

CHARTRE

VILLE & AEROPORT

Les élus regroupés au sein de l'association Ville et Aéroport, représentant la diversité des situations géographiques comme la diversité des opinions et des idées, considèrent qu'il convient de réfléchir et d'agir ensemble et en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs économiques, en France et en Europe, pour concilier l'enjeu économique et l'enjeu environnemental désormais étroitement liés.

I)

Une élaboration concertée du développement aéroportuaire national dans le cadre des schémas de services collectifs de transports passagers et marchandises qui prennent enfin en compte la nécessité de concevoir le développement durable du transport aérien en France et en Europe. Les choix à effectuer, en particulier ceux concernant les aéroports régionaux, doivent contribuer à définir une politique équilibrée d'aménagement durable du territoire.

II)

Une décision rapide concernant la création d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien. La gestion de la saturation du trafic sur Paris est en effet inacceptable (*sécurité, environnement, retards*) et les possibilités de desserrement du trafic sur les petites plates-formes parisiennes extrêmement limitées tant en capacité qu'en temps gagné. Les possibilités de développement des aéroports de province qui connaissent déjà une forte croissance du trafic et qui permettraient le redéploiement d'une partie du trafic parisien doivent être examinées et évaluées avec attention et avec précaution. Il est clair que si une décision n'est pas prise rapidement, il n'est pas impensable de voir des compagnies s'orienter vers des plates-formes extérieures au territoire national.

III)

Un développement renforcé de l'inter-modalité et de la complémentarité air-rail à l'échelle de l'Europe qui permettra à terme de réduire le nombre des vols sur les trajets courts et qui en même temps n'est pas contradictoire avec la logique du hub.

IV)

La poursuite et le renforcement des mesures prises pour maîtriser les nuisances aéronautiques sur l'ensemble des aéroports du territoire national. L'élaboration de nouveaux indices de gêne sonore a abouti à la révision des PEB et des PGS engagée sous le contrôle de l'ACNUSA. Le fonctionnement des Commissions Consultatives de l'Environnement doit être amélioré notamment en région parisienne. Par ailleurs l'association se fixe comme objectif la mise en place d'un modèle de charte de qualité de l'environnement sonore à haut niveau d'exigence environnementale qui devrait permettre une homogénéisation des conditions de mise en œuvre de ces documents en vue d'une meilleure protection des riverains.

V)

Une réglementation plus drastique des vols de nuit qui devra conduire à leur réduction négociée à terme. Cette question ne pourra être réglée de façon pertinente qu'au niveau européen tant l'enjeu économique et l'enjeu environnemental sont particulièrement contradictoires sur ce point. L'exemple récent de Bruxelles le démontre à l'évidence. Dans un premier temps, une étude approfondie doit être réalisée sur la possibilité d'aménager des plages de silence la nuit afin d'améliorer la vie des riverains.

VI)

La recherche par l'incitation, voire la contrainte d'une diminution de la pollution atmosphérique provoquée par les avions et ainsi tenir les engagements de Kyoto. Dans cette perspective, les travaux de la Commission Européenne concernant la mise en place d'une taxation du kérosène, de redevances ces environnementales ou de négociations de droits d'émission doivent être étudiés avec intérêt.

VII)

La relance rapide au niveau de l'UE des moyens de diminuer les retards subis par les vols aériens qui sont également source de nuisances supplémentaires pour les populations riveraines. Les mesures récemment prises par la DGAC vont sans doute dans le bon sens. Une coopération plus étroite entre le contrôle aérien civil et le contrôle aérien militaire apparaît indispensable. Au niveau européen la mise en place d'une gestion plus collective du ciel doit être activement recherchée dans le cadre du projet du ciel unique.

VIII)

L'ouverture d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées par le statut de grands aéroports de province. Le statut de concession au risque et péril proposé sur une durée de concession courte n'est recevable qu'à titre transitoire. L'association des collectivités déjà effective depuis de nombreuses années au niveau des investissements aéroportuaires doit se concrétiser par une participation aux instances gestionnaires. L'opportunité se fait dans le cadre de la mise en place des sociétés aéroportuaires, à capitaux publics lancée par les grands gestionnaires des aéroports.

IX)

Une meilleure répartition des retombées économiques du développement aéroportuaire. Le dispositif des fonds de compensation de Roissy et d'Orly a disparu suite à la suppression de la taxe professionnelle. Il s'agit de prévoir une instance de gouvernance du territoire aéroportuaire type « communauté aéroportuaire » compétente en matière de décision et de concertation dans les champs suivants : environnement, urbanisme, transports, information, etc.