi déposée par M. Eric DIARD, Député des Bouches du Rhône
Visant à assurer la mise en œuvre des recommandations émises par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires.

Commentaire Ville et Aéroport

Cette proposition de loi vise à renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA en lui permettant de « mettre en demeure les autorités publiques de se conformer, dans un délai défini par elle, aux recommandations émises en application de l'article L.227-3 » (article unique). Ville et Aéroport a elle-même remis à l'Autorité des propositions précises visant notamment à renforcer ses pouvoirs. Elle a proposé que le Ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an renouvelable aux recommandations qu'elle formule. Par ailleurs, Ville et Aéroport a proposé que l'Autorité présente annuellement un rapport sur les vols de nuit au Parlement, au Gouvernement et devant chaque Commission consultative de l'Environnement. Enfin, Ville et Aéroport a proposé que sur la 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. Cette question fera d'ailleurs l'objet du prochain colloque annuel de Ville et Aéroport à l'automne 2008.

Actualités du transport aérien

France : Application du Grenelle de l'Environnement



Le gouvernement présente son plan de réduction des nuisances sonores aéroportuaires

■ Moins de bruit autour des aéroports parisiens

- Le relèvement de 300 m de l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne
- Une généralisation progressive des procédures d'atterrissage moins bruyantes
- L'adoption dès l'été 2008, d'une charte de développement durable pour Roissy-Charles de Gaulle

■ Des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation

- Pour Orly, un doublement du produit de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) afin de traiter d'ici à 2 ans, les 1500 logements en attente d'insonorisation. Les ressources disponibles atteindront 23 M€ en 2008.
- Modulation du taux de la TNSA sera appliquée sur les vols effectués entre 18h et 22h
- Les opérations groupées d'insonorisation bénéficieront d'un taux d'aide préférentiel. Cette mesure permettra de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95% contre 80% actuellement.



■ Des infractions mieux sanctionnées

- Renforcement des pouvoirs de sanctions de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

Europe : vers une harmonisation de la réglementation des aéroports européens

Le parlement veut un plan cadre sur le renforcement des capacités aéroportuaires

Plus ambitieux que le Conseil en matière de renforcement des capacités des aéroports européens, le Parlement européen a approuvé, jeudi 11 octobre 2007, le rapport d'initiative de la Danoise Anne Elisabet JANSEN (ALDE). Il y demande à la Commission de présenter, avant 2009, un plan cadre sur le renforcement des capacités aéroportuaires dans l'UE. Le rapport estime que la Commission « n'a pas étudié à fond une approche communautaire globale » concernant les besoins des aéroports européens dans la communication qu'elle a présentée en janvier dernier sur le sujet et juge que le plan cadre devrait permettre de mieux coordonner les initiatives nationales ou transnationales visant à créer ou à mieux exploiter les capacités aéroportuaires. Les demandes du Parlement s'opposent toutefois à celle du Conseil qui, en adoptant le 2 octobre des conclusions sur ce sujet, s'est prononcé en faveur du maintien dans les compétences des Etats membres des mesures de planification et d'évaluation des capacités aéroportuaires, surtout en matière d'infrastructures.

La commission présente un Plan aéroport. La commission européenne a adopté mercredi 24 janvier 2007 une proposition de directive en matière de redevances aéroportuaires, une communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports, et un rapport sur la mise en œuvre de la directive sur l'assistance en escale.

La communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe expose un plan d'action global destiné à appliquer une stratégie cohérente pour combattre de façon responsable l'engorgement des aéroports européens. Les cinq mesures principales pour faire face de manière écologiquement viable à la croissance du trafic sont les suivantes : optimiser l'utilisation des capacités existantes ; adopter une approche cohérente des opérations de sécurité aérienne dans els aérodromes; promouvoir la « comodalité » ; améliorer les capacités environnementales des aéroports et le cadre de planification **des nouvelles infrastructures aéroportuaires** ; élaborer et mettre en œuvre des solutions technologiquement rentables.



Commentaire Ville et Aéroport

Sur le thème d'actualité de la « capacité aéroportuaire », qui a d'ailleurs fait l'objet du colloque annuel de la DGAC le 13 décembre dernier auquel Ville et Aéroport a participé, on voit bien la contradiction existante entre les décisions nationales et les directives européennes. Le Grenelle de l'Environnement a conclu à la non augmentation des capacités aéroportuaires en France hormis le transfert d'activités de Nantes-Atlantique sur le nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes. Il s'agit là d'éviter le survol de l'agglomération nantaise. Le problème reste posé de la congestion du ciel francilien et de la saturation à venir des aéroports parisiens existants compte tenu de la croissance du trafic aérien appelée à doubler à l'horizon 2020-2025. Ville et Aéroport ne pense pas que la future Charte du développement durable de Roissy CDG puisse résoudre cette situation. Or, le gouvernement ne souhaite pas créer de nouvelle infrastructure dans le grand Bassin Parisien, préférant optimiser les capacités existantes. Est ce bien compatible avec l'application du principe de développement durable et sa dimension environnementale (outre l'économique et le sociétal) ? Au contraire, Bruxelles indique dans sa communication sur la « capacité » que parmi les cinq mesures principales pour faire face à la croissance du trafic il faut améliorer « (...) le cadre de planification des *nouvelles infrastructures aéroportuaires* ».

BREVES



■ Charte de développement durable de Roissy CDG – Ville et Aéroport reçue début 2008 par la mission Dermagne

Une délégation « Ville et Aéroport » sera reçue début 2008 par Jacques Dermagne, Président du Conseil Economique et Social, à qui Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports, a confié une mission de réflexion sur l'élaboration de la Charte de développement durable de l'Aéroport de Roissy. M. Gohier del Re, conseiller pour la communication et les partenariats institutionnels en charge du suivi de ce dossier, a indiqué à Ville et Aéroport que les auditions commenceront début 2008 après la publication officielle de la lettre de mission signée par le Ministre. D'ores et déjà, Ville et Aéroport lui a transmis sa contribution.

■ Grenelle Environnement : l'ACNUSA fait six propositions

Afin d'améliorer la vie quotidienne de milliers de riverains d'aéroports, l'ACNUSA a fait six propositions dans le cadre du Grenelle Environnement (Cf. www.acnusa.fr). Celles-ci concernent la fiabilité et la déontologie des études notamment sur le bruit et la santé, la nécessité d'actions volontaristes et planifiées ainsi que la mise en place de réelles complémentarités et solidarités intercommunales. Par ailleurs, l'Autorité poursuit sa démarche d'information auprès des citoyens avec les premières Rencontres de l'ACNUSA qui auront à Marseille début décembre autour du thème « développement du transport aérien et gestion de son environnement sonore ».

■ La santé des riverains à la loupe

Le conseil régional d'Ile de France s'apprête à mener une étude épidémiologique auprès d'un panel de la population proche de Roissy, du Bourget et d'Orly. Un appel d'offres est lancé afin de désigner le cabinet spécialisé pour la conduite de cette enquête, qui doit commencer début 2008. Une autre démarche a, par ailleurs, été conduite depuis quelques mois pour évaluer les émissions de gaz dans le cadre de l'élaboration du plan régional de la qualité de l'air, mais les résultats sont toujours attendus. De son côté, la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, qui a déjà annoncé un plan contre les nuisances sonores, a demandé au préfet de région de piloter une étude similaire à celle lancée par le conseil régional. A sa demande, un coordinateur scientifique a été désigné pour une mission sur l'impact sanitaire autour des trois plates formes aéroportuaires d'Ile de France.

PAROLE D'ADHERENT

Société aéroportuaire : Blagnac reste sur la touche par Pascal BOUREAU, Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Blagnac



L'aéroport de Toulouse-Blagnac est depuis peu géré par une société aéroportuaire, société anonyme à directoire et conseil de surveillance au capital de 148 000 €, avec la répartition suivante : 60% Etat, 25% CCI et 15% collectivités territoriales. Dans la phase constitutive de cette nouvelle société, la commune de Blagnac, pourtant première collectivité locale à avoir demandé une participation au capital de la nouvelle société, s'est retrouvée exclue du tour de table. Dès le mois de mars 2007, le Maire de Blagnac a écrit au Ministre des Transports pour que la ville de Blagnac puisse siéger au conseil de surveillance de la nouvelle société aéroportuaire, avec une voix délibérative. Dans sa réponse du 14 mars, Monsieur Perben a précisé qu'il chargeait le préfet de région « de formuler une proposition sur l'effectif et la composition du conseil de surveillance (...) afin que la ville de Blagnac soit représentée au niveau adéquat dans les instances de gouvernance de la nouvelle société ».

Depuis, malgré les démarches récurrentes auprès de la préfecture de Toulouse, la ville n'est invitée à participer aux débats du conseil de surveillance qu'à titre de « censeur », donc sans droit de vote. Alors que les différents partenaires de la société aéroportuaire de Bordeaux Mérignac ont su trouver une solution qui permet la participation effective de la ville de Mérignac au sein des instances de gouvernance, en élargissant à 4 membres les représentants des collectivités locales, pourquoi une solution équivalente ne pourrait pas voir le jour en terre toulousaine ? Il n'est pas réaliste de laisser plus longtemps sur la touche la commune de Blagnac, ville-site de l'aéroport, auquel elle dédie 50% de son territoire, donc concernée au premier chef par le développement des installations aéroportuaires indispensables au rayonnement économique de toute une région.



CONTACT

Association Ville et Aéroport
66 rue de Paris
95500 GONESSE

Téléphone : 01 39 85 95 96
Télécopie : 01 39 85 95 96
contact@villaeroport.org

LIENS UTILES

- www.villaeroport.org
- www.uaf.fr
- www.acnusa.fr
- www.equipement.gouv.fr
- www.dgac.fr
- www.ecologie.gouv.fr
- www.ufcna.com
- www.ec.europa.eu

BULLETIN D'ADHESION

Bulletin à renvoyer : Fanny Belguise, Assistante,
Association Ville et Aéroport,
66 rue de Paris, 95500 Gonesse

- Je souhaite adhérer à l'Association Ville et Aéroport
- Je souhaite recevoir un dossier complet d'adhésion
- Je recevrai notamment le Bulletin de liaison mensuel de l'Association Ville et Aéroport

Merci d'indiquer vos coordonnées pour envoi des documents

A _____ Le _____ Signature _____

ZOOM : AEROPORTS FRANÇAIS ET EUROPEENS



► Les CCI de Lyon et Saint Etienne souhaitent se rapprocher :

André Mounier et Guy Mathiolon veulent faire de Lyon-Saint Etienne une métropole qui pèse au niveau européen. Cela passe par des projets communs, comme l'aéroport Saint Exupéry, l'enseignement supérieur ou l'autoroute A45. A plus long terme, ils envisagent même un seul département Rhône-Loire

► 32% du trafic de Cointrin : EasyJet atteint des records et... des limites :

aujourd'hui, EasyJet détient la plus grande part de marché de l'Aéroport international de Genève avec 34 destinations (soit 32% du trafic, loin devant Swiss et Air France). Ce sont ainsi près de 3.7 millions de passagers qui ont été transportés dans l'année.

► Ryanair dope l'aéroport de Marseille Provence :

un an après l'inauguration de sa base sur l'aéroport low cost de Marseille Provence, Ryanair s'est imposé comme locomotive de l'aéroport. A elle seule, la compagnie détient 85% du trafic MP2 avec 800000 passagers

► Air France profite des 10 ans de son hub de Lyon pour marquer son territoire :

Air France ne compte pas abandonner le terrain des passagers « loisirs » de Lyon-Saint Exupéry aux low-cost comme EsayJet ou Click Air. D'une part, la compagnie a décidé de baisser ses tarifs sur un bon nombre de destinations européennes. D'autre part, Air France renforce son offre de sièges sur les destinations les plus concurrentées.

► Interview Pierre GRAFF, PDG d'ADP (extraits Agence Option Finance)

« Sur les 9 premiers mois de l'année, le trafic a augmenté de 5.2%. Au premier semestre, nous avons enregistré une hausse de 4.4% du trafic et sur le seul troisième trimestre de cette année, le trafic a cru de 6.6%. Compte tenu de cette forte dynamique enregistrée au troisième trimestre, nous avons révisé à la hausse et pour la deuxième fois depuis le début de l'année nos prévisions de trafic 2007. Nous attendons une hausse de trafic comprise entre 4.8% et 5% (contre 4% à 4.4% précédemment). »

► Aéroport de Bordeaux : le trafic décolle de 5.1% en novembre 2007

:: le trafic global à l'aéroport de Bordeaux affiche une hausse de + 5.1%. Le trafic international augmente de +4.9% (63380 passagers), et ressort en cumulé sur l'année à +14.3%. Le trafic domestique affiche une croissance de +5.2%

► L'aéroport de Lille franchit le cap du million de passagers en une année :

De décembre 2006 à décembre 2007, le trafic a progressé de 12.7%. En 2006, l'aéroport lillois avait accueilli 936.032 passagers, soit + 11.1% par rapport à 2005. Le trafic des vols réguliers internationaux desservant les grandes cités européennes (Varsovie, Venise, Milan) et nord-africaines (Alger, Casablanca, Marrakech) a augmenté de 48.5% grâce notamment à l'arrivée de deux nouvelles compagnies, Centralwings et Myair.

Avec plus de 600000 passagers, la compagnie Air France assure l'essentiel du trafic avec ses vols nationaux qui desservent huit métropoles régionales.

AGENDA

► Réunions internes

08/04/08 : Assemblée générale ordinaire, 10h30-13h, Assemblée Nationale

► Réunions externes

Audiences à venir :

- Nathalie Kosciusko-Morizet, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie >> 21/01/08 15h
- Jacques Dermagne, Président du Conseil Economique et Social — Mission de réflexion sur la charte du développement durable de Roissy CDG)
- Alain Rousset, Président de l'Association des Régions de France

► Déplacements

- **Problématique low cost** : Déplacement au Conseil général de l'Oise et sur le site de Paris-Beauvais-Tillé— rencontre avec les responsables de la compagnie low cost Ryanair
- **Problématique du fret express** : visite du hub européen de la société UPS à Cologne.

Annulés et reportés au printemps

► Colloque

07/10/08 : Colloque Ville et Aéroport : « Les impacts sanitaires du transport aérien. Analyse et Enjeux pour l'avenir » 9h-17h. Maison de la Chimie – Paris