

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mardi 13 avril 2010

14h-16h – 8^{ème} bureau

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

Liste des membres présents

Jean-Pierre BLAZY, Président, Maire de Gonesse (95)

Pascal BOUREAU, Vice-Président, Adjoint au Maire de Blagnac (31)

Jacques-Alain BENISTI, Vice-Président, Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)

Didier GONZALES, Secrétaire général, Député-Maire de Villeneuve-le-Roi (91)

Lucien BARGE, Trésorier, Maire de Jonage (69)

Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)

François GARCIA, Président de la CC. Les Portes de l'Essonne, Maire d'Athis-Mons (91)

Jacques LEPELTIER, Adjoint au Maire de Longjumeau (91)

Véronique CORNIETI, Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)

Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële (77)

Christian REY, Maire de Diémoz (38)

Jean-Paul PASCO-LABARRE, Maire de Le Pin (77)

Jacques CRANSAC, Directeur de l'Environnement au Conseil général du Val d'Oise, représente

Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise (95)

Mélanie OPINEL, Directrice de cabinet, Mairie d'Othis (77)

Rémy JOURDAN, Assistant parlementaire de D.GONZALES

Sébastien LUGOSY, Collaborateur de Jacques MYARD

Julien DELANNAY, Chargé de mission « Ville et Aéroport »

Liste des membres excusés

Marie-Josée BANDECCHI, Vice-Présidente, Conseillère générale des Alpes-Maritimes (06)

Serge ANDREONI, Sénateur-Maire de Berre-l'Etang (13)

Michèle GRESSUS, Maire de Bouguenais (44)

Pascal VALENTIN, Vice-Président du Conseil général de la Marne (51)

ORDRE DU JOUR

- I.) Renouveaulement par tiers du conseil d'administration (art.7 des statuts) – suite de l'AGO 2010
- II.) Colloque 2010 sur la gouvernance des territoires aéroportuaires
- III.) Présentation du programme d'activités 2010-2011 – 10^{ème} anniversaire Ville et Aéroport
- IV.) Point d'information sur le procès Concorde et la sécurité aérienne aux abords des grands aéroports français
- V.) Point d'information sur le projet de loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) – Amendements Ville et Aéroport
- VI.) Bilan du trafic 2009 (passagers/mouvements/fret) sur les aéroports acnusés
- VII.) Questions diverses : Mission Roissy, élections régionales 2010, point financier, recrutement d'un attaché administratif

D)

Renouvellement par tiers du conseil d'administration (art.7 des statuts) – suite de l'AGO 2010

Suite à l'Assemblée générale ordinaire du 9 février 2010 dont vous trouverez ci-joint le compte-rendu, il s'agit de renouveler par tiers le conseil d'administration de l'association « Ville et Aéroport » conformément à l'article 7 des statuts.

Composition actuelle du Conseil d'administration (24 membres)

M. Jean-Pierre BLAZY (95), Président

M. Jacques-Alain BENISTI (94), Vice-président

MME Josy BANDECCHI (06), Vice-présidente

M. Pascal BOUREAU (31), Vice-président

M. Didier GONZALES (94), Secrétaire général

M. Etienne-Christian VILLEMAGNE (69), Trésorier

+ 18 membres

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

Liste du tiers sortant suite au vote de l'Assemblée générale ordinaire 2009

Patricia SCHILLINGER, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)

Marie-Josée BANDECCHI, Conseillère générale des Alpes-Maritimes (06)

Patrice VALENTIN, Vice-Président du Conseil général de la Marne chargé de l'aéroport de Vatry (51)

Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise (95)

Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)

Jacques LEPELTIER, Adjoint au Maire de Longjumeau (91)

Lucien BARGE, Maire de Jonage (69)

Pascal BOUREAU, Vice-Président de Ville et Aéroport, Adjoint au Maire de Blagnac (31)

Liste des candidats au conseil d'administration lors de l'Assemblée générale ordinaire 2010

Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)

Lucien BARGE, Maire de Jonage (69)

Christian REY, Maire de Diémoz (38)

Monique PAPIN, Maire de Dammartin en Goële (77)

Liste des membres démissionnaires

Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier (69)

Christian NAHON, Vice-Président de la CC Roissy Porte de France (95)

Charles BUTTNER, Président du Conseil général du Haut-Rhin (68)

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

VOTE

Liste du nouveau tiers élu au conseil d'administration pour l'année 2010

Liste du conseil d'administration 2010 renouvelé

II.)

Colloque 2010 sur la gouvernance des territoires aéroportuaires

Quelle gouvernance des territoires aéroportuaires en France et en Europe ?

*Intercommunalités, sociétés aéroportuaires, communautés aéroportuaires,
autres modes de gouvernance ?*

Note de problématique

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

La gestion des aéroports constitue depuis de longues années une véritable problématique pour les gouvernements.

L'Etat a été le plus souvent créateur et propriétaire des aéroports dont il a concédé aux CCI la gestion et le développement dans le cadre d'une concession d'outillage public de longue durée. Pour cette délégation, l'Etat reste le promoteur et acteur du développement du transport aérien mais conscient de son incapacité à la gestion commerciale, il la confie à un acteur public.

Sur la plupart des aérodromes, ces concessions ont été menées à leur terme jusque dans les années 80. A cette échéance, le gouvernement a constaté :

- que les concessionnaires avaient fait appel aux collectivités territoriales pour financer les investissements des équipements aéroportuaires ;
- que s'étaient développées des activités économiques contribuant lourdement au développement parfois sans concertation avec les collectivités ayant la responsabilité en la matière.

On a par ailleurs assisté, depuis, au fort développement et à la consolidation des sites d'intérêt local sur lesquels s'appuient volontiers les compagnies à bas prix. Ces compagnies tirent notamment parti des particularismes régionaux pour développer des flux importants. A ce titre, et plus que les autres compagnies, elles n'hésitent pas à entrer en discussion avec les collectivités représentant les besoins des populations et les réalités économiques locales.

Toute stratégie d'aménagement du territoire devrait prendre en compte l'ensemble des particularismes (auxquels il y a lieu d'adjoindre de fortes disparités en matière de situation environnementale) avant par exemple de préconiser il y a quelques années un aéroport unique entre Bordeaux et Toulouse.

L'existence ou non des aéroports, leur développement, leur intégration dans le tissu social et urbain est une question inévitablement publique qui dépasse la seule vocation économique.

Un aéroport est :

- un lieu permettant le transport des personnes et des biens,
- un lieu d'activités aériennes, de loisirs, d'affaires, etc.,
- le cadre d'un développement économique facilité par l'accès au transport aérien

C'est aussi un élément troublant le cadre de vie et qui nécessite la mise en place de politique en matière d'urbanisme (PEB) ou curative en permettant d'isoler les habitations (PGS).

Sous l'ensemble de ces aspects, qui sont tous de compétence publique locale :

- transport public,
- loisirs et activités,
- développement économique,
- urbanisme,
- santé publique

les aéroports sont en corrélation directe avec des collectivités locales.

A cela s'ajoute une part importante des investissements : près de 17% au début des années 2000 ont été financés par les collectivités locales.

On ne peut que constater le rôle essentiellement public des aéroports sans préjuger de la validité d'une démarche de modification du paysage des missions publiques (cf. loi de 2005 relative aux aéroports avec la création des sociétés aéroportuaires pour les grands aéroports régionaux et changement de statut d'ADP qui d'établissement public devient SA).

Il est indiscutable que les collectivités locales sont fondées à réclamer leur place dans la structure de gestion de l'aéroport et dans ses organes dirigeants. Par ailleurs, on constate que les problèmes environnementaux ont tendance à prévaloir, ne serait-ce qu'au travers des médias, sur le strict intérêt transport ou économique, voire même emploi.

N'a-t-on pas vu Strasbourg refuser l'implantation de DHL et sa cohorte d'emplois nouveaux ? N'était il pas surprenant que Toulouse, qui prétend au rôle de capitale de l'aéronautique, se débâte dans un débat environnemental et que ses élus et ses riverains admettent le principe de déporter l'aéroport ?

En fait, il s'agit de rechercher sérieusement le bon compromis et les élus locaux peuvent parfaitement mettre sur pieds ces recherches de consensus, à condition qu'ils puissent disposer d'un certain pouvoir sur les aéroports et leur juridiction. C'est ce que l'association « Ville et Aéroport » qui regroupe les élus des villes aéroportuaires appelle de ses vœux en préconisant des pouvoirs pour la future « communauté aéroportuaire » regroupant les élus, les entreprises, services et administrations aéroportuaires.

Ce positionnement constitue une réponse à quatre types d'enjeux :

-1) proposer une structure proche de celle généralement mise en place ou susceptible d'être mise en place en Europe.

-2) favoriser la démarche de décentralisation. Les Régions se voient attribuer cette compétence. A ce jour, peu ont affiché de forte motivation compte tenu des ressources insuffisantes prévues par la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires.

-3) permettre aux collectivités territoriales d'aborder sereinement et au plus près certains cas de suréquipement aéroportuaire, les complémentarités éventuelles entre les aéroports d'une même région, voire les questions complexes de péréquation financière. C'est l'occasion d'aborder également le problème de déconcentration vers les aéroports de province d'une partie du surcroît de trafic à traiter par les aéroports parisiens.

-4) associer les collectivités locales proches de l'aéroport et qui participent à son financement aux actes essentiels de gestion. Cette solution permet d'une part de dégager le meilleur équilibre entre développement et respect de l'environnement, et d'autre part d'associer les collectivités aux gestionnaires actuels.

En Allemagne par exemple, un équilibre idéal a été trouvé entre le rôle de l'Etat fédéral, les Länder et des sociétés d'exploitation associant les collectivités locales majoritaires, et des partenaires privés.

Quel modèle de gouvernance des territoires aéroportuaires en France ?

Autour des principaux aéroports français, le débat sur la politique aéroportuaire se réduit trop souvent à un antagonisme frontal entre le monde du transport aérien et ceux qui en subissent les nuisances ou en critiquent l'impact environnemental.

Il existe des structures d'échanges, de concertation et de décision spécialisées par thème (CCE/CCAR, Sociétés aéroportuaires, Comités de pôles du PDU, GIP Emploi, ...), mais pas de cadre pour une approche globale qui permettrait de chercher à construire une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire, et bâtir les compromis indispensables.

C'est pourtant nécessaire pour chercher à définir des modes de gouvernance du territoire aéroportuaire qui respectent les conditions d'un développement durable et les préoccupations légitimes des riverains tout en préservant au mieux les impératifs du développement économique et de la compétitivité. Sur ce sujet, certains de nos voisins européens ont des pratiques plus avancées que nous.

Malgré leurs indéniables apports économiques pour les aires métropolitaines, les aéroports entretiennent des relations délicates avec les territoires qui les entourent. De ce fait, ils rencontrent un peu partout des difficultés lorsqu'ils entreprennent d'accroître leurs capacités pour répondre à la demande croissante de mobilité.

En Europe, nombreux sont les aéroports venus grossir les rangs des cas où les oppositions se structurent et les rapports se tendent et ce, malgré parfois des tentatives de médiation : Amsterdam-Schiphol, Bruxelles-National, Francfort-Rhin-Main, Zurich, ainsi que plusieurs aéroports français, tels Roissy-CDG, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence ou l'aéroport d'Orly.

En outre, les contestations des élus et des populations riveraines apparaissent tout aussi vives, tant à l'occasion des projets d'implantations aéroportuaires que de « simples » modifications de couloirs ou trajectoires.

Là où la discontinuité physique a longtemps prévalu, du fait de l'extraterritorialité des décisions et des logiques fonctionnelles sous-jacentes, ces effets et les attentes sociales les concernant relient et mettent en avant d'autres attributs des territoires, donc peut-être d'autres leviers pour construire l'acceptabilité sociale de ces équipements. Certaines mesures concernant l'offre d'emplois ou les dessertes locales de transport, déjà en vigueur autour de nombre de grandes plates-formes, témoignent de cette évolution tendancielle.

Pour bâtir de tels compromis en vue de sortir du seul rapport de force, cette reterritorialisation des aéroports devra vraisemblablement être alimentée et confortée par : une production de connaissances qui renseigne vraiment les effets, positifs comme négatifs, des aéroports sur leurs territoires d'accueil ; une répartition des pouvoirs qui permette d'associer ces nouvelles légitimités à la prise de décision et, notamment, pleinement les régions (via les futures communautés aéroportuaires à créer). L'aspiration des acteurs locaux et des communautés aéroportuaires à cet autre binôme évaluation et décision est d'ailleurs elle aussi présente dans les situations conflictuelles observées. Elle a déjà commencé à trouver partiellement réponse à certains endroits, comme le recours à la concertation, la négociation ou la médiation peut en attester.

Ces procédures indiquent la tendance fondamentale qui affecte les modes de décision en matière d'équipements aéroportuaires : la gouvernance.

Le chemin de la démocratie participative est exigeant et difficile. C'est pourtant celui qu'il faut suivre si l'on veut trouver les conditions d'une activité aéroportuaire acceptable et durable.

Sur les sociétés aéroportuaires existantes

La création de sociétés aéroportuaires pour gérer et exploiter les 11 plus grands aéroports régionaux résulte de la loi n°2005-357 du 20 avril 2005. L'Etat s'est engagé à ce que le capital de ces sociétés reste majoritairement public jusqu'en 2013.

L'objectif de ce nouveau mode de gestion associant différentes personnes publiques (collectivités territoriales, avec un maximum de 15%, CCI avec un minimum de 25% et Etat) vise notamment à remédier à la précarité des gestionnaires, auparavant soumis à des durées de concession souvent courtes (entre 3 et 10 ans), pour favoriser les investissements nécessaires au développement des plates-formes.

SA Lyon-Saint-Exupéry

La première société anonyme aéroportuaire régionale, Aéroports de Lyon, a été lancée le 9 mars 2007, lors de la signature de la prolongation, jusqu'en 2047, de la concession des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry (7 millions de passagers) et de Lyon-Bron (4^e aéroport d'aviation d'affaires en France). Son capital est réparti entre l'Etat (60%), la CCI de Lyon (25%) et les collectivités territoriales – Grand Lyon, conseil général du Rhône et conseil régional Rhône-Alpes (15%).

Entre 2007 et 2011, Aéroports de Lyon prévoit d'investir 110 millions d'euros pour améliorer les installations existantes et porter la capacité de Lyon Saint Exupéry à plus de 10 millions de passagers (dont 1,8 million pour les low cost à l'horizon 2014).

SA Toulouse-Blagnac

Toulouse-Blagnac, 4^e aéroport régional (6 millions de passagers par an) a également mis en place sa société aéroportuaire, le 23 mars 2007. La répartition du capital est toujours de 60% pour l'Etat, de 25% pour la CCI de Toulouse et de 15% pour les collectivités territoriales (Grand Toulouse, conseil général de Haute-Garonne, conseil régional Midi-Pyrénées). Le programme d'investissement d'Aéroport Toulouse-Blagnac s'élève à près de 200 millions d'euros pour la période 2007-2011.

SA Bordeaux-Mérignac

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac, 5^e aéroport régional par le nombre de passagers transportés (4 millions) a changé de statut le 2 mai 2007 en devenant société aéroportuaire de droit privé. Le capital de la société est contrôlé à 60% par l'Etat, à 25% par la CCI de Bordeaux et à 15% par les collectivités territoriales – conseil régional d'Aquitaine et communauté urbaine de Bordeaux (3,75% chacun), conseil général de la Gironde et ville de Bordeaux (3% chacun) et ville de Mérignac (1,5%).

L'Etat, qui reste propriétaire du foncier, a prolongé la concession à la nouvelle société pour une durée de 30 ans.

III.)

Présentation du programme d'activités 2010-2011

10^{ème} anniversaire « Ville et Aéroport »

Présentation du programme d'activités 2010-2011

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

1) réunions internes Ville et Aéroport

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

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

- réunion de l'Assemblée générale ordinaire 2011 (février 2011)

2) réunions externes Ville et Aéroport

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

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

- Proposition audience ministérielle chez JL BORLOO

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

- Proposition réunion externe sur tel ou tel grand aéroport français suivant son actualité (ex : Roissy CDG : élaboration d'une charte de développement durable)

- Proposition réunion post-colloque sur l'impact sanitaire du transport aérien avec ministres concernés (recommandations « Ville et Aéroport »)

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

3) déplacements sur les sites aéroportuaires français et européens

- Déplacement sur le site Paris-Beauvais-Tillé
Problématique « low-cost » - développement de Ryanair
Nouvelle gestion de l'aéroport – action des 3 collectivités locales
Rencontre avec les élus locaux et l'association ADERA

Date à fixer avec le conseil général de l'Oise
- Déplacement sur un/ des aéroports régionaux
Site aéroportuaire à définir. Propositions des membres du CA ?
Possibilité d'une réunion décentralisée du CA
Date à fixer dernier trimestre 2009- début 2010
- Déplacement sur l'aéroport de Munich (Allemagne)

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

(proposition faite par D.GONZALES, Secrétaire général)

Eté 2009 (début juillet) – Date à fixer

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

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

Octobre 2009 – Date à fixer

4) Colloque 2009 « Ville et Aéroport »

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

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

Comment favoriser le dialogue entre acteurs ?

Lieu proposé : Aéroport Roissy CDG (Hôtel)

Date : Fin Novembre- Début décembre 2009

Préparation du colloque sous forme d'auditions

Deux réunions sont programmées :

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

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

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

« Impact des nuisances aéroportuaires sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières

autour de grands aéroports parisiens (Paris- CDG, Paris-Orly) et régionaux (Lyon St Exupéry, Toulouse-Blagnac)

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

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

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

6) Communication « Ville et Aéroport »

Actualisation du site Internet www.villaeroport.org

Bulletin de liaison trimestriel

Diffusion compte-rendus réunions internes, externes, déplacements

Publication actes colloque 2008 (1^{er} semestre 2009)

VOTE DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE 2009

IV.)

Point d'information sur le procès Concorde et la sécurité aérienne aux abords des aéroports

LE PROCES DU CONCORDE NE DOIT PAS ETRE VICTIME DU « SYNDROME AZF »

10 ans après le crash d'un Concorde d'Air France à Gonesse faisant 113 victimes dont 4 au sol et plusieurs blessés, et au terme de huit années d'instruction, le procès Concorde s'ouvre enfin. Jean-Pierre BLAZY était présent à cette première audience, représentant la ville de Gonesse, personne morale.

Durant ces quatre mois, Jean-Pierre BLAZY demande que toute la lumière soit faite sur les origines réelles de cette catastrophe. En effet, le traumatisme engendré est profond au sein de la population. Les Gonessiens se souviennent. En ce sens, il rappelle que la ville de Gonesse avait voulu se constituer partie civile mais sa demande a été rejetée.

Sur la forme, Jean-Pierre BLAZY déplore les efforts acharnés des avocats de la Continental Airlines et de la DGAC visant à intoxiquer d'entrée de jeu le dossier judiciaire. Ceux-ci souhaitent l'annulation pure et simple du procès pour vice de procédure lié à l'ordonnance de renvoi. Pour Jean-Pierre BLAZY, le « syndrome d'AZF » ne saurait planer sur cette affaire.

Sur le fond, les conclusions du rapport final du TGI de Pontoise viennent d'ores et déjà confirmer une réalité inavouée par les services de l'Etat (DGAC, BEA,) et la Direction d'Air France : l'origine du crash est en partie due à un « défaut important » du supersonique. Il s'agit d'une défaillance au niveau de l'intrados des ailes de l'appareil et donc des réservoirs de carburant. Or, ce défaut était déjà connu par le constructeur Aérospatiale dès 1979. La DGAC en avait été avisée et les compagnies exploitantes, Air France et British Airways également.

L'Etat, la DGAC et Air France savaient mais rien n'a été fait pour imposer des modifications de la structure du Concorde!

Pour Jean-Pierre BLAZY, la force du mythe n'aurait pas dû à ce point occulter des faits qui ne semble pas exonérer de leurs responsabilités tant l'industrie que l'exploitant et les services de l'Etat.

Aujourd'hui, certaines langues se délient et Jean-Pierre BLAZY retient d'ores et déjà la position d'un expert M. Le Carrou, ancien commandement de bord chez Air France qui pointe la fragilité du Concorde.

Jean-Pierre BLAZY s'était opposé avec force à la reprise des vols Concorde considérant que les aménagements réalisés sur les appareils n'étaient pas suffisants. Mais l'Etat en a décidé autrement et l'arrêt de son exploitation en 2003 ne résultait pas des motifs économiques affichés mais était avant tout motivé par des raisons techniques passées sous silence.

Au-delà de la lamelle métallique du DC 10 de la Continental Airlines retrouvée sur la piste, le Concorde présentait de nombreuses anomalies pointées par l'enquête judiciaire qui a mis en lumière les dizaines d'incidents enregistrés sur l'avion depuis sa mise en service. En effet, 57 incidents de pneumatiques avaient été répertoriés entre 1979 et 2000 sur Concorde, avec sept cas de perforations de réservoirs, notamment le 14 juin 1979 à Washington, où une catastrophe avait été évitée de justesse.

A l'occasion de ce procès, Jean-Pierre BLAZY rappelle que 75% des accidents aériens ont lieu au décollage ou à l'atterrissage au-dessus de zones à forte densité de population. Dès lors, c'est aussi le problème de la sécurité des populations riveraines qui est posé.

Or, depuis le crash du Concorde, le trafic de Roissy CDG n'a cessé de croître passant de moins de 100 mouvements opérés en heure de pointe par le contrôle aérien à 112 aujourd'hui et 120 annoncés fin 2010.

Aucune politique d'anticipation de la saturation du ciel francilien et des risques liés pour la sécurité n'a été mise en œuvre depuis l'annulation de la décision d'implanter une nouvelle plate-forme à Chaulnes en Picardie survenue en 2002.

Huit années de perdu où l'on a assisté à un développement illimité de Roissy CDG.

D'après un rapport de la Cour des comptes rendu en 2008, l'horizon de saturation réaliste de Roissy CDG est 2025 avec 150 mouvements par heure comme seuil technique indépassable.

Enfin, les propositions émises par les députés dans le cadre de la mission d'information parlementaire « 40 propositions pour améliorer la sécurité aérienne du transport aérien de voyageurs » de 2004 suite au drame de Charm-el-Cheikh et auxquelles Jean-Pierre BLAZY a apporté sa contribution n'ont pour la plupart pas été appliquées.

Elles avaient pourtant le mérite de dresser un constat clair assorti de préconisations : un BEA plus indépendant, une utilisation systématique et coordonnée du « retour d'expérience » pouvant constituer un instrument important de prévention des accidents et permettre de développer une véritable « culture de la sécurité » dans le transport aérien.

Point presse prévu d'ici le 28 mai à Pontoise pour rappeler les enjeux liés à la sécurité aérienne autour des grands sites aéroportuaires....

Cf. sur internet articles récents sur le procès Concorde

Cf. aussi pb sécurité sondes pitots vol AF 447 Rio-Paris + série d'incidents sur l'A380 (courrier à Bussereau et réponse de celui ci)

La sécurité aérienne en question ou l'exigence de transparence

Suite à la polémique existante chez Air France entre la direction et les syndicats de pilotes sur la sécurité des vols, ceux-ci reprochant l'immobilisme de la direction sur la prise de mesures urgentes liées au crash du vol Rio-Paris de cet été ;

après les révélations du Figaro sur l'absentéisme des contrôleurs aériens à Paris CDG qui serait à l'origine de plusieurs incidents ;

alors que certains pilotes d'Air France ont produit un rapport démontrant que les défauts sur les sondes pitots sont la principale cause du crash du vol Rio-Paris à l'été 2009, contredisant ainsi les conclusions du rapport rendu par le BEA ;

à l'heure d'évaluer la mise en place des propositions émises par les députés en 2004 dans un rapport d'information intitulé « 40 propositions pour améliorer la sécurité du transport aérien de voyageurs » suite au crash de Charm el Cheikh et auquel Jean-Pierre Blazy participait;

avant que ne se tienne début 2010 le procès du Concorde, dix longues années après le crash survenu à Gonesse ;

Jean-Pierre Blazy demande que l'exigence de transparence en matière de sécurité aérienne soit un objectif prioritaire pour les pouvoirs publics.

En Février 2010, le procès du Concorde devrait permettre la tenue d'un débat national sur ce sujet.

Jean-Pierre Blazy questionne : les propositions émises par les députés et auxquelles il a apporté sa contribution sont-elles aujourd'hui appliquées ?

A quel degré de sécurité est-on vraiment parvenu dans le transport aérien ? Quelles sont encore les faiblesses du système et comment y parer pour que la part de la fatalité soit la plus faible possible ? Certains mécanismes économiques, comme la pression des coûts ou certains comportements, comme ceux des nouveaux acteurs du marché (pays en développement) n'ont-ils pas joué au détriment de la sécurité ?

La libéralisation du transport aérien, sa « dérégulation » caractérisée par la logique du « Hub », où sont enregistrés en heure de pointe à l'aéroport de Paris CDG 120 mouvements d'avions, permet-elle de garantir un niveau de sécurité optimal aux abords des plates-formes aéroportuaires ?

Jean-Pierre Blazy rappelle que 75% des accidents ont lieu au décollage ou à l'atterrissage au-dessus des communes riveraines telles que Gonesse. Dès lors, c'est aussi le problème de la sécurité des populations riveraines qui est posé.

Une utilisation systématique et coordonnée du « retour d'expérience » pourrait constituer un instrument important de prévention des accidents et permettre de développer une véritable « culture de la sécurité » dans le transport aérien. C'était une proposition importante portée par les députés.

Où en est-on aujourd'hui ?

Les accidents et les incidents graves constituent la partie émergée des sources d'insécurité dans le transport aérien. La partie immergée de l'iceberg est constituée des incidents mineurs encore trop peu connus (ex : incursion sur piste, risque de collision en phase de décollage, etc.).

La DGAC et le BEA assurent-ils aujourd'hui une information transparente sur ces incidents graves ou mineurs auprès de l'opinion publique. Les mesures correctrices pour y répondre sont-elles diffusées comme le prévoyait la proposition n°38 du rapport parlementaire ?

V.)

Point d'information sur le projet de loi portant engagement national pour l'environnement (Grenelle II) – Amendements Ville et Aéroport

Ci-dessous rappel des amendements présentés par D.GONZALES adoptés par la Commission du Développement durable du 3/02/10

Art. 68

ARTICLE 68

« Au deuxième alinéa du 2°, avant les mots « *ou une association concernée par l'environnement aéroportuaire* », insérer les mots « *par une commune ou un établissement public de coopération intercommunale inclus pour tout ou partie dans le périmètre du plan d'exposition au bruit ou du plan de gêne sonore d'un aérodrome* ».

Exposé sommaire

Une association de défense de l'environnement peut demander à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires d'émettre des recommandations. Il est proposé d'ouvrir cette possibilité aux communes riveraines de l'aéroport, qui sont les plus touchées par les nuisances aéroportuaires.

ARTICLE 68

Compléter l'article 68 par l'alinéa suivant :

« L'article L 227-7 du code de l'aviation civile est complété par les deux alinéas suivants :

Ce rapport comporte notamment une partie consacrée aux vols de nuit.

L'Autorité présente son rapport annuel aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes visés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts . »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à mieux prendre en compte la problématique des vols de nuit, source d'importantes nuisances sonores. Il institutionnalise également un débat et une concertation entre les commissions consultatives de l'environnement et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires à l'occasion de la publication de son rapport annuel.

ARTICLE 68

« Au deuxième alinéa du 2°, remplacer les mots « *suivant un calendrier défini avec elle* » par les mots « *dans un délai de six mois.* » »

Exposé sommaire

Que valent des avis, des recommandations et des rapports sans réponse de l'administration à ceux-ci ? La notion de « *calendrier défini avec elle* » paraît pour le moins floue. En revanche, il est proposé d'inscrire un délai plus certain de six mois, ce qui laisse le temps à l'administration de répondre et à l'Autorité d'en prendre la mesure avant son rapport annuel suivant.

Article additif après l'article 69

« Il est rajouté un deuxième alinéa à l'article L 571-15 du code de l'environnement ainsi rédigé :

Lorsque deux aérodromes voient leur zone de bruit s'interconnecter, le plan de gêne sonore est commun.

Exposé sommaire

Cet amendement vise à répondre à la situation particulière de l'aéroport de Paris Le Bourget.

- A l'occasion de l'examen du projet de loi Grenelle II, Ville et Aéroport souhaite qu'un amendement révisant l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et les dispositions relatives à la zone C du PEB puisse être déposé à l'art. 88

Amendement "Ville et Aéroport" :

-

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

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

"Le 5°) est ainsi rédigé :

"5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbains peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores, dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs et motivée au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale.

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

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

Exposé des motifs

L'article L.147-5 est devenu illisible et il convient d'instaurer une certaine souplesse, selon une approche équilibrée, des dispositions relatives à la zone C du PEB. Il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines et de remettre ainsi en question le principe de prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports propre au PEB. Il s'agit de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains des villes et villages existants. Cet assouplissement raisonnable en zone C du PEB dans les PRU visés au 5° de l'art. L.147-5 doit permettre de sortir de la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale, formule reprise d'une étude pilotée par la DREIF en 1999 sur le devenir des vieux bourgs et vieux pays autour de Roissy CDG.

La définition des limites d'une opération de réhabilitation et de renouvellement urbain doit être négociée avec le représentant local de l'Etat (Préfet) dans le cadre d'un contrat, au regard des enjeux de développement durable et de mixité sociale. Les élus veulent en effet sortir de cette règle étouffante du 1 pour 1 (1m² détruit pour 1m² construit).

L'art.L.147-5 du code de l'urbanisme interdit l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics lorsqu'elles conduisent à exposer de nouvelles populations au bruit aérien. Mais sans concerner de nouvelles populations, afin de permettre le maintien de la population existante exposée aux nuisances sonores aériennes tout en préservant leur cadre de vie, il est essentiel d'intégrer les besoins de desserrement des ménages.

La réalité est qu'il y a aujourd'hui une certaine surpopulation des logements (taux de surpeuplement de 10% plus élevé que la moyenne régionale). Ceci est dû en partie à la structure des ménages, à la faiblesse du niveau des revenus, mais aussi à l'absence de construction neuve.

Or, des communes quasi-entières sont sous PEB, ce qui empêche le desserrement dans des zones hors PEB, sauf à quitter la commune.

A l'échelle de l'IDF, l'IAURIF estime que le desserrement des ménages conduit pour une population égale, à une augmentation nécessaire du nombre de logements estimée à 0,35% par an du parc de logements existants. Ce taux plutôt conservatoire pourrait s'appliquer à l'ensemble de la zone C du PEB.

Cette possibilité de réaliser des logements au titre du Renouvellement Consécutif au Desserrement serait réservée à des opérations d'aménagement au sens des articles L.300-1 et suivants du code de l'urbanisme, et réalisées dans le cadre d'une ZAC, d'un lotissement ou d'un PAE.

Dans le cadre du contrat ou convention définissant la méthode de suivi du PRU signée par la collectivité et le Préfet, la gestion du nombre de logements à réaliser serait contrôlée par la DDE, au titre du contrôle de légalité, les permis de construire délivrés par les collectivités justifiant au cas par cas de l'origine et l'avancement du renouvellement.

En ce sens, Ville et Aéroport propose un amendement au 5° de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme en précisant que de telles opérations (convention PRU Préfet-Maire) sont autorisées "à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores"

L'interprétation stricte de cet article conduit actuellement à des déficits d'opération en zone C

VI.)

Bilan du trafic 2009 (passagers/mouvements)

sur les principaux aéroports français (acnusés)

(Source : ACNUSA)

Bâle-Mulhouse : 3,8 millions de passagers / 56062 mouvements

(Cf. www.euroairport.com)

Bordeaux-Mérignac : 3,2 millions de passagers/ 45594 mouvements

(Cf. www.bordeaux.aeroport.fr)

Lyon-Saint-Exupéry : 7,5 millions de passagers/ 120175 mouvements

(Cf. www.lyon.aeroport.fr)

Marseille-Provence : 7,1 millions de passagers/ 96334 mouvements

(Cf. www.marseille.aeroport.fr)

Nantes-Atlantique : 2,5 millions de passagers/ 36961 mouvements

(Cf. www.nantes.aeroport.fr)

Nice-Côte d'Azur : 9,8 millions de passagers/ 148901 mouvements

(Cf. www.nice.aeroport.fr)

Paris-Charles-de-Gaulle : 57,6 millions de passagers/ 517989 mouvements)

(Cf. www.aeroportsdeparis.fr)

Paris-Orly : 25 millions de passagers/ 220599 mouvements)

Strasbourg-Entzheim : 1 million de passagers/ 26956 mouvements)

(Cf. www.strasbourg.aeroport.fr)

Toulouse-Blagnac : 6,2 millions de passagers/ 79211 mouvements)

(Cf. www.toulouse.aeroport.fr)

Cf. 1 page synthèse par aéroport : Les aéroports français face à la crise?

VII.)

Questions diverses

Mission Roissy

Cf. courrier au Préfet de Région Ile de France + courrier de réponse

Commission « Maîtrise des nuisances sonores » : suite à l'expérimentation proposée par la DGAC et certains députés du val d'Oise qui vise à l'utilisation préférentielle du doublet nord la nuit, **formulation d'un vœu de Ville et Aéroport qui rejette cette expérimentation. Celle-ci conduit à un transfert de nuisances sur les populations du Nord Seine et Marne.**

COMMUNIQUE DE PRESSE : LE CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE QUITTE LA COMMISSION « MAITRISE DES NUISANCES SONORES »

Ce matin, une des 8 commissions thématiques mises en place par le Préfet de Région pour mettre en œuvre le rapport Dermagne se tenait à Paris.

Cette commission portait sur la maîtrise des nuisances sonores, avec comme premier point à l'ordre du jour l'expérimentation de l'utilisation préférentielle du doublet Nord en période nocturne.

Ce travail de la commission devrait aboutir à une expérimentation en mai prochain. Proposition inacceptable pour les élus du Conseil général et les élus du Nord Seine-et-Marne puisqu'elle conduirait à transférer des nuisances sonores d'un territoire à un autre, et non à les réduire pour tous.

Bernard Corneille, Conseiller général du canton de Dammartin-en-Goële délégué aux relations avec la plateforme aéroportuaire de Roissy, est donc allé défendre cette position. Après avoir lu une déclaration préalable, il a quitté la commission, avec les élus seine-et-marnais présents.

DECLARATION DU CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE - 2 avril 2010

Lors de la réunion du 11 février dernier, les élus seine-et-marnais ont fait part, de façon unanime, de leur refus de voir de nouvelles populations être affectées par le bruit des avions. Réunis en conférence territoriale à Villeparisis le 25 mars dernier, l'ensemble des élus des 3 cantons présents a réaffirmé ce refus, dont le Préfet a été informé par un courrier récent.

Aujourd'hui, je vous le dis une dernière fois, au nom du Conseil général, mais également au nom des élus du bassin de vie seine-et-marnais proche de Roissy : nous refusons le transfert de nuisances d'un département à l'autre.

Nous vous demandons de respecter la lettre de mission de Monsieur le Président de la République et la volonté des associations et élus pour aboutir à une véritable réduction des nuisances, pour tous.

Il ne suffit pas en effet de modifier, à la demande des associations, le titre de la commission "maîtrise" des nuisances sonores en "réduction" des nuisances sonores. Encore faut-il que ces mots ne soient pas vides de sens mais qu'ils constituent effectivement des objectifs.

Nous vous avons donc demandé, au sein de la commission, de travailler à d'autres propositions.

Au vu de l'ordre du jour et des documents qui nous ont été fournis en amont, il paraît clair que vous allez nous imposer l'expérimentation de l'utilisation préférentielle du doublet nord en période nocturne.

Les élus seine-et-marnais s'y opposent fermement et définitivement.

Aujourd'hui, cette commission n'est plus consacrée à la maîtrise ou à la réduction mais au transfert des nuisances. Nous ne pouvons et ne voulons y participer.

Nous quittons donc la commission sur les nuisances sonores.

Ceci ne nous empêchera évidemment pas d'être présents aux autres commissions, pour travailler à un projet global de développement juste, équilibré et maîtrisé de notre territoire, que ce soit en matière de formation, d'emploi ou de déplacements.

Sachez que vous devrez donc, sur ce sujet des nuisances sonores, agir sans et contre les élus de Seine-et-Marne, agir sans et contre les riverains seine-et-marnais de l'aéroport.

Élections régionales 2010 – Questionnaire têtes de listes – dossier Transport aérien

Ile de France – synthèse des positions des têtes de listes JP HUCHON, V.PECRESSE, C.DUFLOT à l'occasion d'une réunion d'Ile de France Environnement

Synthèse – position de Jean-Paul HUCHON, Tête de liste PS en IDF

➤ Nuisances aériennes

Concernant les nuisances aériennes, dans le projet de SDRIF, la région avait souhaité faire apparaître un couvre-feu pour les vols de nuit en Ile de France. Mais elle s'est heurtée à un veto de l'Etat. Mais la région rappellera cette revendication du couvre-feu (appliqué dans la plupart des capitales européennes) après les élections.

L'aéroport de Vatry dans la Marne, dans un environnement très isolé avec une connexion TGV très facilement réalisable, semble être la solution idéale pour le déport de certains vols.

La région finance les études de la pollution générée par les plates-formes aéroportuaires et soutient l'amélioration des moyens d'investigations de Bruitparif.

➤ **Le projet de loi du Grand Paris et le SDRIF**

Le SDRIF et le projet de loi Grand Paris ne sont pas totalement incompatibles si le projet de rocade métro rapide est décalé dans le temps. Mais il y a une incompatibilité philosophique entre le projet de loi Grand Paris et le document SDRIF concerté qui vise un développement équilibré des territoires, et refuse un développement à deux vitesses entre des pôles d' « excellence » desservis par un métro à grande vitesse, et le reste des territoires.

En dépit de ce décalage, les événements auraient pu se passer autrement, car dans un premier temps, la région s'est voulue modérée dans ses critiques et a négocié avec C.Blanc sur le projet Grand Paris. Mais lorsque le gouvernement a rendu public dans son projet de loi sa volonté de revenir sur le droit de l'urbanisme et de se réappropriier des prérogatives « décentralisées » aux régions depuis les lois Raffarin de 2005, la Région s'y est opposée. Elle tente aujourd'hui d'obtenir de la justice la mise en application du SDRIF dont le gouvernement bloque la transmission au Conseil d'Etat (mais la loi Pasqua ne prévoit pas de délai pour cette transmission). Ceci au prétexte que ce projet de la Région manque d'ambition en matière économique et en nombre de logements à construire. En fait la Région a accompli toutes les formalités requises par la loi et il n'y a pas d'impossibilité juridique à mettre en œuvre le SDRIF en révision immédiatement après sa mise en application. La situation est bloquée et le SDRIF de 1994, obsolète, empêche tout dynamisme économique et environnemental. La situation évoluera certainement en fonction des élections régionales et en fonction des résultats de celle-ci.

Concernant le plan de mobilisation pour les transports collectifs (coût total : 18 milliards d'euros) il peut être mis en œuvre immédiatement grâce aux fonds recueillis dans le budget de la Région 10,5 Md d'euros et dans celui des départements 2,5 Md d'euros.

Le projet de loi Grand Paris pourrait aboutir à la juxtaposition de deux systèmes de transports relevant chacun d'une autorité distincte avec sa propre tarification. Cela conduirait à un système à deux vitesses que J.P.Huchon juge inacceptable et qui, il l'espère, sera désavoué lors du prochain scrutin. Plutôt que de créer une société d'Etat, pourquoi ne pas regrouper les deux projets dans le STIF avec deux conseils d'administration distincts : un où l'Etat pourrait être majoritaire pour le métro rapide, et un pour le plan de mobilisation ? Cela assurerait la cohérence de l'ensemble. Mais, de toute façon, il n'est pas possible de réaliser les deux plans simultanément.

Concernant le contrat de développement territorial du projet de loi Grand Paris, il limite considérablement le pouvoir des collectivités territoriales en matière d'urbanisme : soit le contrat est signé avec la collectivité territoriale et elle perd la responsabilité de son développement, soit elle le refuse, et les préfet lui impose le projet six mois plus tard.

Synthèse – position de Valérie PECRESSE, Tête de liste UMP en ID

➤ Nuisances aériennes

V.Pécresse rappelle qu'elle est, depuis longtemps, aux côtés des riverains des aéroports et qu'elle travaille à un meilleur équilibre de vie, dans la concertation entre riverains et aéroports, ce qu'elle a d'ailleurs réalisé, dans sa circonscription pour l'aéroport de Toussus-le-Noble.

Concernant l'aéroport d'Orly, elle souhaite la « sanctuarisation » du couvre-feu nocturne, éventuellement étendu.

Plus généralement, elle est favorable au lancement d'une étude, que la Région devrait porter, sur l'impact en matière de santé des aéroports de l'IDF. Les rapports des experts montraient une évolution tendancielle à la croissance du nombre de mouvements aériens avant la crise. Suite à celle-ci, il faudrait refaire ces études qui devraient également prendre en compte l'arrivée de très gros porteurs (A380). A la suite de ces travaux, il sera alors possible de décider d'un objectif de plafonnement des mouvements ou pas (en particulier au regard du développement d'autres plateformes aéroportuaires comme Lyon-Grenoble ou Aix-Marseille). Ces études plus approfondies posent également le problème de qui les réalise. V.Pécresse souhaite des procédures d'expertise indépendantes, à la fois des professionnels et des associations de riverains, avec l'introduction d'experts étrangers.

Elle se déclare sensible aux propositions associatives de modification des procédures d'approche dans un sens bénéfique pour les riverains, et à l'instauration d'un contrôle indépendant du respect des trajectoires, soit à l'échelle de la région, soit plus probablement au niveau national. Elle demande également une amélioration des indemnités des travaux d'isolement phoniques des habitations riveraines mais souhaite qu'on instaure une clause d'antériorité.

Le couvre-feu à Roissy ne lui paraît pas crédible, la DGAC et Aéroports de Paris le déclarent impossible à mettre en place. A l'objection des associations qui citent le couvre-feu nocturne de l'aéroport d'Heathrow, V.Pécresse répond qu'elle n'a que les données de l'Etat et qu'il faudrait examiner ce qui est réalisé à l'Etranger, mais qu'elle n'a pas ces données actuellement.

➤ Le projet de loi Grand Paris et le SDRIF

Au début de l'été 2009, le gouvernement a recherché un accord avec le conseil régional d'Ile de France, sur le SDRIF et le projet de loi Grand Paris en demandant que soit annoncée, en préambule du SDRIF, la mise en révision de celui-ci pour intégrer le projet de loi Grand Paris. L'accord était proche, mais des considérations électorales de la part de la Région ont bloqué sa ratification.

V.Pécresse est favorable à la concertation avec la Région, mais opposée au blocage par celle-ci du projet Grand Paris. En effet, celui-ci permet le rééquilibrage du développement régional à l'est par le désenclavement de ces banlieues par le projet de métro rapide de C.Blanc. Au-delà de ce projet, elle ne comprend pas le retard pris par les 21 projets du contrat Etat-région de 2000, ni la faiblesse des réalisations depuis une douzaine d'années (4 tramways et 4 prolongements du métro). Elle s'interroge sur les modes de décisions qui amènent à cette situation. Elle a un projet de bus de banlieue à banlieue, circulant dans une voie réservée (transports en commun, co-voiturage à 3 personnes, taxis), qui pourrait être facilement ajoutée sur une grande partie de l'A86 et la moitié de l'A104, sans élargissement de l'emprise actuelle de ces voies.

Synthèse - position C.DUFLOT, Tête de liste Europe Ecologie en IDF

➤ **Nuisances aériennes**

Europe Écologie s'est prononcée pour la diminution du trafic aérien par la suppression des liaisons aériennes sur des trajets aujourd'hui desservis par des lignes TGV, et en tenant compte d'autre part que le nombre de passagers par avion sera plus élevé à l'avenir. Europe Écologie, refusant la politique de déplacer les nuisances ailleurs, est opposée à la construction d'un troisième aéroport, mais favorable à une meilleure utilisation des aéroports régionaux.

Elle soutient le couvre-feu nocturne et la modification des procédures d'approche et de décollage. Elle préconise également le tractage et le remorquage des avions par des véhicules terrestres pour réduire le brûlage du carburant des avions au sol. Elle est favorable à la pratique des contrôles indépendants (sous l'égide de Bruitparif par exemple), à la suppression de la détaxe du carburant avion et à l'étude d'autres modes de propulsion que le réacteur.

➤ **Projet de loi Grand Paris et SDRIF**

Le projet de Grand Paris et son projet de loi associé constituent une erreur, principalement à deux titres : l'Etat fait l'impasse d'une réflexion globale sur l'agglomération centrale, et il fait le choix d'un moyen de transport entièrement souterrain, très coûteux, qui renforcerait la sectorisation spatiale de l'IDF et serait contraire à la multiplicité des fonctions (habitat, emploi, enseignement, etc.) sur un même secteur. Il renforcerait la spéculation foncière autour des nouvelles gares. Il reflète une politique d'aménagement du territoire des années 60 et 70 en décalage complet avec les besoins de la région. Europe Ecologie se battra pour l'application du SDRIF et son amélioration. Elle utilisera les résultats de l'élection régionale, dont elle attend un choc psychologique, pour peser sur cette question.

Concernant les transports collectifs, elle défendra un plan d'amélioration du réseau actuel, notamment par la création de tangentiels ferrés et de liaisons par des bus à haute qualité de service, et des investissements très significatifs dans le domaine des transports collectifs. Elle préconise un emprunt recourant à l'épargne publique de la région pour financer les nouvelles infrastructures. C.Duflot ne supporte pas qu'il faille ne rien changer sur la tarification des transports, pas plus que le transit obligatoire par les gares centrales.

Point financier

Cotisations 2010 reçues au 12 avril 2010 : 50 915 euros

Total cotisations 2010 à recevoir : 102 181 euros

Rencontre EC Villemagne – L.Barge du 7 avril 2010

EC Villemagne a transmis toutes les consignes et documents à Lucien Barge ainsi que le chèque, le tampon encreur, les adresses et coordonnées des interlocuteurs principaux.

EC Villemagne a également remis le dossier des factures 2010.

EC Villemagne et L.Barge ont ensuite rencontré la chargée de clientèle du Crédit mutuel, laquelle a réceptionné la signature de M.Barge et procédé aux modifications.

Recrutement d'un attaché administratif à mi-temps

Le recrutement de M.Georges DIEU au poste d'attaché administratif à mi-temps est en cours de finalisation. Sa prise de fonction est programmée début mai 2010.