

Compte-rendu du Conseil d'Administration

MERCREDI 24 MAI 2006

16h00 – 18h30

Assemblée Nationale – Paris

Liste des membres présents

M. Jean-Pierre **BLAZY**,
Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Gonesse (95)

M. Nicolas **DUPONT- AIGNAN**
Vice-Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Yerres (91)

M. Bernard **GARANDEAU**
Secrétaire-Général de « Ville et Aéroport », 1er Adjoint au Député-Maire de Mérignac (33)

M. Etienne-Christian **VILLEMAGNE**
Trésorier de « Ville et Aéroport »,
Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69)

M. Jacques **MYARD**
Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)

M. Lucien **BARGE**
Maire de Jonage (69)

M. Louis **CERCLERON**
Vice-Président de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres,
Maire de Notre-Dame-Des-Landes (44)

M. Didier **GONZALES**
Maire de Villeneuve-le-Roi (94)

M. François **GARCIA**
Président de la Communauté de Communes des Portes de l'Essonne (91)

M. Gérard **OLIVE**
Adjoint au Maire,
Représente Mme Françoise **VERCHERE**, Maire de Bouguenais (44)

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 (31)

Mme Catherine **DAKAD**

Collaboratrice de M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Député-Maire de Yerres

M. Thibaut **GENIN**

Collaborateur de M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Député-Maire de Yerres

M. Michel **PAQUET**

Adjoint de M. MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte

Liste des membres excusés

M. Pierre **FAYNOT**

Vice-Président du Conseil Général de la Marne (51)

M. Jean **LE GAC**

Maire de Saint-Leu-la-Forêt (95)

M. Yves **BUR**

Député-Maire de Lingolsheim (67)

M. Serge **ANDREONI**

Maire de Berre-l'Etang (13)

M. Dany **WATTEBLED**

Maire de Lesquin (59)

M. Daniel **SIMONPIERI**

Maire de Marignane (13)

M. Gaston **LATSCHA**

Communauté de Communes des Trois Frontières (68)

M. Roland **IGERSHEIM**

Président de la Communauté de Communes des Trois Frontières (68)

M. Jean-Paul **PASCO-LABARRE**

Maire de Le Pin (77)

M. Christian **NAHON**

Vice-Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France (95)

M. Jacques-Alain **BENISTI**

Député du Val de Marne (94)

La réunion du conseil d'administration a été précédée d'une réunion-débat avec la nouvelle Présidente de l'ACNUSA, Mme Patricia Lemoyne de Forges. En effet, l'ACNUSA a publié le bilan de son action 2000-2005 et il est utile de connaître les orientations futures qu'elle entend donner à l'action de l'Autorité indépendante.

L'audience est ouverte à 16H05

M. BLAZY a d'abord présenté l'association et ses différentes actions auprès des pouvoirs publics. Il a ensuite posé la question de savoir comment la Présidente comptait appréhender sa mission et quelles recommandations particulières l'Autorité entendait-elle émettre pour améliorer la vie des riverains autour de chaque grand aéroport régional ?

Mme LEMOYNE de FORGES a souligné le rôle très important qu'a joué l'Autorité depuis 6 ans. Elle a souligné que le Député Diard avait déposé une proposition de loi visant à la mise en application des recommandations de l'Autorité.

Elle souhaite également que celles-ci soient publiées au Journal Officiel.

M. BLAZY a précisé qu'il faudrait que l'Autorité voit ses pouvoirs renforcés et qu'en effet une évolution législative doit être pensée en ce sens. Est-elle possible ?

M. GARANDEAU a rajouté que depuis la création de l'ACNUSA, les missions environnementales étaient confiées aux concessionnaires d'aéroports. Il a également souligné l'irrégularité dans les réunions des CCE et l'échec quant aux révisions de certains PEB (Roissy CDG, Orly et Toulouse-Blagnac), toujours non présenté au 31/12/05 comme prévu par la loi (décret du 26 avril 2002).

M. BOUREAU pense que l'Autorité devrait avoir plus de pouvoir pour un strict respect des conditions de vol. S'agissant de Toulouse-Blagnac, le poids de l'Autorité a joué pour la prolongation et la révision du PEB.

Mme LEMOYNE DE FORGES pense qu'il est nécessaire de favoriser la concertation via les CCE et CCAR existantes. Elle précise que la loi ACNUSA a prévu la possibilité de demander une réunion extraordinaire si le 1/3 des membres est réuni.

M. GONZALES souhaite que l'ACNUSA communique ses préconisations particulières en fonction des situations locales.

Il faut constater la réalité de chaque situation aéroportuaire sur le terrain pour envisager et proposer des solutions réalistes. L'inquiétude pour Orly est la recommandation qui consiste à harmoniser PEB et PGS.

M. BLAZY souligne que cette question est très sensible pour les maires. Lors de son audience au Ministère des Transports, le cabinet du Ministre a indiqué à l'association qu'une étude avait été confiée aux Ponts et Chaussées, M. Gilles ROUQUES.

Mme LE FLOCH-FOURNIER a précisé que pour l'instant, malgré les relances, cette étude était au point mort alors qu'il avait été annoncé un rendu pour le mois de mars 2006.

M. BLAZY a indiqué que l'association « Ville et Aéroport » allait programmer un débat interne sur la question de l'harmonisation PEB-PGS pour les grands aéroports français. Il doit en découler un certain nombre de propositions qui seront soumises à M. ROUQUES. Une demande d'audience va être faite prochainement auprès de celui-ci.

Mme LEMOYNE DE FORGES constate qu'il est difficile de réformer sur ce point. Il est pourtant nécessaire de reprendre la juridiction (Loi PEB + Loi PGS) et d'avoir un débat notamment sur l'article L 147-5 du code de l'urbanisme (dispositions relatives à la zone C des PEB).

Mme LE FLOCH FOURNIER précise sur ce point qu'une circulaire serait souhaitable émanant des directions compétentes (DGAC, Direction de l'Urbanisme).

M. GARCIA explique qu'Athis-Mons est dans l'axe d'une piste et qu'une action a permis la fermeture de celle-ci sauf cas exceptionnel. La piste 4 doit être refaite pour accepter les avions moins polluants et moins bruyants.

Cela entraînerait donc un risque de paupérisation comme depuis 30 ans par les zones concernées par le PEB, et qui ne reflète plus la situation aujourd'hui.

La situation propre à Orly ne permet pas pour lui d'envisager une harmonisation PEB-PGS.

M. BLAZY pose la question de l'avenir des communes hors PEB ? Car il n'existe pas de dispositif d'accompagnement pour aider les maires (Loi SRU - Renouvellement urbain des centres anciens par exemple).

M. OLIVE pense que les riverains apprécient les nuisances circonscrites à certains territoires mais reprochent les changements de trajectoires et les problèmes rencontrés quant aux aides à l'insonorisation (niveau trop faible de la Taxe sur les Nuisances Aériennes).

Mme LE FLOCH-FOURNIER ajoute que la préconisation depuis 2002 de l'ACNUSA faite sur le dispositif d'aide aux riverains n'est toujours pas prise en compte.

Concernant le cas du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, **M. CERCLERON** explique qu'une phase de concertation est en préparation en vue de l'enquête publique prévue à l'automne (octobre).

Il précise que des contacts précédents avaient été pris avec M. Roger LERON pour la prise en compte des bruits au sol. Il demande à ce que cette question des bruits au sol soit intégrée dans l'élaboration des futurs PEB et PGS. Par ailleurs, il demande que soit mise en place dès maintenant une Commission Consultative de l'Environnement élargie avec l'aéroport de Nantes-Atlantique. Enfin, **M. CERCLERON** invite la nouvelle présidente de l'ACNUSA à venir sur le terrain afin d'appréhender le dossier « Projet d'aéroport du Grand Ouest Notre-Dame-des-Landes » et profite de l'occasion pour la féliciter de sa récente nomination.

Mme LEMOYNE DE FORGES remercie M.CERCLERON et répond favorablement à son invitation. Elle considère que la proposition d'une CCE élargie est bonne et qu'elle mérite d'être examinée par l'Autorité. Mme LE FLOCH FOURNIER n'est guère optimiste sur la prise en compte des bruits au sol dans l'élaboration PEB/PGS.

M. BLAZY a ensuite abordé la question des vols de nuit, pour laquelle il constate des progrès (sanctions) et des mesures environnementales encore timides pour Roissy CDG notamment. Il existe encore beaucoup de compagnies qui continuent de payer des amendes et d'autres qui passent au travers (système déclaratif comportant des failles).

Mme LEMOYNE DE FORGES pense que toute procédure de couvre-feu doit être décidée dans le cadre d'une directive européenne. Par ailleurs, une délocalisation du bruit sur Roissy CDG à Vatry est-elle une bonne chose ?

M. BLAZY pense que cette avancée doit se faire au niveau national et que chaque Etat membre doit pouvoir légiférer en ce sens.

M. MYARD ajoute qu'il faut une directive pour créer une loi uniforme et favoriser les conditions uniformes de concurrence loyale afin d'éviter tout « dumping sonore ».

Question de M. BLAZY : Quelle est la position de l'ACNUSA sur le bruit du futur gros porteur A380 au décollage comme à l'atterrissage ? L'A380 cargo respectera-t-il le seuil fixé par l'Autorité à 85dB(A) la nuit ?

Mme LEMOYNE DE FORGES répond qu'il n'y a pas encore de moteur certifié mais d'après AIRBUS l'A380 ferait moins de bruit qu'un 747. Le respect de la recommandation de ne pas dépasser 99 EPNDB au décollage et 104.7 à l'atterrissage sera respecté.

A Roissy CDG, on note 2 amendes et une dérogation mais aucun nouveaux éléments à ce jour.

M. BOUREAU ajoute que l'A380 n'a pas un bruit supérieur aux avions existants mais des essais ont eu lieu avec une charge faible de l'appareil. L'A380 cargo chargé à plein fera beaucoup plus de bruit du fait aussi d'une pente plus faible au décollage. Il faut appréhender pour cette avion le bruit aérodynamique. D'après le système SENTINELLE, le bruit serait compris entre 75 et 80 Db

M. BLAZY : l'ACNUSA a obtenu du Ministère de la Santé de se pencher sur la question de l'impact du bruit des avions sur la santé. Une étude sur la faisabilité d'une grande enquête épidémiologique est en cours. Quand va-t-elle paraître?

Mme LEMOYNE DE FORGES répond que l'ACNUSA est en phase d'audition pour aboutir au cahier des charges, fin juin.

Cette étude serait déclinée en trois points :

1. Les populations exposées
2. Les types de troubles de la santé
3. La méthodologie

Envoi à des experts étrangers, puis réunion du Comité de pilotage et Appel d'offres à partir de Septembre 2006. Ces études comparatives sont financées par la DGS sur 5 ans (2007-2012).

M. DUPONT-AIGNAN soulève quelques points sur le cas d'Orly.

- La pollution atmosphérique (même si elle ne relève pas de la compétence de L'ACNUSA)
- TNSA : le vote du dispositif est inapplicable et les riverains sont « fous de rage ».
- Orly qui n'est pas considéré comme un « aéroport urbain » auprès de l'OACI, est une injustice lourde de conséquence

- Manquements constatés dans le respect des trajectoires et prolongation du couloir de décollage à l'Est. La DGAC fait sortir certains vols des écrans-radars.

L'audience est conclue sur la question de la révision du PEB Roissy CDG. La CCE se réunira le 14 juin pour avis. S'ensuivra l'avis de l'ACNUSA début juillet puis une enquête publique sera organisée à l'automne.

L'audience est close à 17h20

Le Conseil d'administration est ouvert à 17h30

I) Bilan de la visite de la 3^{ème} tour de contrôle de Roissy CDG et de la réunion sur le contrôle aérien avec la DGAC

Réunion intéressante, bon accueil. A noter la disponibilité et l'écoute des différents responsables de la DGAC sur la question sensible du contrôle aérien en IDF.

II) Préparation du déplacement au Parlement européen de Strasbourg : dossier « Vols de nuit », révision de la directive 2002/30 ou du déplacement à Beauvais-Tillé (Low-cost)

M. Jean-Pierre BLAZY : Le déplacement initialement prévu le **mercredi 14 juin** est reporté car ce même jour a lieu une CCE de l'aéroport Roissy CDG sur le projet de PEB.

La date du mardi 4 juillet est proposée car durant cette période le Parlement européen est en session (du 3 au 6 juillet). Le déplacement à Beauvais-Tillé est reporté à la rentrée 2006 (Septembre-Octobre).

Après avoir tenu notre colloque européen le 2 juin 2005 intitulé « Vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? Etat des lieux et propositions » en co-production avec l'ARC (Cf. Actes du colloque), nous avons présenté auprès de la Direction Transports/Energie (DG TREN) de la Commission européenne en décembre 2005 nos 5 propositions visant à réglementer les vols de nuit en Europe. Nous avons également rencontré le conseiller technique de M. BARROT, Commissaire européen aux Transports, sur cette question.

En effet, la DG TREN travaille actuellement à la révision de la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 qui établit les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Cette Directive implique une approche équilibrée de la gestion du bruit en Europe. Le principe est d'intégrer 4 éléments essentiels : la réduction effective du bruit provoqué par les avions, des mesures concernant la gestion des avions à l'atterrissage et au décollage, la réduction du bruit et les procédures d'exploitation et les restrictions d'exploitation des aéroports.

D'autre part, cette Directive tient également compte des restrictions d'exploitation partielles en fonction des différents moments de la journée. Il s'agit alors de la

législation concernant les vols de nuit, qui fait aussi partie des mesures mentionnées dans la Directive.

La Commission européenne via la DG TREN va peut être faire évoluer la législation relative aux vols de nuit dans le cadre de la révision de cette Directive 2002/30. Le Parlement et le Conseil ont demandé à la Commission de rendre un rapport révisant la Directive 2002/30 pour le printemps 2007.

Ce rapport portera sur la manière dont la Directive a été appliquée. Il sera accompagné, le cas échéant, de propositions de loi. Une étude relative aux impacts économiques des vols de nuit a été publiée en février 2005. Elle a pour objectif de conseiller les Etats membres et les aéroports qui envisagent de réduire les vols de nuit sur leur site.

La Commission considère qu'en se basant sur la Directive 2002-30, les Etats membres disposent d'une ligne directrice pour prendre les décisions les mieux adaptées. Il faut agir au cas par cas, c'est pourquoi il est obligatoire d'étudier la situation de chaque aéroport.

Le Parlement européen ainsi que le Conseil des Ministres ont décidé que les Etats membres sont les mieux placés pour évaluer chacune des situations de nuisances sonores pour chaque aéroport. Ceci est en accord avec les principes de proportionnalité et de subsidiarité qui apparaissent dans le texte de la Directive 2002-30. Lorsque l'on parle d'Etat membre, cela ne signifie pas uniquement les autorités nationales mais aussi les autorités compétentes au niveau régional et local.

Il a été proposé à la Commission européenne un projet de résolution signé par une majorité de députés verts visant à interdire les vols de nuit à travers toute l'Europe de 23H à 7H. La Commission pense qu'il faudrait se pencher sur la question afin d'établir si une interdiction généralisée serait en accord avec les législations européennes et internationales. Il s'agit d'étudier le cas de chaque aéroport, les impacts économiques et sociaux devant être également pris en compte.

Il est difficile de préserver un équilibre entre les intérêts socio-économiques liés aux vols de nuit et le problème des nuisances sonores générés par ces vols de nuit. C'est pourtant vers lui qu'il nous faut tendre. La Cour européenne des droits de l'homme a imposé le 8 juillet 2003 un équilibre raisonnable entre les intérêts des riverains d'Heathrow à Londres qui subissaient les vols de nuit, et les intérêts de ceux qui gèrent et fréquentent les aéroports la nuit.

1°) PROPOSER UNE DEFINITION OFFICIELLE DE LA NUIT AU NIVEAU EUROPEEN DANS LE CADRE D'UNE DIRECTIVE

**2°) RESTRICTIONS OPERATIONNELLES DU TRAFIC DE NUIT : RECOMMANDER D'INTERDIRE LES VOLS DE NUIT AUX AVIONS LES PLUS BRUYANTS.
FIXER LE SEUIL DE L'INDICE EVENEMENTIEL DE NUIT A 80 dB(A)**

3°) INTERNALISATION DES COUTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT AERIEN : INSTAURER UNE TAXE ENVIRONNEMENTALE DISSUASIVE SELON LE PRINCIPE « POLLUEUR-PAYEUR »

4°) FINANCER DES ETUDES EPIDEMIOLOGIQUES VISANT A DETERMINER L'IMPACT REEL DES VOLS DE NUIT SUR LES TROUBLES DU SOMMEIL

5°) AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : CONCEVOIR DES AEROPORTS DEDIES AUX VOLS DE NUIT (FRET ET CHARTERS) DANS DES ZONES FAIBLEMENT PEUPLEES

Rencontre avec des parlementaires européens concernés par le dossier « Vols de nuit » : 3^{ème} étape de l'action de « Ville et Aéroport »

Ce déplacement au Parlement européen de Strasbourg constitue la 3^{ème} étape de notre action sur le dossier sensible « Vols de nuit ». Il s'agit de rencontrer des parlementaires européens membres de la Commission des Transports ainsi que des parlementaires membres de la Commission de l'Environnement.

D'ores et déjà, des contacts ont été pris avec certains d'entre eux particulièrement concernés par cette question : M. Gilles SAVARY (groupe PSE), MME. Caroline LUCAS (Groupe des Verts- Alliance Libre européenne), MME. Christine de VEYRAC (Parti populaire européen et Démocrates européens), M. JONCKHEER (Groupe des Verts, Alliance libre).

III) Préparation du colloque 2006 : « Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelle(s) décisions pour 2007 ? »

La date est fixée le lundi 27 novembre 2006 à la Maison de la Chimie à Paris.

Une première mouture d'un pré-programme a été diffusée aux membres présents. Un débat a eu lieu notamment sur l'articulation des différentes tables-rondes et le choix des intervenants. Il a été convenu que suite à cette discussion un nouveau pré-programme soit diffusé auprès des membres du CA. Il sera arrêté à la mi-juin. Des invitations seront envoyées à chaque intervenant avant l'été afin que le programme définitif soit publié en septembre.

IV) PEB Roissy CDG : projet de recours suspensif contre l'arrêté du 3 mars 2006 (mise en application anticipée de l'article L147-5 du code de l'urbanisme concernant la zone C). Délibération : délégation au Président pour toute action en justice (révision de l'article 8 des statuts).

M. Jean-Pierre BLAZY : L'association « Ville et Aéroport » prend l'attache du Cabinet HUGLO-LEPAGE & Associés Conseil.

Aux côtés de la Commune de GROSLAY (95) qui vient d'adhérer à l'association, « Ville et aéroport » a donné mandat à la SCP HUGLO LEPAGE & Associés Conseil, et en particulier à Maître Isabelle CASSIN et à Maître Rémi-Pierre DRAI, Avocats Associés de ladite SCP, pour la représenter dans la procédure au Conseil d'Etat dirigée à l'encontre de l'arrêté interpréfectoral n°06-42 en date du 3 mars 2006, pris sur le fondement de l'article L 147-7-1 du code de l'urbanisme relatif aux dispositions d'urbanisme dans les zones de bruit de l'aérodrome Paris-Charles-de-Gaulle, par lequel les Préfets des départements du Val d'Oise, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis ont décidé l'application des règles d'urbanisme

relatives à la zone C des plans d'exposition au bruit (PEB) prévues à l'article L 147-5 du code de l'urbanisme jusqu'à l'entrée en vigueur du PEB de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Un recours suspensif a donc été déposé au Conseil d'Etat le 28 avril dernier. Après examen par celui-ci, les représentants des parties (Commune de Groslay, Association Ville et Aéroport) seront auditionnés par le Conseil d'Etat.

Cet arrêté du 3 mars 2006 impose, dès sa publication, l'application des dispositions prévues par l'article L 147-5 du code de l'urbanisme concernant la zone C. Les préfets se sont fondés, à cette fin, sur les nouvelles dispositions de l'article L 147-7-1 du code de l'urbanisme, issu de l'article 8-I de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006, relative à la sécurité et au développement des transports et qui dispose :

« A compter de la publication de l'acte administratif portant mise en révision d'un plan d'exposition au bruit, l'autorité administrative peut décider d'appliquer les dispositions de l'article L. 147-5 concernant la zone C, pour la durée de la procédure de révision, dans les communes et parties de communes incluses dans le périmètre d'un plan de gêne sonore institué en vertu de l'article L. 571-15 du code de l'environnement, mais non comprises dans le périmètre des zones A,B et C du plan d'exposition au bruit jusque-là en vigueur. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aérodromes dont le nombre de créneaux horaires attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture. »

L'arrêté interpréfectoral du 3 mars 2006 consiste en réalité en une mise en application anticipée des dispositions de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme, lourdes de conséquences pour les communes concernées, avant même que la procédure de révision du PEB ne soit finalisée, sans limite d'application dans le temps autre que la fin de la révision et sans aucune information et participation des élus et du public sur cette question.

La Commune de Groslay et l'Association « Ville et Aéroport » viennent donc saisir le Conseil d'Etat d'un recours à l'encontre de cette décision, laquelle est entachée d'illégalité tant au plan externe qu'interne.

Par ailleurs, la rédaction de la requête en référé-suspension nous sera bientôt soumise par le cabinet HUGLO-LEPAGE en projet avant son dépôt au Conseil d'Etat.

Dans cette affaire, il est nécessaire que le conseil d'administration de l'association « Ville et Aéroport » délibère afin d'autoriser son Président à la représenter pour l'ensemble des procédures contentieuses et non contentieuses de droit public ou privé intéressant l'association. Cela entraîne de facto une révision de l'article 8 des statuts (ajout d'un alinéa).

Cf. délibération prise à l'unanimité des membres présents et révision de l'article 8 des statuts.

V) Point Financier – Présentation des actes du colloque 2005

Les actes du colloque européen 2005 qui portait sur « les vols de nuit en Europe, vers une réglementation ? Etat des lieux et propositions » ont été remis aux membres. Ils seront diffusés à l'ensemble des acteurs du transport aérien en France et Europe, aux adhérents de

l'association, aux participants du colloque. Ils sont téléchargeables sur le site Internet www.villaeroport.org (format PDF). Au total, diffusion à 500 ex.

M. VILLEMAGNE a terminé par une présentation des derniers articles de presse sur le transport aérien. Il a également indiqué les premières rentrées de cotisations au titre de l'année 2006.

Le conseil d'administration est clôt à 18h30