

# Bulletin de liaison

## SOMMAIRE

2 Visite Hub européen d'UPS

3 Conseil d'administration

4 Réglementation européenne / Zoom aéroports / Adhésion-contact

## Editorial

Lors de sa dernière réunion, le Conseil d'administration de Ville et Aéroport a adopté le projet de vœu que j'avais présenté et relatif au dispositif d'aide à l'insonorisation autour des aéroports.

En effet, les élus de notre association s'élèvent contre le principe des emprunts et avances consenties par les collectivités locales pour financer l'isolation phonique des logements éligibles. Le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aéroports doit reposer sur la contribution financière des compagnies aériennes via une Taxe qui devrait être assise sur le passager et le fret transporté.

Je considère que la participation financière des collectivités a plusieurs inconvénients. Premièrement, elle fait peser sur les collectivités et les contribuables locaux un poids financier alors qu'ils sont victimes des nuisances aériennes. Il s'agit là d'une double peine inacceptable. En outre, le remboursement de ces emprunts par la Taxe entraînera des délais supplémentaires pour les demandeurs restant qui ne pourront pas bénéficier de l'enveloppe entière de la Taxe lors de l'examen de leur dossier.

Pour Ville et Aéroport, la seule solution permettant d'amplifier les programmes d'insonorisation autour des aéroports réside dans la modification du calcul de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes entraînant une augmentation de son produit.

Nous sommes ainsi en désaccord avec la conclusion, par les collectivités territoriales, de conventions définissant les modalités d'un abondement temporaire du produit de la TNSA et établissant la contribution de chacune des collectivités à ce dispositif (ex : Toulouse).

En ce sens, Ville et Aéroport a récemment adressé un courrier de sensibilisation aux Présidents des associations suivantes : Association des Régions de France (ARF), Assemblée des Départements de France (ADF), Association des Maires de France (AMF),

Associations des Maires d'Ile de France

## A LA UNE

### CHARTRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE ROISSY CDG — VILLE ET AÉROPORT AUDITIONNÉE PAR LA MISSION DERMAGNE

*Une délégation d'élus « Ville et Aéroport » a été reçue et auditionnée le 13 mai dernier au Conseil économique et social par les membres de la mission « Dermagne », Jacques Dermagne étant le Président du CES, chargés d'élaborer la charte du développement durable de Roissy Charles-de-Gaulle*

Lors de l'inauguration du satellite S3 à Roissy CDG en juin 2007, le Président de la République avait souhaité que soit élaborée en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés une Charte du développement durable de Roissy Charles-de-Gaulle. Celle-ci doit favoriser la conciliation entre « la croissance du trafic aérien et le développement économique et urbain autour de l'aéroport avec l'amélioration de la qualité de vie des riverains ».

Tels sont les termes de la lettre de mission adressée début février 2008 par Nicolas SARKOZY à Jacques DERMAGNE. Cette formulation rejoint les objectifs que s'est fixée Ville et Aéroport dans sa Charte fondatrice en février 2000 : « réconcilier l'exigence économique, l'exigence environnementale et l'impératif de sécurité désormais étroitement liés s'agissant du transport aérien ».

En effet, ces aspects ne sont pas antinomiques. L'environnement n'est pas l'ennemi du transport aérien. Il s'agit donc d'avoir une vision équilibrée et constructive et pour Ville et Aéroport il faut dégager le meilleur compromis possible.

Sur ce dossier, les élus de Ville et Aéroport considèrent que trois logiques s'affrontent sur la question du développement aéroportuaire. Une thèse d'inspiration essentiellement libérale défend une optimisation des capacités des aéroports existants hors de toute contrainte environnementale. Cette logique a conduit à remettre en cause le projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien.

Une autre thèse d'inspiration écologiste réfute toute augmentation de la demande du transport aérien et prévoit un déclin de ce mode de transport compte-tenu du renchérissement puis de la raréfaction de l'énergie à terme. Elle s'oppose à la création d'un troisième aéroport et prône le développement du train.

Une troisième conception permet de sortir de l'impasse en proposant le meilleur compromis possible entre les différentes exigences économique, environnementale et de sécurité. Il s'agit d'appliquer le principe de développement durable au transport aérien en promouvant la constitution d'un système aéroportuaire francilien équilibré et la création d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien, un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux, une meilleure protection des populations riveraines des aéroports, une plus grande concertation publique et un renforcement de la fiscalité écologique du transport aérien.

En 2007, Roissy CDG a accueilli près de 60 millions de passagers, soit plus de 550 000 mouvements. Les experts de l'aviation civile sous la responsabilité de Pierre GRAFF, directeur général de l'époque et actuel président d'Aéroports de Paris, se sont donc trompés avec compétence, eux qui prévoyaient au moment de l'extension de l'aéroport en 1996, 495 000 mouvements, soit 55 millions de passagers en 2015.

Par ailleurs, Roissy CDG est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec en moyenne 162 vols programmés entre 22h et 6h chaque nuit. L'état de saturation environnementale est constaté et il est urgent d'agir.

Suite à son audition, Ville et Aéroport a remanié le texte de sa contribution et a enrichi la partie « propositions » en reprenant à la lettre le plan proposé par le Président de la République dans sa lettre de mission. Ainsi, 22 propositions ont été soumises courant juin aux membres de la mission. L'intégralité de cette contribution est téléchargeable sur [www.villacroport.org](http://www.villacroport.org)

La mission Dermagne a procédé à des auditions jusqu'à la fin juin. Lors de la réunion de dialogue et d'échange du 26 juin qui venait clôturer la phase d'audition, le Président Dermagne a précisé le calendrier de la mission. Durant la première décade de septembre, tous les « consultés » recevront un projet de document. Ceux-ci auront 10 jours pour retourner d'éventuelles observations, qui seront consignées expressément dans un document final. Celui-ci sera enfin remis au Président de la République.



**Didier Gonzales, Secrétaire général, Député-Maire de Villeneuve-le-Roi**



**BREVES**



**■ NOUVEL AEROPORT NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES : LES ELUS DU NORD DE NANTES DEPOSENT UN RECOURS CONTRE L'AEROPORT DEVANT LE CONSEIL D'ETAT**

Par trente-huit voix contre deux votes blancs et trois refus, la Communauté de communes Erdre et Gesvres (CCEG, adhérente de Ville et Aéroport) a décidé le 9 juillet dernier de déposer un recours devant le Conseil d'Etat, pour contester le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Les élus de la CCEG considèrent que cet équipement, présenté par Nantes comme un déplacement d'infrastructure existante, est en réalité une réalisation nouvelle en contradiction avec les directives du Grenelle de l'Environnement. Par ailleurs, ils estiment que la déclaration d'utilité publique pour le futur aéroport n'apporte pas de réponses aux demandes de compensation du territoire.

**■ TROISIEME AEROPORT PARISIEN : REOUVERTURE DU DOSSIER PAR LA COUR DES COMPTEES**

La Cour des comptes plaide pour un troisième aéroport parisien. Telle est l'une des conclusions d'un rapport thématique publié le 9 juillet intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ». Ville et Aéroport se félicite de cette prise de position forte des magistrats qui demandent à l'Etat d'engager « dès à présent » une alternative à la saturation de Roissy Charles de Gaulle annoncée à l'horizon 2025.

Le rapport met en lumière avec raison selon lui la pauvreté des réflexions relatives au devenir de la plate-forme. Dans l'analyse, il est écrit que « la capacité des pistes et de la navigation aérienne (...), les nuisances sonores et, dans une mesure nettement moindre, les capacités des aéroports constituent les trois paramètres clés de la réflexion sur la possibilité de densification du trafic à CDG et l'opportunité de l'aménagement d'une nouvelle plate-forme, dont le besoin pourra se faire sentir autour de 2025. »

A l'heure où le Président de la République a souhaité que soit rédigée pour l'Automne une Charte du développement durable de Roissy Charles de Gaulle, Ville et Aéroport réaffirme la nécessité d'un volet environnemental fort pour que celle-ci soit acceptée.

Cela passe par des mesures de plafonnement des mouvements aériens de Roissy CDG de jour (550000 mouvements par an) comme de nuit (instauration d'un couvre-feu entre 22h et 6h).

Sur la question sensible des vols de nuit, la Cour des Comptes dénonce avec raison « un net report du trafic aux marges des plages horaires de restriction ». Ainsi, les mouvements entre 23h et minuit et ceux entre 5 et 6 heures du matin se multiplient.

Malgré la cherté du pétrole, il a une urgence à anticiper la saturation environnementale déjà constatée sur Roissy Charles de Gaulle. Pour Ville et Aéroport, il faut que l'Etat fasse le choix clair d'un troisième aéroport et plafonne le trafic de Roissy, seule condition d'un véritable développement durable de cette plate-forme.

Le ministre de l'Ecologie a répondu à la Cour des comptes qu'il fallait définir une vision prospective du développement de Roissy long terme. Ville et Aéroport l'invite à inscrire dans la future Charte du développement durable de Roissy comme dans le volet aérien du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement des mesures fortes telles que la création du troisième aéroport parisien.

**3 ET 4 JUILLET 2008 : DÉPLACEMENT SUR LE SITE DE COLOGNE-BONN**

**LES ÉLUS « VILLE ET AÉROPORT » VISITENT LE HUB EUROPÉEN D'UPS**

*Prolongeant la visite du Hub européen de la société FedEx à Roissy CDG en 2006, la délégation « Ville et Aéroport » composée de MM. VILLEMAGNE, Trésorier de l'association, NAHON, Vice-Président de la Communauté de communes « Roissy Porte de France » et GARCIA, Président de la Communauté de communes « Les portes de l'Essonne », a visité les installations d'UPS sur son Hub européen à Cologne.*

« Ville et Aéroport » salue l'accueil et le déroulement de cette visite assurés par les responsables d'UPS à Cologne, Uwe Detering, ainsi que par M. Patrick Martin (Manager, Public Affairs). Les élus remercient également Mme Alix Dohlain, interprète UPS à cette occasion.

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.

M. Detering a indiqué qu'UPS emploie actuellement environ 2200 personnes pour ses opérations aériennes à Cologne. 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 du matin 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. Le secteur total d'exploitation du centre est de 75 500 m<sup>2</sup>.

Par l'investissement significatif des dernières technologies et sa coopération avec l'aéronautique, UPS exploite aujourd'hui l'une des flottes d'avion les plus respectueuses de l'environnement. Cette flotte d'avion moderne avec une haute capacité de charge permet à UPS de diriger un réseau très efficace. De plus, son engagement de rationaliser l'arrivée et les procédures de départ, avec un programme de formation intensif des pilotes, a limité 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.

**JURIDIQUE**

**Projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement**

**Texte présenté à la presse le 30 avril 2008, il a été présenté en conseil des ministres en juin et devrait être examiné au Parlement cet automne.**

Le volet aérien figure au Chapitre 3 consacré aux transports : **Article 11 intitulé « les transports durables de voyageurs » II)**

« II - La politique durable des transports vise à offrir des alternatives ferroviaires plus performantes que le transport aérien pour les déplacements nationaux et européens, ainsi que pour la desserte des plates-formes de correspondances aériennes. A cet effet, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.

La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée.

L'Etat assure la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront mis en place à l'encontre des compagnies qui ne respectent pas la réglementation environnementale afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'Etat veillera à la maîtrise de l'urbanisation autour de ceux-ci et financera l'aide à l'insonorisation des riverains.

En matière de navigation aérienne, les procédures d'approche et de décollage des avions seront optimisées afin de limiter le bruit et la consommation de carburant dans le respect des impératifs de sécurité. La France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en participant à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les Etats voisins de l'Union européenne et au développement des futurs systèmes européens de navigation aérienne. La participation de la France s'effectuera au travers du programme SESAR pour un montant s'élevant à 200 millions d'euros sur une période de 7 ans.

En coordination avec les acteurs du secteur aérien, l'Etat intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de la recherche aéronautique civile. A l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager-kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de gaz carbonique des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et une réduction de 50% du bruit perçu.

La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales »

**Cf commentaire Ville et Aéroport en page 3  
Cf. l'exposé des motifs, le projet de loi et la synthèse des mesures sur [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)**

## Conseil d'administration – mardi 10 juin 2008 – Assemblée Nationale

### VILLE ET AEROPORT PREND POSITION SUR LES SUJETS D'ACTUALITE

*Charte du développement durable de Roissy CDG (« mission Dermagne »), Rapport Rouquès sur le « Rapprochement des procédures PEB et PGS », Volet aérien du projet de loi Grenelle de l'environnement, tels sont les sujets qui étaient discutés lors du dernier conseil d'administration de l'association.*

- **Charte du développement durable de Roissy Charles-de-Gaulle**

Après avoir été auditionnée le 13 mai 2008 par les membres de la « mission Dermagne » chargés d'élaborer la Charte du développement durable de Roissy Charles-de-Gaulle, la contribution de Ville et Aéroport a été enrichie sur le fond et modifiée sur la forme. Elle est consultable sur [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org). La deuxième partie est consacrée aux 22 propositions de l'association et suit le plan de la lettre de mission du Président de la République.

Cette contribution a été transmise à Jacques Dermagne, Président du Conseil économique et social, qui conduit cette mission.

Les élus attendent de cette Charte un volet environnemental fort et des mesures audacieuses telles qu'un plafonnement du nombre de mouvements aériens et l'instauration d'un couvre feu la nuit comme c'est déjà le cas à Orly.

Ville et Aéroport s'inquiète de la position du Premier ministre sur ce dossier. En effet, dans un récent courrier au Président de la Région Ile de France sur la question du SDRIF, François Fillon s'est déclaré hostile par principe aux mesures de plafonnement et de couvre feu à Roissy.

A l'heure où Roissy Charles de Gaulle accueille près de 60 millions de passagers, soit plus de 550 000 mouvements, il s'agit pourtant de songer au plafonnement du trafic compte tenu de l'état de saturation environnementale générée en partie par l'activité aérienne.

Pour qu'elle soit crédible, un CONTRAT de développement durable doit être dégagé dans cette Charte. La remise du rapport de la « mission Dermagne » au Président de la République est prévue fin septembre. Il devrait s'agir d'un document de 3-4 pages de propositions concernant trois volets (environnement, emploi-retombées économiques et fiscales, gouvernance).

Enfin, un Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) aura lieu en novembre et ce dossier sera à l'ordre du jour.

D'ores et déjà, les associations de riverains et les élus envisagent une journée d'action à la rentrée pour défendre leur position et notamment l'impératif d'un couvre feu à Roissy, aéroport européen le plus nuisant la nuit avec en moyenne 162 vols entre 22h et 6h alors que ses voisins Londres-Heathrow et Francfort enregistre moins de 20 mouvements chaque nuit.

- **Rapport de la mission « Rouquès » sur le « Rapprochement des procédures PEB et PGS »**

Le Ministère des Transports avait confié en novembre 2005 au Conseil général des Ponts et Chaussées une mission (Mission « Rouquès ») chargée d'étudier la manière d'articuler plus intimement les deux procédures, Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et Plan de Gêne Sonore (PGS). Ville et Aéroport avait été auditionnée et à la lecture du rapport ses élus considèrent que les propositions ne vont pas assez loin. Si l'analyse du rapport est bonne s'agissant de la mise en cohérence des deux dispositifs PEB et PGS, les experts ne vont pas jusqu'à proposer la fusion.

Le rapport ne répond pas au problème car il raisonne sur la base du cadre législatif actuel. Or, il convient précisément de réformer les textes existants.

Pour Ville et Aéroport, il y a donc nécessité d'une évolution législative sur la gestion des tissus urbains existants en zone C du PEB. Comment opérer le renouvellement urbain et mieux accompagner les collectivités locales sur le plan financier ? La loi doit poser les principes et ensuite il s'agit d'instaurer une souplesse à l'échelle locale. Pour cela, un contrat doit être négocié selon les territoires.

- **Volet aérien du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement**

Ville et Aéroport regrette que ce texte d'importance ne soit examiné qu'à l'Automne alors qu'il aurait dû l'être au mois de juin. Le volet aérien de ce texte est réduit à la portion congrue puisqu'il se résume à l'article 11 intitulé « Les transports durables de voyageurs ».

Aucune mesure forte n'est mentionnée et certaines propositions des groupes du travail du Grenelle notamment sur les vols de nuit n'ont pas été reprises. Tout au plus peut-on lire au II) de l'article 11 que « la création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales »... faisant référence notamment au cas de la création de Notre Dame des Landes dans le Grand Ouest qui accueillera à partir de 2012 le trafic de Nantes-Atlantique.

A l'automne, Ville et Aéroport sollicitera ses membres parlementaires afin de faire entendre sa position lors de l'examen du projet de loi.

## BREVES



### ■ L'UNION EUROPEENNE VEUT REDUIRE SES EMISSIONS DE CO2

L'Union européenne s'est fixée pour objectif de réduire ses émissions de CO2 d'un cinquième d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 1990, afin de donner l'exemple lors des discussions sur le changement climatique qui auront lieu l'an prochain avec d'autres grands émetteurs tels que les Etats-Unis, la Chine et l'Inde. On sait que les compagnies aériennes sont responsables d'environ 3% des émissions de CO2 de l'Union Européenne et le trafic aérien devrait doubler d'ici 2020.

### ■ PIQUE-NIQUE CONTRE LE NOUVEL AÉROPORT NANTES-NOTRE-DAME-DES-LANDES

Le 29 juin dernier environ 1500 personnes selon les gendarmes, 3000 selon les organisateurs, ont participé au « pique-nique annuel des opposants » au projet de nouvel aéroport qui doit voir le jour entre Nantes et Rennes d'ici à 2015. Le projet dont le coût est estimé à 580 millions d'euros, vise à faire face à des prévisions de saturation du trafic de l'actuel aéroport de Nantes que remplacerait celui de Notre-Dame-des-Landes. La construction du nouvel aéroport a été officiellement autorisée le 10 février avec la publication au journal officiel d'un décret d'utilité publique en ce sens. Début mars quelque 1800 personnes selon la police avaient manifesté à Nantes contre ce projet.

### ■ SURTAXE ENVIRONNEMENTALE SUR LES BILLETS D'AVION = BAISSE DE 50 000 PASSAGERS À AMSTERDAM-SCHIPHOL CET ÉTÉ

La direction de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol s'attend à 50.000 passagers de moins cet été par rapport à l'été précédent, probablement en raison de la surtaxe environnementale imposée par le gouvernement sur les billets. La surtaxe environnementale introduite par le gouvernement est de 11,25 euros par billet pour les vols européens, et de 45 euros pour les vols intercontinentaux, au départ des Pays-Bas. Selon les voyageurs, cette surtaxe est responsable de la baisse de fréquentation, en poussant les voyageurs néerlandais à préférer par exemple les aéroports allemands, tout proches. Les Pays-Bas sont le seul pays à avoir introduit une surtaxe environnementale sur les vols.

### ■ CROISSANCE SOUTENUE DU TRAFIC A LYON SAINT-EXUPÉRY

Lyon St Exupéry vient d'atteindre son record mensuel de trafic. En effet, +11% enregistré sur le trafic de juin, soit 734 506 passagers. S'agissant du trafic cumulé 2008, le chiffre à retenir est +9,5% de croissance, soit 3 901 989 passagers. Dans le même temps, le trafic national enregistre une croissance de +5,7% alors que le trafic international connaît une croissance de +15.1%

## REGLEMENTATION EUROPEENNE

### « Bruxelles veut mettre fin à la fragmentation du contrôle aérien européen »

Confrontée au renchérissement du kérosène et des émissions polluantes d'un trafic exponentiel, Bruxelles veut revoir l'organisation du contrôle aérien très fragmenté de l'Europe, qui contraint les compagnies à faire des kilomètres inutiles.

En 2002, l'Union européenne, alors composée de seulement 15 pays, avait donné son feu vert à un projet de « ciel unique » européen, premier socle d'une harmonisation qui a beaucoup porté sur la sécurité.

Bruxelles souhaite désormais fixer des « objectifs contraignants » qui devront concilier différents impératifs : une meilleure sécurité, une capacité accrue de l'espace aérien, une réduction des coûts, une protection de l'environnement. Une organisation plus centralisée au niveau européen permettrait aux avions de réduire leurs coûts, mais aussi leurs émissions de CO2 (de l'ordre de 10%). Il faudra remplacer une technologie datant parfois des années 40, par un système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic

Aérien (SESAR) actuellement en développement.



#### 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  
Site web : www.villaeroport.org

#### LIENS UTILES

www.villaeroport.org  
www.adp.fr  
www.uaf.fr  
www.acnusa.fr  
www.equipement.gouv.fr  
www.dgac.fr  
www.ecologie.gouv.fr  
www.ufcna.com

#### 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

### ■ STRASBOURG-ENTZHEIM A COURT DE PISTES

Victime de l'effet TGV et de la concurrence des autres plates-formes du bassin rhénan, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim peine à trouver des solutions à la crise. Son trafic passager est en chute libre : 1,7 million de passagers en 2007 contre 2,1 millions l'année précédente, soit une baisse de 14,8% en un an. La CCI du Bas-Rhin prévoit 1,6 million de passagers pour 2008, mais ce chiffre pourrait tomber sous le seuil de rentabilité de l'aéroport estimé à 1,5 million.

### ■ SATURATION DE LONDRES -HEATHROW : UN NOUVEAU TERMINAL POUR DESENGORGER L'AEROPORT AINSI QUE LA PREVISION D'UNE TROISIEME PISTE

Avec près de 68 millions de passagers par an, l'aéroport de Londres Heathrow, le premier d'Europe, doit faire face depuis déjà plusieurs décennies à d'importants problèmes de saturation. En effet, l'aéroport de fonctionne que sur un seul doublet de pistes et la capacité de ses quatre aéro-gares ne dépasse pas 45 millions de passagers. Ainsi, Heathrow vient d'ouvrir son terminal 5 entièrement dédié à British Airways.

Parallèlement, les autorités aéroportuaires envisagent de construire une troisième piste au grand dam des riverains et des associations écologistes. **Lors de l'inauguration du T5 le 27 mars dernier, elles ont manifesté à l'aéroport si bien que de nombreux vols ont été annulés.**

### ■ REMIS EN SERVICE DU TERMINAL 2E A ROISSY CDG

ADP va remettre en service l'intégralité de la jetée du terminal 2 E à Roissy CDG un peu moins de quatre ans après l'effondrement spectaculaire d'une partie de sa toiture. Aux côtés du 2 E, le 2 F et le nouveau satellite S 3 s'inscrivent comme le dispositif de choc du « hub » d'Air France-KLM. Avec ces installations qui seront parachevées ces prochaines années par le S4 et le terminal 2G dédié aux liaisons régionales, Air France et les compagnies membres de Skyteam pourront accueillir 42 millions de passagers par an.

### ■ LILLE-LESQUIN : NOUVEL ENVOL DE L'AEROPORT

Loin de souffrir de la concurrence des réseaux ferroviaires, autoroutiers et fluviaux, l'aéroport de Lille-Lesquin a vu son trafic augmenter de 12,7% en 2007. L'aérogare a dépassé le cap symbolique du million de passagers.

### ■ LYON SAINT-EXUPERY VEUT METTRE EN ŒUVRE LES MESURES DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Cette infrastructure qui concentre records de pollution au kérosène et nuisances sonores veut appliquer les annonces du Grenelle de l'environnement. Ainsi, l'aéroport envisage de procéder désormais à des approches dites « en descente continue ». Par ailleurs, l'aéroport s'est engagé à mettre en place le système de « compensation carbone » qui consiste à verser l'équivalent du coût que représente chaque vol en avion en émission de CO2. On est loin de la taxe-kérosène demandée par les associations de riverains.

#### AGENDA 2008

##### ▶ Réunions internes

**23 septembre** : Conseil d'administration, 14h-16h, Assemblée Nationale

##### ▶ Déplacements

■ **2ème quinzaine d'Octobre**  
Problématique low cost : Déplacement au Conseil général de l'Oise sur le site de Paris-Beauvais—Tillé

##### ▶ Colloque

■ **07 octobre** : Colloque Ville et Aéroport : « Transport aérien et santé : Analyse et Enjeux pour l'avenir »  
9h-18h. Maison de la Chimie – Paris

##### ▶ Journée d'action

**20 septembre à 10h, Esplanade du Trocadéro, Paris**

Rassemblement extraordinaire des conseils municipaux des communes riveraines et survolées contre les vols de nuit de Roissy Charles-de-Gaulle

Vote symbolique d'une délibération commune devant la presse