

# Bulletin de liaison

## SOMMAIRE

2 Audience N. Kosciusko-Morizet 3 Actualités du transport aérien 4 Parole d'adhérent / Zoom aéroports / Adhésion-contact

### Editorial

Révision en cours de la directive européenne sur le bruit des aéroports. Ville et Aéroport souhaite que les vols de nuit soient mieux réglementés.

Dans un rapport paru le 15 février dernier, la Commission européenne estime que la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté » a rencontré peu de succès auprès des aéroports.

Ce texte leur demande d'adopter des mesures permettant de limiter ce type de nuisance et privilégie quatre domaines : la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des sols, les procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitations locales liées à des problèmes de bruit. Il faut savoir cependant que certains Etats membres imposaient déjà des dispositions similaires au niveau national avant l'entrée en vigueur de la directive et selon le principe de subsidiarité.

Selon la Commission, le nombre de personnes impactées par le bruit des avions a augmenté depuis que la directive est entrée en vigueur, en raison de l'accroissement global du nombre de mouvements, et malgré la possibilité d'imposer des restrictions. Elle propose donc d'étudier de possibles modifications de la directive. Ville et Aéroport a notamment attiré l'attention sur la question sensible des vols de nuit en Europe qui doivent être aujourd'hui mieux réglementés avec notamment une définition officielle de la nuit à cette échelle sur la base de huit heures consécutives.

La Commission remettra un rapport au Parlement et au Conseil après avoir, en 2009, évalué autour des aéroports l'application de la directive 2002/49/EC sur la gestion du bruit dans l'environnement.

Bernard

Garandeu,

Secrétaire général  
« Ville et Aéroport »



## A LA UNE

### 21/01/08 -- Réunion avec Nathalie Kosciusko-Morizet, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie : quelles applications du Grenelle de l'Environnement au transport aérien ?

**La Secrétaire d'Etat à l'Ecologie a présenté les premières applications du Grenelle de l'Environnement au secteur aérien :** augmentation de la TNSA, renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA courant 2008, relèvement des trajectoires accompagné d'une série d'enquêtes publiques sur trois ans.

Elle a indiqué que l'application du Grenelle est un travail de longue haleine qui doit se faire en concertation avec les élus locaux qui ont vocation à fournir une contre-expertise fondée sur leur expérience du terrain.

Les élus de « Ville et Aéroport » ont souligné leur déception quant aux résultats du Grenelle pour l'aérien. Ils ont rappelé qu'il fallait regarder la problématique du transport aérien à différentes échelles y compris à l'échelle locale. En effet, il s'agit d'appréhender différentes nécessités en même temps, que ce soit la logique économique de ce mode de transport que les préoccupations des riverains qui subissent au quotidien les nuisances aériennes.

« Ville et Aéroport » a rappelé que les perspectives de développement du transport aérien sont fortes. Le rapport de la Commission Attali qui propose notamment de faire de Roissy CDG le premier aéroport européen d'ici 2012 a été évoqué. Cela pose du même coup l'évaluation des conséquences environnementales d'une telle décision à l'échelle locale.

Son Président **Jean-Pierre Blazy, Maire de Gonesse** a indiqué que la situation restait très déséquilibrée en défaveur des riverains. Il a aussi tenu à attirer l'attention de la Ministre sur le problème majeur des vols de nuit à Roissy CDG, ainsi que les retards dans l'instruction des dossiers d'insonorisation notamment pour Orly, Nantes et Toulouse. Il considère qu'il faut revoir globalement le système et regrette que la ressource ne soit pas au bon niveau.



**Nathalie Kosciusko-Morizet est revenue sur le plan de mesures pour réduire les nuisances des aéroports parisiens, annoncé en décembre 2007.** Elle a cité deux mesures importantes : la création d'une tranche soirée 18h-22h pour tous les aéroports et le financement à 95% pour les dossiers collectif dans le cadre du dispositif d'aide aux riverains. Sur ce point, les élus de « Ville et Aéroport » pensent qu'une évolution est nécessaire sur la règle d'antériorité car suivant les communes certains logements sont éligibles à l'aide et d'autres pas.

La secrétaire d'Etat a précisé qu'une augmentation du produit de la TNSA allait s'appliquer pour Orly et Nantes afin de résorber le stock de dossiers en attente sur 18 mois. Par ailleurs, le taux de l'aide est augmenté pour les opérations collectives. La ministre considère que le bruit est un problème de santé et qu'à terme il faudra bien étendre l'éligibilité. Mais avant elle indique qu'il faut réduire le stock de dossiers en souffrance.

**Pascal Boureau, Adjoint au Maire de Blagnac,** a traité du cas toulousain en rappelant qu'il y a avait encore 13 500 logements en attente d'être insonorisés sur Toulouse. Il a ajouté qu'il faudrait selon lui se fixer comme objectif une insonorisation de l'ensemble des logements dans les dix ans à venir.

**Didier Gonzales, Député-Maire de Villeneuve le Roi,** a proposé l'instauration d'une taxe sur le même modèle que la taxe Chirac afin de solder au plus vite tout le stock de dossiers. Par ailleurs, il a déploré la répartition toujours inégale des retombées économiques et fiscales à l'échelle des communes riveraines. Ainsi, certaines communes bénéficient des recettes générées par l'aéroport et n'ont pas de nuisances et inversement.

#### Communautés aéroportuaires : Nathalie Kosciusko-Morizet affirme la nécessité de créer une communauté-test en Ile de France

Sur ce dossier, **Jean-Pierre Blazy** a indiqué que la région Ile de France avait prévu une somme au budget 2007 et 2008 et qu'il fallait relancer ce dossier auprès de Jean-Paul Huchon qui est appelé d'après la loi à présider la communauté aéroportuaire.

**Nathalie Kosciusko-Morizet** a déclaré qu'elle allait saisir le Préfet de région Pierre Mutz afin de le sensibiliser et pour qu'il sollicite Jean-Paul Huchon. Elle a souligné l'intérêt pour Ville et Aéroport de saisir de son côté le Président et le Préfet de région.

#### Sociétés aéroportuaires : une part limitée pour les collectivités locales

**Pascal Boureau** a fait part d'un autres sujet important, celui de la mise en place des sociétés aéroportuaires autour des grands aéroports régionaux. Il a critiqué la part limitée réservée aux collectivités locales (15%) dans le capital de la société aéroportuaire. Il a pris l'exemple de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac où la ville de Blagnac, ville-site, n'est pas représentée au conseil de surveillance de la société aéroportuaire.

>>> Suite page 2

**BREVES**



■ **Un nouveau dispositif de surveillance et environnemental pour les aéroports parisiens.**

Le Préfet de région Ile-de-France, Pierre Mutz, a installé lundi 28 janvier 2008 le « comité de pilotage de l'étude d'impact sanitaire du trafic aérien de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et de Paris-Le Bourget ». Il a insisté à cette occasion sur la nécessité de privilégier deux aspects essentiels du dispositif : la gouvernance pour le suivi des études et l'indépendance scientifique des études qui seront menées.

Un comité de proximité sera mis en place pour chaque plate-forme aéroportuaire afin d'associer tout au long de l'étude l'ensemble des acteurs et tout particulièrement les riverains. Le comité de pilotage est composé de 53 membres représentant à parité les collectivités (conseil régional, conseils généraux, concernés, Association des Maires d'Ile de France, CESR), les associations dont Ville et Aéroport, les usagers et l'Etat. L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) participe à cette démarche.

■ **Trafic aérien des grands aéroports français - Bilan de l'année 2007**

Lyon Saint Exupéry : + 8.4% . 7320952 passagers  
 Bordeaux-Mérignac : + 6.4% ; 3463205 passagers  
 Marseille Provence : +13.8 % ; 6962773 passagers  
 Nice Côte d'Azur : +4.5% ; 10 399 474 passagers  
 Toulouse-Blagnac : +3.5% ; 6 162 459 passagers

**Perspective de trafic 2008**

Selon l'OACI, le trafic aérien mondial pourrait être freiné par la crise des subprimes : l'OACI affirme que le sort du trafic mondial en 2008 dépendra « fortement de la situation économique des Etats-Unis » et conclut « un environnement de récession dans ce pays pourrait se répandre dans d'autres régions » d'autant que cette crise « pourrait entraîner une pénurie de liquidités dans plusieurs entreprises et ainsi entraîner un recul des voyages d'affaires ». En France, le trafic pourrait être freiné par la conjonction d'une faible croissance économique, de l'inflation et des surcharges carburants qui devraient s'accroître si le baril de pétrole se maintient à plus de 100 \$.

■ **Etude de l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile de France**

Le Plan régional Santé Environnement prévoit d'étudier l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile de France. Ainsi, une mission a été confiée par le Préfet de région au Docteur Hubert Isnard dont les travaux engagés pour Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget viennent d'être étendus à Paris-Orly. Il s'agit de concevoir et de faire réaliser le système de surveillance de l'impact sanitaire des trois plates-formes parisiennes. Il comprendra un volet environnemental et un volet épidémiologique. Le premier volet permettra de définir les expositions des populations riveraines au bruit et à la pollution atmosphérique. Le second doit permettre d'estimer l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur la population riveraine des aéroports.

Ville et Aéroport a été conviée à participer au premier Comité de pilotage qui s'est tenu le 28 janvier en Préfecture de Région.

**Audience N. KOSCIUSKO-MORIZET**

>>> suite de la page 1

**Une loi-programme en 2008 issue du Grenelle de l'Environnement ?**

Jean-Pierre Blazy a interrogé la Ministre sur l'effectivité d'une loi-programme issue du Grenelle. Celle-ci a confirmé qu'un projet de loi était prévu au cours du premier semestre 2008. Il contiendra les mesures proposées dans les différents rapports rendus après le Grenelle. Ces rapports ne sont pas tous rédigés et la Ministre a ajouté qu'en conséquence une deuxième loi-grenelle était possible. Actuellement sur l'aérien, la Ministre a précisé qu'il était surtout question d'un renforcement prévu de l'ACNUSA avec notamment la dissolution de la CNPN qui se fond dans l'ACNUSA. Cela permettra de diminuer les délais de sanction.

Par ailleurs, la ministre a annoncé que le rapport du groupe d'experts BRUTT serait rendu le 30 janvier 2008 et qu'il serait communiqué à l'association Ville et Aéroport.

**Vols de nuit**

Jean-Pierre Blazy a abordé cette question en questionnant la Ministre : peut-on aller plus loin sur ce problème majeur ? Nathalie Kosciusko-Morizet a répondu que sur ce sujet le travail de la mission Dermagne chargée d'élaborer la Charte du développement durable de Roissy CDG sera décisif.

**Impact sanitaire du transport aérien**



Jean-Pierre Blazy a informé la Ministre du prochain colloque annuel de Ville et Aéroport qui portera sur l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines d'aéroports.

Sur ce sujet, Bernard Corneille, Adjoint au Maire d'Othis, a fait part de son inquiétude quant aux nuisances chimiques générées par le trafic aérien. Il a rappelé que pour Roissy CDG les experts programmaient un passage de 60 millions de passagers à 80 millions dans les cinq ans. Et que si les résultats de l'étude épidémiologique nationale confirmait dans cinq ans le risque sanitaire il faudrait alors mettre en garde dès aujourd'hui selon le principe de précaution toute augmentation du nombre de mouvements sur cet aéroport.

**Projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

Louis Cercleron, Maire de Notre-Dame-des-Landes, a questionné la Ministre sur le projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes et notamment sur la décision du Conseil d'Etat relative à la déclaration d'utilité publique (DUP). Il a considéré qu'avant la sortie de la DUP il fallait une concertation locale.

Il a remis en cause le bien-fondé du projet car l'enquête publique avait démontré qu'il n'y avait pas de saturation technique de l'aéroport existant.

Nathalie Kosciusko-Morizet lui a répondu que l'intérêt d'un grenelle local serait d'élucider toute question sur le sujet.

**JURIDIQUE**

**Entrée en vigueur des modifications du dispositif de taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires**

► **Décret n° 2007-1825 du 24 décembre 2007 modifiant le décret n° 2004-1426 du 23 décembre 2004 pris pour l'application du III de l'article 1609 quaterdecies A du code général des impôts relatif au tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.**

Le décret du 24 décembre 2007 vient officialiser la décision de taxer davantage les vols de la tranche horaire de soirée. Une nouvelle tranche horaire « de soirée », correspondant à la plage 18h00-22h00, est ainsi créée. Le coefficient de modulation (servant au calcul de la taxe sur les nuisances sonores aériennes) qui lui correspond a un poids trois fois plus élevé que celui considéré pour la journée (6h00-18h00) ; le coefficient 10 alloué aux mouvements nocturnes est quant à lui conservé. Le décret précédemment en vigueur (décret n° 2005-1604 du 21 décembre 2005) est abrogé.

► **Arrêté du 26 décembre 2007 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicable sur chaque aérodrome mentionné au IV de l'article 1609 quaterdecies A du code général des impôts.**

L'arrêté du 26 décembre 2007 entérine quant à lui la volonté du Gouvernement de doubler le montant de la TNSA pour les plateformes d'Orly et de Nantes Atlantique. Pour ces deux aéroports, l'augmentation du taux de la TNSA, qui sera inscrite dans le cadre du projet de loi de finances rectificatives en 2007, vise à résorber en deux ans le stock de demandes d'insonorisation en instance. A compter du 1er janvier 2008, les tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes applicables passent de 34 à 47 euros à Orly et de 8 à 2 euros à Nantes. A noter, que les taux relatifs aux autres plateformes sont eux aussi modifiés, mais cela uniquement par suite de la création de la tranche horaire de soirée : celle-ci intervenant à enveloppe constante, un « glissement » des taux était mathématiquement nécessaire. L'arrêté précédemment en vigueur (arrêté du 30 décembre 2006 fixant le tarif de la taxe sur les nuisances sonores aériennes) est abrogé.



## Actualités du transport aérien

Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, Dominique BUSSEAU, secrétaire d'Etat chargé des Transports et Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie ont signé le 28 janvier 2008, une convention avec les principaux acteurs du transport aérien

Il s'agit de :

### 1°/ Réduire de 50 % d'ici 2020 les émissions des nouveaux avions et poursuivre la modernisation des flottes

Au niveau européen la recherche aéronautique s'est fixée comme objectif pour 2020 une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO2 de 50% par passager/km, de 80% des émissions de NOx et de 50% du bruit perçu. Afin de soutenir ces programmes ambitieux, la France a doublé en 2008 ses aides à la recherche aéronautique. Par ailleurs, Air France va poursuivre son programme de modernisation de flotte.

Entre 2005 et 2012, la compagnie s'engage ainsi à réduire de 20% les émissions de CO2 sur la desserte Métropole-Dom et de 5% sur ses vols domestiques. En matière d'impact sonore, Air France s'engage à ce que son activité moyen terme se fasse à niveau de bruit inférieur à celui atteint en 2005.

Les compagnies aériennes s'engagent également à informer les passagers sur l'impact environnemental de leur voyage grâce à des calculateurs de CO2 et des informations sur la compensation.

### 2°/ Améliorer la performance environnementale des aéroports et des entreprises du secteur aérien

Aéroports de Paris, tout comme les grands exploitants d'aéroports membres de l'UAF ainsi que l'ensemble des entreprises d'assistance aéroportuaire et de maintenance, membres de la FNAM, entreprennent des démarches globales afin de réduire les émissions de CO2 et de polluants locaux. Construction selon les normes HQE du futur quartier d'affaires Cœur d'Orly et des terminaux T2G et S4 de Roissy, réduction des émissions de CO2 des flottes automobiles par le recours à des véhicules propres, incitation au co-voiturage, bilan carbone... autant d'engagements en faveur du développement durable aéroportuaire.

### 3°/ Réduire de moitié le bruit perçu par les populations survolées en région parisienne et améliorer l'aide à l'insonorisation des riverains.

L'amélioration de la qualité de vie des riverains est également au cœur des préoccupations des acteurs du transport aérien. Pour permettre une réduction de moitié du bruit perçu par les populations survolées, les altitudes d'arrivée des avions de la région parisienne seront relevées de 300m d'ici à 2011. Par ailleurs, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) a été très fortement relevée au 1er janvier 2008 sur les aéroports d'Orly et Nantes où existaient des listes d'attente importantes pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Les partenaires réunis par Jean Louis Borloo se mobilisent pour atteindre l'objectif du Grenelle de résorber ces retards en 2 ans.

>> Chaque engagement de cette convention fera l'objet d'un suivi spécifique et d'un bilan annuel.

## Rapport Commission Attali

### DÉCISION 105 Faire de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle le premier aéroport européen.

Roissy-Charles de Gaulle est le deuxième aéroport européen en termes de transport international (1er : Londres/Heathrow ; 3e : Francfort). Paris-Orly est le deuxième aéroport européen en terme de transport national (1er : Madrid ; 3e : Barcelone). Roissy, avec 4 pistes, a tous les moyens de devenir le premier aéroport d'Europe avec un volume de 90 millions de passagers, sans pour autant délaissier la question des nuisances sonores. Pour cela, il faut :

- Créer dans l'aéroport Charles-de-Gaulle un terminal dédié au low cost, doté de taxes aéroportuaires réduites.
- Créer des lignes ferrées directes reliant l'aéroport Charles-de-Gaulle, la Gare du Nord et la Défense, futur coeur de la place financière parisienne.
- Instaurer une voie réservée aux taxis, aux transports en commun et au covoiturage

### Commentaire Ville et Aéroport

Les membres de la Commission Attali affichent la volonté d'optimiser la capacité physique de Roissy CDG et proposent un objectif de trafic annuel à 90 millions de passagers au détriment de l'environnement, du principe de développement durable de ce mode de transport et du cadre de vie des populations riveraines qui serait ainsi sacrifié. C'est inacceptable.

En 2007 pour rappel le trafic de Roissy CDG a avoisiné les 60 millions de passagers et l'état de saturation environnementale est aujourd'hui constaté.

Une mission de réflexion sur la charte du développement durable de Roissy CDG, qui devrait être signée à l'été 2008, a d'ailleurs été confiée par le gouvernement à Jacques Dermagne, Président du Conseil économique et social. Notre association Ville et Aéroport sera prochainement auditionnée. Il faut simplement souhaiter que cette charte ne soit pas un trompe l'oeil supplémentaire présenté aux élus et aux associations pour masquer en réalité le développement sans frein de cet aéroport. La proposition 105 de la Commission Attali, si elle est appliquée, aura des conséquences désastreuses sur l'environnement et la santé des populations riveraines de l'aéroport.

Ville et Aéroport a écrit au Premier ministre ainsi qu'aux ministres concernés afin de lui transmettre sa réaction et de connaître sa position sur ce sujet. Les réponses reçues seront mise en ligne sur [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)

## BREVES



### ■ Projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : le conseil d'Etat donne un avis favorable

Le Conseil d'Etat a émis le 8 janvier 2008 un avis favorable sur le texte de déclaration d'utilité publique du projet à Notre-Dame-des-Landes. Cet avis est facultatif et le gouvernement n'est pas obligé de suivre l'avis du Conseil d'Etat pour aborder la prochaine étape : la publication du décret de Déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Un décret qui tarde à sortir. La date butoir de fin janvier, un temps avancée, serait maintenant repoussée après les municipales de mars. Récemment le Préfet Hagelsteen a reçu les associations de riverains et les élus opposés au projet. Quant au financement du projet, il n'est pas encore acquis. En effet, le concessionnaire privé du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, encore à désigner, ne prendrait en charge que 30 à 50% du coût de l'opération, évalué à 581 millions d'euros. Qui paiera le reste ?

### ■ Projet Clean Sky : l'Europe veut nettoyer le ciel

Lancé début février à Bruxelles, le projet Clean Sky vise à engager l'industrie aéronautique sur la voie environnementale par le développement de nouvelles technologies. Ce partenariat européen public/privé, inscrit dans le cadre du 7<sup>e</sup> Programme cadre pour la recherche et le développement technologique, veut réduire de 50% ses émissions de CO2 par passager/km, de 80% ses émissions d'oxyde d'azote (NOx) mais également le bruit perçu. Les recherches porteront sur la mise au point de moteurs plus performants, de matériaux innovants et sur de nouveaux carburants. Une gestion des vols plus efficace sera également étudiée. Parallèlement, un projet de modernisation de l'infrastructure de contrôle aérien, SESAR, devrait être présenté au cours du premier semestre 2008. En travaillant à l'amélioration de la gestion du trafic aérien, ce plan devrait permettre une réduction des temps d'attente en l'air.

### ■ Le bruit des avions augmente les risques d'hypertension

Pendant le sommeil, le bruit d'un avion ou de la circulation peut causer l'augmentation de la tension artérielle selon une étude dont les résultats sont publiés sur le site de la BBC. Des chercheurs ont examiné pendant leur sommeil 140 personnes habitant près de l'aéroport londonien de Heathrow et de trois autres aéroports européens. Il en résulte que la tension artérielle de ces personnes exposées à des nuisances sonores de plus de 35 décibels est plus élevée.

### ■ Dernière minute – Projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : les maires engagent un recours contre le décret de la DUP

Les maires de la Communauté de communes Erdre et Gesvres sont remontés suite à la parution du décret déclarant l'utilité publique d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Les 12 maires ont voté à l'unanimité une motion contre le décret de la DUP qui n'apporte selon eux aucune réponse concrète aux requêtes qu'ils ont déposées lors de l'enquête publique. La motion prévoit de déposer devant le Premier ministre un recours contre le décret de DUP

**PAROLE D'ADHERENT**

**Bernard CORNEILLE**, *Conseiller général de Seine et Marne, Maire d'Othis,*



**Enfin des études épidémiologiques sur la pollution chimique**

Voilà des mois que nous avons été les premiers, avec les associations environnementales, à réclamer une étude permettant de mesurer les conséquences sur la santé, des pollutions chimiques dues au trafic aérien. Nos demandes réitérées auprès des plus hautes autorités finissent aujourd'hui par aboutir. Après la décision du Conseil Régional d'Ile-de-France de financer une étude à hauteur de 150.000 euros, c'est la Préfecture de Région qui lui a emboité le pas en début d'année : "Le volet environnemental, mené en partenariat avec Bruitparif et Airparif, permettra d'estimer les expositions au bruit et à la pollution selon leur origine (trafic aérien, trafic routier, trafic ferroviaire). Le volet épidémiologique vise à mesurer l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur la santé des riverains à l'aide d'indicateurs comme les crises d'asthme, les troubles du sommeil, la gêne, la qualité de vie, etc." Il semble donc que les inquiétudes, voire les exaspérations, ont fini par retenir toutes les attentions. Sans préjuger des conclusions de cette étude, espérons que si des mesures sanitaires s'imposent, elles seront prises dans les meilleurs délais

Il faudra compter sur nous, en tous cas, pour suivre très attentivement le dossier et agir si cela était nécessaire.



**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](http://www.villaeroport.org)
- [www.uaf.fr](http://www.uaf.fr)
- [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)
- [www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)
- [www.dgac.fr](http://www.dgac.fr)
- [www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)
- [www.ufcna.com](http://www.ufcna.com)
- [www.ec.europa.eu](http://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**

**■ LA CONCESSION DE L'AEROPORT DE BEAUVAIS TILLE INTERESSE LES GRANDS GROUPES**

Quatre groupements ont déposé une offre auprès du nouveau syndicat mixte propriétaire de l'aéroport de Beauvais-Tillé depuis sa décentralisation pour obtenir la concession et la gestion actuellement assurée par la CCI de l'Oise en délégation de service public (DSP). L'aéroport de Beauvais-Tillé a enregistré 2 millions de passagers en 2007 (65.000 en 1996), une progression portée exclusivement par les compagnies low cost qui en ont fait de facto, la troisième plate forme aérienne du bassin parisien. La concession aura une durée de 15 ans, prévoit la mise en service de navettes entre Beauvais-Tillé et Paris et la gestion du parc de stationnement pour la clientèle avec les recettes. Le syndicat mixte propriétaire de la plate-forme est composé du conseil général de l'Oise, du conseil général de Picardie et de la Communauté d'agglomération de Beauvais.

**■ EFFET TGV : BAISSSE DU TRAFIC PASSAGER À L'AÉROPORT DE STRASBOURG –ENTZHEIM**

L'aéroport international de Strasbourg—Entzheim a enregistré pour l'année 2007 une baisse moyenne du trafic passagers de 14.8 % par rapport à l'année 2006, a-t-on appris jeudi auprès de la direction. Cette baisse est due, en partie, à la concurrence du TGV entré en service sur la ligne Paris-Strasbourg en juin 2007. La relation avec Paris a diminué, avec un trafic à la baisse de 29.5% avec Orly et de 16.3% avec Roissy Charles de Gaulle. Le trafic a progressé sur Bordeaux, Lyon et Toulouse, mais régressé sur Lille, Nantes ou Nice. Le fret aérien a baissé de 8.8 % en 2007. Par ailleurs, l'effet TGV avait été anticipé à l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine dès juin dernier puisque la liaison aérienne avec Paris avait été supprimée.

**■ L'AEROPORT DE LYON SAINT EXUPERY A BATTU SON RECORD DE PASSAGERS EN 2007**

L'année 2007 restera marquée d'une pierre blanche pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Avec 7 320 952 passagers embarqués, l'aéroport lyonnais a enregistré une croissance de son trafic passagers de 8.4% en 2007 et battu ainsi son record d'affluence. Selon la direction de l'aéroport, ce sont surtout les vols à l'international, dont une bonne partie est liée à des voyages d'affaires, qui tirent ces chiffres vers le haut. Le trafic passagers sur les lignes internationales a augmenté de 10,4 % en 2007, soit plus de 4.3 millions de voyageurs. En revanche, l'impact des low cost, qui ne représentent que 6.6% du trafic passagers, ne s'est pas fait sentir. Une donne qui pourrait bien changer en 2008 avec le développement d'EasyJet. La compagnie low cost proposera, en effet, 7 dessertes supplémentaires à partir du mois d'avril, en plus des 5 déjà existantes.

**■ TRAFIC EN HAUSSE DE 3.7 % EN DECEMBRE POUR AEROPORTS DE PARIS**

Sur l'ensemble de l'année 2007, ADP a accueilli un record de 86.4 millions de passagers. Comme en 2006, la croissance du trafic est restée soutenue, en hausse de 4.7% sur 12 mois. Cette croissance se répartit entre une hausse de 5.4 % à Charles de Gaulle avec près de 60 millions de passagers et une hausse de 3.2 % à Orly avec 26.4 millions de passagers.

**■ L'AEROPORT DE TOULOUSE CONFIRME SA CROISSANCE**

Avec la barre des 6 millions de passagers franchie en 2007 et un trafic international en hausse, l'aéroport de Toulouse-Blagnac, désormais géré par une société de droit privé, poursuit sa croissance. L'année a été marquée par une forte augmentation (+16.6%) de l'activité low cost. Toulouse-Blagnac conserve sa place de premier aéroport français hors Aéroports de Paris pour le fret et Poste malgré une baisse de 5.9% avec 55000 tonnes traitées.

**AGENDA**

**► Réunions internes**

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

**► Réunions externes**

Audiences à venir :

- 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