

Compte rendu du Conseil d'administration

Mercredi 5 Octobre 2005

16h-18h

Assemblée Nationale - Paris

ORDRE DU JOUR

- I) Problématique du fret aérien. Bilan du déplacement sur le « Hub » de Federal Express à Roissy Charles-de-Gaulle et sur l'aéroport de Vatry

- II) Loi portant création des communautés aéroportuaires. Demande d'audience auprès de l'Association des Régions de France (ARF).

- III) La sécurité aérienne en question ? Discussion après les accidents aériens à répétition et la publication d'une « liste noire » des compagnies aériennes

- IV) Vols de nuit : l'après colloque et la préparation de rencontres européennes (DG TREN – Commission européenne, Commissaire européen, parlementaires et ARC)

- V) Questions diverses : Site Internet, mise en place d'un flash info mensuel, Etat des lieux des grands aéroports, point financier

LISTE DES MEMBRES PRESENTS

M. Jean-Pierre **BLAZY**

Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Gonesse

M. Etienne-Christian **VILLEMAGNE**

*Trésorier de « Ville et Aéroport »,
Vice-Président de la Communauté de Communes Est Lyonnais*

M. Michel **PAQUET**

Représentant de M. Jacques MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte

M. Lucien **BARGE**

Maire de Jonage

M. Didier **GONZALES**

Maire de Villeneuve-le-Roi

M. Daniel **SIMONPIERI**

Maire de Marignane

M. Pascal **BOUREAU**

*Adjoint à l'environnement et au Cadre de vie,
Représentant de Mr Bernard KELLER, Vice-Président de « Ville et Aéroport », Maire de
Blagnac*

M. Bernard **GARANDEAU**

Secrétaire-Général de « Ville et Aéroport », 1er Adjoint au Maire de Mérignac

M. Gérard **OLIVE**

*Adjoint en charge de l'Aménagement de la Cité
Représentant de Mme Françoise VERCHERE, Maire de Bouguenais*

M. Christian **VENUTI**

Adjoint au maire de Marignane

LISTE DES MEMBRES EXCUSES

M. Louis **CERCLERON**
Vice-Président de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres,
Maire de Notre-Dame-Des-Landes

Mr Dany **WATTEBLED**
Maire de Lesquin

M. Serge **ANDREONI**
Maire de Berre l'Etang

M. Jean **LE GAC**
Maire de Saint-Leu-la-Forêt

M. Gaston **LATSCHA**
Adjoint au Maire de Hésingue,
Communauté de Communes des Trois Frontières

M. Yves **BUR**
Député-Maire de Lingolsheim

M. Nicolas **DUPONT-AIGNAN**
Vice-Président de « Ville et Aéroport »
Député-Maire de Yerres

Le conseil d'administration est ouvert à 16h10

D)
Problématique du fret aérien

BILAN DU DEPLACEMENT SUR LE « HUB » DE FEDEX A ROISSY CDG
(Jeudi 29 septembre 2005)

BILAN DU DEPLACEMENT SUR L'AEROPORT DE VATRY
(Vendredi 30 septembre 2005)

Synthèse

Jeudi 29 septembre 2005 – Visite du « Hub » de FedEx à Roissy CDG

L'association s'est rendue en délégation sur le « Hub » de FedEx à Roissy CDG afin de mieux appréhender la problématique du fret aérien et de l'express. A noter que FedEx est un intégrateur spécialisé dans l'express et non une compagnie de fret type Air France Cargo ou Lufthansa cargo.

M. Alain Chaillé, Vice-Président des Opérations Europe du Sud nous a présenté à cette occasion un bref historique de FedEx. Société américaine créée il y a 32 ans par Fred Smith qui est toujours son Président. Le « Hub » principal de FedEx ou super « Hub » se trouve à Memphis (Tennessee).

M. Chaillé nous a donné quelques chiffres :

73% des entreprises mondiales font appel à l'express. La croissance est de 12%/an en France ; 6,2% pour le fret aérien classique ; 25% à l'international pour FedEx.

L'exposé de M. Chaillé s'est poursuivi par la présentation des tendances du marché de l'express : on assiste à une accélération des échanges (valeur des marchandises, globalisation économique, e-commerce, gestion des stocks « juste à temps »). En 2020, 80% des marchandises traverseront une frontière contre 20% aujourd'hui.

La capacité à livrer rapidement est devenue vitale.

Quelle contribution économique et sociale de l'industrie de l'express en France ?

L'industrie de l'express, c'est 70 000 emplois générés en France (Chronopost, FedEx, ...). C'est 530 000 en Europe. Il est prévu 1 million d'emplois d'ici 2013 en Europe.

Sur les 80 000 emplois à CDG, 42 000 sont liés à l'activité cargo.

La croissance est plus forte pour le cargo que pour les passagers.

FedEx, c'est 29 milliards de dollars de chiffre d'affaire, 250 000 emplois dans le monde, 220 pays desservis, 671 avions (soit la 2^{ème} flotte internationale après American Airlines), 41 000 véhicules. Le réseau international de FedEx c'est 95% de l'économie mondiale en 24/72H.

FedEx, c'est 4 « hubs » aux Etats-Unis, 3 « hubs » en Europe avec Roissy CDG (hub principal), Stansted et Francfort. Il est prévu fin 2008 l'ouverture d'un « Hub » à Canton en Chine.

Sur l'implantation de FedEx à CDG : Hub inauguré en septembre 1999 à des conditions très avantageuses. Il faut dire que la négociation de l'implantation de FedEx à CDG s'est faite entre les Ministres du budget Américains et Français en 1994 sans concertation avec les collectivités locales et les élus locaux. M. Sarkozy, Ministre du Budget, a signé une convention fiscale avec son homologue américain qui prévoyait notamment l'exonération de TP pour les sociétés américaines souhaitant s'installer en France et réciproquement.

FedEx invoque de multiples raisons pour son implantation à CDG :

- Partenariat avec Air France et La Poste
- Possibilité d'exercer 24h/24 et 7j./7
- Collaboration avec les douanes françaises
- Intermodalité (rail, route)
- Possibilité de développement de la plate-forme autour de la plate-forme
- Proximité des clients, dynamisme de la région IDF et attractivité de la « banane bleue »

Le Hub de FedEx en chiffres

77 000 m2 d'infrastructures sur 35 hectares / capacité enveloppes-colis/heure = 60 000
1000 tonnes de fret traitées par heure
1800 salariés à CDG / 2300 en France
Investissement conjoint ADP : 200 millions d'euros

Contribution à l'économie

Création d'emplois chez FedEx : 487 emplois en 2003/2004 et 311 emplois en 2005
98% salariés en CDI. Mais il faut dire que la main d'œuvre est le plus souvent peu qualifiée.
Une formation interne est proposée.

Contribution à l'environnement

Flotte de FedEx est entièrement chapitre 3. Infractions relevées 4 en 2 ans.

Le problème majeur reste celui de la nuit et FedEx opère un vol à 2 heures 30 du matin (Vers Dubaï/Bombay) et un autre à 4 heures du matin, ce qui est très pénalisant pour les populations riveraines. FedEx affirme que la majorité de ses vols sont opérés hors créneau de nuit. FedEx est la compagnie qui assurera le lancement de l'A380 cargo.

Fonctionnement du « Hub » : période de pointe en soirée de 18H à 22H, période de creux de 22H à 00H, période de pointe de 00H à 01h30 du matin (petits avions en provenance d'Europe), et quelques vols de nuit entre 00H00 et 05H00 du matin.

FedEx collabore avec ADP, DGAC, Ministère des Transports (dialogue et concertation).
Véhicules propres/ Tri sélectif/recyclage/ destruction et énergie.

Contribution sociale

CDG : 1^{ère} plate-forme européenne, 7^{ème} plate-forme cargo mondiale
+6% de trafic en 2003
FedEx = 2^{ème} opérateur cargo à CDG.

Memphis : 40 000 emplois créés autour du super-Hub

Subic Bay (Hub de FedEx aux Philippines) : 200 entreprises sont implantées

Ambition de FedEx

FedEx souhaite que Roissy CDG devienne la plate-forme logistique de référence.
FedEx souhaite développer sa collaboration avec les collectivités territoriales et les associations pour le développement et la valorisation de l'environnement de CDG et son implantation.

FedEx souhaite mettre en œuvre une politique de développement durable fondée sur l'intermodalité. Ainsi, M. Chaillé nous a parlé d'un projet à l'étude avec RFF, la SNCF, Air France, La Poste, d'une gare TGV Fret sur Goussainville (terrain situé juste derrière le Hub de FedEx) avec un objectif 2009.

D'après FedEx, les atouts de ce projet ce serait la réduction sensible de l'impact sur l'environnement (bruit et émissions gaz) et des coûts moins élevés. Il s'agit de réaliser un centre logistique comme sont en train de le faire les allemands à Leipzig (DHL).

Suite à cet exposé, la délégation « Ville et Aéroport » a pu visiter les installations de FedEx et les différents bâtiments (+ tour de contrôle).

POINT DE VUE DES ELUS PARTICIPANTS A LA VISITE DE FEDEX :

- **M. Villemagne**
- **M. Barge**
- **M. Paquet**
- **M. Gonzales**
- **M. Blazy**

Vendredi 30 septembre 2005 – Déplacement sur l'aéroport de Vatry (51)

Une délégation d'élus « Ville et Aéroport » s'est rendue à Vatry dans la Marne afin d'y rencontrer l'ensemble des acteurs locaux : Conseil Régional Champagne-Ardenne, Conseil général de la Marne (Adhérent de « Ville et Aéroport »), députés De COURSON et BOURG-BROC, Directeur de la société gestionnaire de l'aéroport SEVE (Société d'Exploitation Vatry Europort) M. SABEH, le Président de la compagnie britannique AVIENT M. SMITH.

M. SABEH a fait un exposé sur l'aéroport de Vatry. Il a expliqué le développement de la plate-forme depuis son ouverture en 2000. L'association « Ville et Aéroport » s'était déjà rendue à Vatry au printemps 2000. Elle a pu mesurer les changements tant au niveau des infrastructures (aérogare passager/ aérogare de fret) qu'au niveau du trafic puisque cette fois les élus ont pu entendre et voir des avions à Vatry.

M. SABEH a insisté sur la grosse capacité dont dispose Vatry au niveau du foncier. Au départ, c'est une ZAC (61 ha dispo.) gérée par une Société d'Economie Mixte avant le passage en régie départementale.

Par ailleurs, il y a encore 600 ha. qui ont été négociés sans expropriation.

L'ambition de Vatry est de capter une partie du trafic africain. M. SABEH a rappelé la forte croissance des intégrateurs type FedEx et la réalité du marché américain : en 2003, plus de 60% du fret aérien est transporté par un intégrateur.

M.SABEH a souligné l'importance de l'enjeu du fret aérien : la séparation du fret et du passager. Il faut développer un système d'aéroports cargo selon lui tels que Hahn, Maastricht, Ostende,...

Aujourd'hui, il y a un mal français. En 1990, la France traitait 5% de tonnes de fret de plus que le Benelux. En 2000, le Benelux traitait 54% de plus que la France.

C'est qu'en France, 89% du fret est traité à Roissy et dans une moindre mesure à Orly. C'est une situation unique en Europe. En 2004, Roissy-Orly traitaient 1.740.200 tonnes de fret alors que si l'on regarde les aéroports régionaux, Toulouse-Blagnac (1^{er} aéroport régional pour le fret dû essentiellement aux activités d'Airbus industrie) traite 46 164 tonnes en 2004, Marseille-Provence traite 43 016 tonnes en 2004, Lyon traite 31 988 tonnes en 2004, et **Vatry arrive en 4^{ème} position avec 19128 tonnes.**

M. SABEH a rappelé avec vigueur la situation préférentielle faite à Roissy et Orly ou un rabais de 50% était accordé jusqu'en 2004 pour les cargos. En 2005, le rabais est ramené à 20%. Quand au prix du fuel, comptant pour 20 à 30% du coût de l'opération cargo, il est moins cher pour Roissy et Orly.

Zone de chalandise – **A vatry c'est 6 hab./km2.**

Quelles perspectives de développement à Vatry ?

1850 ha. sont contrôlés par le Conseil Général de la Marne
Il y a également la possibilité de construction d'une 2^{ème} piste au nord, indépendante de l'autre, ce qui ferait 3000 ha.

Actuellement, 1000 personnes travaillent sur le site.

AMBITION 2006/2007 : FAIRE DE VATRY LE 1^{er} AEROPORT REGIONAL DE FRET DEVANT TOULOUSE

Vatry traite le tout-cargo uniquement à la différence de Lyon et Toulouse qui font beaucoup d'express et qui fonctionnent par rapport à l'économie locale. La politique de Vatry est de ne pas se développer par rapport à l'économie locale comme FedEx.

Quelles retombées directes sur la région ? 133 millions d'euros en 2003

Investissement du Conseil général de la Marne : 142 millions d'euros

Investissements privés : + de 80 millions d'euros

M. SABEH a ensuite expliqué les causes de l'échec à faire venir DHL à Vatry. Le dossier a duré 2 ans. Les critères de sélection de DHL étaient les suivants :

- 1°) Impact environnemental
- 2°) Position géographique
- 3°) Présence d'infrastructures
- 4°) Tarifs bas
- 5°) Présence d'un bassin d'emploi

M. SABEH nous a affirmé que Vatry était meilleur que Leipzig sur les 4 premiers critères. Ce qui à jouer selon lui sur ce dossier, c'est un sixième critère politique. En effet, l'Etat allemand est propriétaire de la DeutschPost et de DHL à 100%. Il a donc ordonné à DHL d'aller à Leipzig et l'annonce a été faite le jour du 15^{ème} anniversaire de la chute du mur de Berlin...

M. SABEH nous informe qu'UPS est entré en contact avec Vatry suite à la décision de DHL.

Si FedEx ne semble pas intéresser pour se délocaliser à Vatry, il s'agit pour M. SABEH de leur montrer le chemin et qu'il y ait un accompagnement. Rien ne serait pire pour lui de voir FedEx se délocaliser à l'étranger sous la pression de l'Etat. Le meilleur scénario c'est un programme de compensation pour FedEx s'ils viennent à Vatry. On promet à FedEx 500000 à 600000 tonnes sur Vatry.

Sur le projet de gare TGV Fret de FedEx à Roissy CDG, M. SABEH est très sceptique. Il évoque le cas de Liège ou la TNT n'en fait rien. Par ailleurs, FedEx traite 300 000 tonnes par an entre les Etats-Unis et l'Asie donc quel intérêt du TGV Fret européen pour eux ? FedEx traite beaucoup plus de tonnes intercontinentales qu'européennes. C'est pourquoi, FedEx a commandé 10 gros porteurs A 380.

M. SABEH regrette le manque de volonté politique permettant un développement plus rapide de Vatry. L'ancien Ministre des Transports, M. DE ROBIEN parlait de « Troisième réseau aéroportuaire » dans le grand Bassin Parisien qui devait se substituer au 3^{ème} aéroport

abandonné. Suite au CIADT de décembre 2003 et aux annonces, il n'y a pas eu derrière de véritable politique d'aménagement du territoire engagée. Il faut développer Vatry, aéroport du 21^{ème} siècle, avec des dessertes terrestres performantes et une intermodalité active avec le rail (TGV EST) et la route (A 26 – A 4).

M. SABEH fini son exposé en nous transmettant copie d'une lettre adressée par la 1^{ère} association internationale de fret (The International Air Cargo Association/ TIACA) aux pouvoirs publics en France et demandant la libéralisation du trafic fret.

M. SABEH est favorable au développement du troisième réseau aéroportuaire basé sur des plates-formes dédiées (Vatry pour le fret tout cargo, Beauvais pour le trafic low-cost, Chateauroux, ...) Mais il insiste sur la nécessité d'une politique d'accompagnement pour les compagnies tout cargo ou intégrateurs susceptibles de venir opérer à Vatry.

La réunion s'est poursuivie l'après-midi avec un débat autour de la compagnie AVIENT qui traite 65% du trafic fret à Vatry. Les élus de « Ville et Aéroport » ont voulu savoir pourquoi AVIENT avait fait le choix de Vatry ?

M. SMITH, Président d'AVIENT, a expliqué que les critères principaux avaient été la position géographique de Vatry (véritablement au centre de l'Europe et de la Banane bleue), et les connexions autoroutières. En effet, AVIENT a fait son Hub à Vatry d'où partent ensuite des camions dans toute l'Europe.

M. De COURSON a analysé pourquoi les grandes compagnies ne venaient pas à Vatry ?

- en terme de voyageurs non car il y a le problème des correspondances
- en terme de fret mixte (pas intéressant car il y a une évolution de la part du tout cargo sur le mixte)
- en terme de fret tout cargo (intéressant pour AVIENT)

M. SMITH a indiqué la différence de coût pour AVIENT entre Vatry et Orly. A Vatry, le service est très personnalisé. Il y a un bon rapport entre le coût et la qualité du service. Et AVIENT gagne du temps : 2 heures de moins dans le temps de rotation. A Orly, M. SMITH a pu observer un mauvais traitement du fret. Il souligne la nécessité pour lui de voir d'autres compagnies venir à Vatry car ce n'est pas bon d'opérer tout seul juge-t-il.

Ainsi, il y a deux créneaux ciblés pour Vatry :

- les intégrateurs
- les compagnies tout cargo

Quelles conclusions du déplacement à Vatry et quelle analyse à faire pour l'avenir ?

Vatry est l'exemple pionnier d'un développement supporté par la volonté d'une collectivité locale (Conseil général de la Marne).

L'enjeu est de savoir comment l'on pourrait avec plus de volonté politique de favoriser le développement optimisé de Vatry et permettre ainsi un desserrement du trafic fret parisien sur la Province ?

Les élus de « Ville et Aéroport » partagent le même constat que les acteurs locaux : on est encore loin du compte malgré les annonces politiques. Or, la position des pouvoirs publics est déterminante pour accélérer ou freiner le développement de Vatry.

La compagnie britannique AVIENT (65% du fret de Vatry) ne veut pas être la seule à opérer sur le site.

Il s'agit donc pour « Ville et Aéroport » de donner un vrai contenu au concept de « troisième réseau aéroportuaire » : les compagnies tout cargo et les intégrateurs pourraient aller à Vatry. Selon M. de COURSON, il faudrait négocier la délocalisation (ex : prime au déménagement).

Enfin, il ne faut pas oublier que le coût que paye les utilisateurs des plates-formes ne sont pas fixés au juste prix. En effet, ils n'intègrent pas les coûts environnementaux (qualité de l'air exonérée et partiellement la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes insuffisante).

Il faut donc réfléchir à une fiscalité environnementale adaptée pour générer un comportement plus vertueux. On peut constater des avantages fiscaux pour certaines entreprises sur Paris (Ex : FedEx). Il faut donc durcir les quotas, et renforcer les contraintes de façon à rendre plus attractif Vatry. Le rabais de -50% sur les opérations tout cargo à Roissy CDG en 2003 est passé à -20% aujourd'hui. Il faut concevoir l'aéroport à la campagne, bien relié à la ville (politique d'intermodalité active avec le rail et la route).

II)

LOI PORTANT CREATION DES COMMUNAUTES AEROPORTUAIRES

ETAT DU DOSSIER

ETAT DU DOSSIER :

A l'heure actuelle, nous sommes toujours dans l'attente de la parution du décret unique d'application qui porte sur la composition du Conseil d'administration des futures communautés aéroportuaires (article 4). (composition en deux collèges : soit 2 fois 6 membres ou 2 fois 12 membres selon les aéroports ; donc Conseil d'administration pouvant aller de 12 à 24 membres).

Une demande d'audience avait été faite en juillet 2004 auprès de l'Association des Régions de France, renouvelée deux fois depuis en février 2005 puis en septembre 2005. D'après le secrétaire général de l'ARF, les présidents de région ne semblent pas être disposés à présider les Communautés aéroportuaires du fait des ressources insuffisantes prévues par la loi.

De plus, dans le cadre de la mission portant sur la faisabilité de création des communautés aéroportuaires en Ile de France (Roissy – Orly) qui a été confiée à JP BLAZY en sa qualité de Député-Maire de Gonesse par le Président de la région IDF, M. JP HUCHON, et dont le rapport sera remis en novembre 2005, le Ministre du Budget, M. JF COPE a confié qu'il n'était pas prévu dans le cadre de la prochaine loi de finances de ressources pour les communautés aéroportuaires.

Il est regrettable que l'Etat ne donne pas l'exemple. Il n'est pas envisageable que les seules collectivités locales mettent la main à la poche à côté de ressources très aléatoires (contributions volontaires des gestionnaires et entreprises) et marginales (produit des sanctions administratives de l'ACNUSA).

Peut-être faudra-t-il dans le cadre d'une audience demandée auprès du nouveau Ministre des Transports, M. PERBEN, réaffirmer nos propositions. L'idée est bonne, il faut que les moyens suivent.

DEBAT DES MEMBRES DU CA

III)

LA SECURITE AERIENNE EN QUESTION ?

DISCUSSION APRES LES ACCIDENTS AERIENS A REPETITION ET LA PUBLICATION D'UNE « LISTE NOIRE » DES COMPAGNIES AERIENNES

Plusieurs fois mise à mal ces derniers mois, la sécurité aérienne impose un renforcement des règles au niveau international, européen et national. A l'évidence, les bonnes statistiques en matière d'accidents aériens de ces dernières années ont masqué une scandaleuse dégradation générale des conditions de sécurité. La succession d'accidents mortels a révélé au grand public les dysfonctionnements majeurs du système. La publication, en France, d'une liste noire des compagnies interdites de vol, pas plus que les propositions en matière de renforcement de l'information des usagers, ne sont de nature à régler quoi que ce soit, pas même à calmer les craintes. La dimension nationale d'une telle liste a-t-elle du sens ?

Ne faudrait-il pas publier une liste mondiale des seules compagnies autorisées à voler ?

Cela suppose, au préalable, la volonté commune des Etats d'affirmer que la sécurité des transports aériens de voyageurs est une composante de l'ordre public international. L'OACI, la Commission européenne et les Etats membres devraient bénéficier de pouvoirs de réglementation renforcés, de pouvoirs de contrôle et de sanctions effectifs et dissuasifs. Qu'il s'agisse des normes techniques pour les appareils, qu'il s'agisse des obligations pour les compagnies, notamment en matière d'entretien, qu'il s'agisse de la formation des personnels et de leurs conditions de travail, seul un alignement des acteurs sur des principes communs permettra de faire primer la recherche de sécurité sur l'incurie de certains Etats. Cela suppose un double renoncement : l'abandon d'une part de souveraineté et le renoncement à un libéralisme débridé.

C'est aux Etats, via leurs aviations civiles respectives, de faire appliquer les règlements OACI et JAA à leurs transporteurs nationaux. Ils peuvent d'ailleurs y ajouter leurs propres législations si cette dernière n'amointrit pas les règles communes. Dans les faits, les avions sont inspectés régulièrement et parfois de façon inopinée. Par ailleurs, les autorités des différentes aviations nationales peuvent opérer des contrôles sur tous les appareils atterrissant sur leur territoire. A titre d'exemple, la DGAC explique sur son site Internet procéder à environ 2 300 contrôles par an, dont près de 45% sur des avions appartenant à des compagnies étrangères. Il s'agit toutefois de contrôles relativement rapides et essentiellement documentaires, qui n'ont pas pour vocation de se substituer à la surveillance complète relevant de la responsabilité de l'Etat d'origine de la compagnie concernée. Les informations découlant de ces contrôles alimentent, en Europe, la base de données du programme SAFA (Safety Assessment for Foreign Aircraft). Au niveau européen, une structure nouvelle devrait, à terme, prendre le relais des JAA.

Aujourd'hui, tous les Etats-membres sont appelés à appliquer une interdiction de vols décidée par un autre pays de l'Union. Le projet de la Commission européenne de créer une liste noire des compagnies à risque dès la fin de l'année reçoit un accueil contrasté. La question des critères sera en effet centrale. Même en cas de conditions drastiques, cette liste noire aura un gros point faible. Elle ne concernera pas les compagnies parfois complètement inconnues

assurant des vols hors d'Europe. Le SNPL, demande que l'Europe, à l'instar des Etats-Unis, s'octroie le droit d'aller auditer les compagnies dans leur propre pays.

La Commission européenne table sur le vote du Parlement européen en octobre d'une proposition de règlement relative à l'information des passagers faite en février 2005, laquelle comportera des amendements pour l'élaboration d'une liste noire. Suivra le vote du Conseil en novembre, qui s'il est favorable, pourrait entraîner l'entrée en vigueur de la liste noire dans les vingt jours selon les souhaits de la Commission.

Favorable au projet de liste noire, la France maintient néanmoins son objectif de créer en 2006 un label bleu de sécurité et de qualité pour les compagnies qui volontairement auront fait la démarche de se faire auditer à leurs frais. Une contrainte sérieuse à l'heure de l'envolée des prix du pétrole qui vient plomber les comptes des compagnies aériennes.

Le rapport d'information parlementaire sur la sécurité du transport aérien de voyageurs (juillet 2004) listait trente pays se trouvant parmi les plus critiques, dont six en Europe (Albanie, Chypre, Croatie, Portugal, Hongrie, Macédoine) et onze en Afrique (Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Ghana, Kenya, Mali, Mozambique, Niger, Ouganda, Sénégal, Togo). Sans oublier les compagnies des 5 autres pays africains interdites par le ministère britannique des Transports : la République démocratique du Congo, la Guinée équatoriale, le Libéria, la Sierra Léone et le Swaziland.

DEBAT ENTRE LES MEMBRES DU CONSEIL

IV)

DOSSIER VOLS DE NUIT

L'APRES COLLOQUE ET LA PREPARATION DE RENCONTRES EUROPEENNES

➤ **L'après colloque et la réalisation des actes**

Le colloque de l'association « Ville et Aéroport » organisé en partenariat avec l'ARC et intitulé « Vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? Etat des lieux et propositions » qui s'est tenu le 2 juin 2005 au Comité des Régions à Bruxelles a été enregistré sur bandes audio en anglais.

Il a donc fallu dans un premier temps réaliser un travail de transcription : transcription de l'anglais puis traduction de l'anglais au français. Cette traduction est quasiment achevée.

Pour la bonne présentation des actes, nous avons sollicité les différents intervenants afin de recueillir leur photo+ brève biographie.

Une fois le texte finalisé, nous allons **courant octobre** solliciter plusieurs sociétés (soit en France, soit en Belgique) et après avoir pris connaissance des différents devis, nous ferons imprimer les actes.

Les actes seront diffusés **courant novembre** à l'ensemble des participants au colloque, l'ensemble de nos adhérents, les institutions européennes, ministères des transports, de l'environnement européens, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs concernés par la problématique (direction d'aéroport, gestionnaires, compagnies, associations, élus, collectivités locales, etc.). Les actes du colloque seront mis en ligne sur notre site Internet et téléchargeables facilement.

➤ **La préparation de rencontres européennes**

Deux rencontres sont proposées :

Une rencontre à la Commission européenne de Bruxelles avec la DG TREN et notamment M. CALLEJA, Directeur DG Transport aérien. Il s'agit de lui soumettre nos propositions sur la question des vols de nuit et leur réglementation formulées lors du colloque. A noter que la Commission européenne travaille à la révision de la directive bruit dans laquelle elle veut intégrer la question des vols de nuit. Cette directive bruit révisée devrait paraître au printemps 2007.

Le 20 septembre dernier s'est tenu un débat « Vols de nuit » au Parlement présidé par la députée européenne verte Caroline LUCAS. Elle fut également co-signataire du projet de résolution visant à interdire les vols de nuit en Europe de 23h à 7h du matin. Le débat a réuni des délégations de parlementaires européens ainsi que des responsables d'associations de toute l'Europe.

Enfin, un rapport co-signé par deux associations, une association de défense de l'environnement hollandaise et l'UECNA, a été présenté lors de ce débat.

A cette occasion, nous pourrions également solliciter une rencontre avec le Commissaire européen aux Transports, M. BARROT.

Une rencontre au Parlement européen de Strasbourg

Il s'agirait de rencontrer des délégations de parlementaires concernés par cette question.

PROGRAMME D'ACTIVITES PREVISIONNEL

4^{ème} trimestre 2005 – 1^{er} trimestre 2006

Déplacements

- **Lille-Lesquin : état des lieux des grands aéroports**

Proposition de dates : Mardi 22 novembre ou Mercredi 23 novembre 2005

- **Rencontre européenne dossier « Vols de nuit »**

**Commission européenne DG TREN + Commissaire européen aux Transports +
ARC – BRUXELLES**

Ou

Parlement européen – délégations de parlementaires – STRASBOURG

Proposition de dates : Mercredi 30 novembre 2005 ou Mercredi 14 décembre 2005

- **Beauvais-Tillé : problématique des low-cost**

Proposition de dates : Mardi 31 janvier 2006 ou Mercredi 1^{er} février 2006

- **Marseille-Provence : état des lieux des grands aéroports**

Proposition de dates : Mardi 21 février 2006 ou Mercredi 22 février 2006

Réunions du Conseil d'Administration (Assemblée Nationale)

Conseil d'administration (16H-18H) : **Mercredi 7 décembre 2005**

Conseil d'administration (16H-18H) : **Mardi 7 ou Mercredi 8 février 2006**

Réunion de l'Assemblée Générale Ordinaire (Assemblée Nationale)

Assemblée Générale Ordinaire (10H-13H) : **Mercredi 22 mars 2006**

Réunions externes

**A prévoir demande d'audience auprès du Ministère des Transports
du Ministère de l'Ecologie**

V) QUESTIONS DIVERSES

➤ **Site Internet www.villaeroport.org -- Développement du site et actualisation**

Le site Internet de l'association a été entièrement refondu en 2004. Il est maintenant dans sa phase de développement. Dernièrement, la rubrique « AEROPORTS » a été actualisée. Vous y trouverez une fiche par grand aéroport développant les aspects économiques, statistiques, ainsi que les enjeux environnementaux. Il reste à intégrer l'aéroport de Lille-Lesquin.

La liste des membres du Conseil d'Administration ainsi que la liste de nos adhérents est à jour. Il manque encore quelques photos de certains membres du Conseil d'Administration.

La page d'accueil est actualisée chaque jour ainsi que d'autres pages relatives à la revue de presse. En fonction de l'actualité du transport aérien, la fenêtre « Actualités » de la page d'accueil évolue. Plusieurs infos récentes sont ainsi consultables directement.

En page d'accueil, un pop up d'alerte va être activé renseignant l'internaute sur nos activités (calendrier).

La rubrique « ETUDES » pourra être encore enrichie de nouveaux rapports, études, colloques divers suivant les thèmes envisagés : Vols de nuit, Communautés aéroportuaires, Sécurité aérienne, Europe, Développement durable, Retombées économiques.

Si vous avez des remarques ou suggestions sur le site, n'hésitez pas à nous le faire savoir. Vous trouverez ci-joint les statistiques de fréquentation du site sur le mois de septembre 2005.

➤ **Mise en place d'un flash info mensuel**

Un flash info mensuel à l'attention des adhérents est en cours de finalisation. Le premier numéro paraîtra en novembre. C'est un recto-verso format A3. L'idée est d'informer les élus tous les mois de l'actualité du transport aérien (recto) par une colonne de brèves, un éditorial rédigé par un membre du Conseil d'administration auquel se rattache un article de fond sur un thème d'actualité. Au verso, nous traitons de l'actualité de l'association (compte-rendus des déplacements et réunions, agenda prévisionnel). Ce flash info sera mis en ligne sur le site Internet tous les mois et diffusé aux adhérents et plus largement.

L'association a désormais défini son plan de communication :

- 1) Flash info mensuel (2 pages) -- Site Internet et diffusion adhérents**
- 2) Revue de presse mensuelle -- sélection d'articles – Site Internet et diffusion adhérents**
- 3) Bulletin de liaison semestriel (8 pages) – Site Internet et diffusion adhérents**
- 4) Communiqué de presse – 1 par mois suivant l'actualité – Site Internet**
- 5) Site Internet – Mise à jour quotidienne page d'accueil et différentes rubriques**
- 6) Colloque « Ville et Aéroport » : mise en ligne des actes sur le site Internet**

➤ **Etat des lieux des grands aéroports**

Interventions des membres du Conseil d'administration sur la situation actuelle par aéroport et les problèmes rencontrés localement.

➤ **Point financier**

Etat versement des cotisations 2005/ Etat des nouvelles adhésions