

1) VILLE ET AEROPORT, FORCE DE PROPOSITIONS EN 2006

➤ 20 PROPOSITIONS VISANT A ASSURER LA MISE EN APPLICATION DU PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DURABLE AU TRANSPORT AERIEN

A l'occasion de son colloque national 2006 intitulé « **Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelle(s) décision(s) pour 2007 ?** » (27 novembre 2006, Maison de la Chimie), dont les débats furent souvent vifs et fructueux, Ville et Aéroport a formulé 20 propositions qui posent les bases d'un contrat de développement durable appliqué au transport aérien.

En effet, il est plus que jamais nécessaire d'appliquer ce contrat négocié entre l'ensemble des acteurs du transport aérien (Etat, Gestionnaires, Compagnies, Elus, Associations, Riverains).

Ce contrat doit s'appuyer sur trois axes principaux :

1°) Concevoir un système aéroportuaire francilien équilibré

Il s'agit là de penser le « système aéroportuaire francilien » équilibré dans son ensemble (Roissy-Orly-Vatry- « 3^{ème} aéroport ») afin de préserver à la fois le dynamisme économique de ce secteur d'activité créateur d'emplois et de richesses, et la qualité de vie des populations riveraines (500000 franciliens) et survolées (2,5 millions de franciliens).

Ville et Aéroport a ainsi formulé une série de propositions :

■ Pour Paris-Charles-de-Gaulle

Instaurer un plafonnement sur la base du nombre de mouvements annuels (proposition n°1)

Compte-tenu de l'état de saturation environnementale constaté en Ile-de-France et causé en partie par la croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, il s'agit d'instaurer pour cet aéroport un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels comme cela existe déjà à Orly. Le trafic annuel étant actuellement de 530 000 mouvements en 2006, il faut établir ce plafond dans une fourchette comprise entre 550 000 et 600 000 mouvements par an, soit l'équivalent de 55 millions de passagers. C'est le chiffre qui avait été formulé dans la déclaration d'utilité publique en 1996 au moment de l'extension de l'aéroport.

Instaurer un couvre-feu total entre 22h et 6h (proposition n°2)

Sur la question sensible des vols de nuit, un couvre-feu doit impérativement être appliqué entre 0h et 5h accompagné d'une décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. A moyen terme, un couvre-feu total sur une période de huit heures consécutives entre 22h et 6h doit être envisagé.

Définir officiellement la nuit, soit huit heures consécutives, dans le cadre d'une Directive européenne (proposition n°3)

Dans le cadre de l'évaluation et de la révision en cours de la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 « établissant 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 », il faut prévoir une définition officielle de la nuit, soit huit heures consécutives. Le principe de subsidiarité prévaut toujours sur cette question et l'Etat doit acter cette définition en retenant la plage 22h-6h.

Mettre en place immédiatement des restrictions opérationnelles du trafic de nuit à Roissy-Charles-de-Gaulle. Fixer le seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A) (proposition n°4)

Financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact réel des vols de nuit sur la santé des populations riveraines (troubles du sommeil, etc.) (proposition n°5)

Concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées. (proposition n°6)

L'aéroport de Paris- Vatry situé à 150 km de Vatry constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret et les vols charters de Roissy Charles-de-Gaulle. Il faut envisager le système Roissy-Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26).

Il s'agit donc de mettre en place une politique d'inter-modalité active avec le rail et la route. S'agissant de l'inter-modalité air-rail, il faut encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse et développer le réseau TGV FRET.

Faciliter l'accès de tous les riverains à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle en créant, avec un barreau de raccordement RER B/RER D, les conditions d'une mobilité entre bassin de vie et gisement d'emplois (proposition n°7)

Mise en place d'un PEB pour l'aéroport du Bourget ainsi que d'une Commission Consultative de l'Environnement (proposition n°8)

L'accroissement important du trafic aérien de l'aéroport du Bourget et des nuisances sonores qu'il engendre exige, comme c'est le cas pour 190 aéroports en France, qu'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) soit adopté et qu'une Commission Consultative de l'Environnement soit officiellement mise en place.



Pour Paris-Orly

Re-dynamiser l'aéroport par l'optimisation des créneaux dans la stricte observation de la limitation en vigueur du trafic, soit un plafond de 250 000 créneaux pour 200 000 mouvements annuels et un couvre-feu total entre 23h30 et 6h (proposition n°9)

■ *Pour une réorganisation du trafic aérien parisien fondée sur le système aéroportuaire Roissy-Orly-Vatry : quel rôle pour Vatry ?*

Rééquilibrer le trafic aérien sur l'ensemble des domaines qui le concerne : réglementation, transport routier et ferroviaire, aménagement du territoire, etc. Il convient d'étudier d'urgence cette réorganisation par la prise en compte de la solution immédiatement opérationnelle que représente Vatry à 150 km de Paris. Cet aéroport constitue l'alternative à la concentration du trafic aérien en Ile de France. Vatry permet en effet un rééquilibrage à court terme du trafic de fret. Une partie du trafic des aéroports de Roissy et d'Orly (vols charters, vols tout cargo, low costs ou vols militaires) pourraient faire l'objet d'un redéploiement dans le grand Bassin Parisien. En outre, il faut accompagner ce développement par des mesures fiscales adaptées. (proposition n°10)

Une ambition majeure à Vatry, à l'instar d'autres aéroports européens, est d'attirer une entreprise de fret express qui en ferait son hub pour l'Europe. Aucun des quatre grands opérateurs ne l'envisage pour l'instant car les liaisons routières et ferroviaires actuelles et l'éloignement de Paris rend impossible la livraison au matin. En revanche, il est possible dès à présent de développer Vatry pour les vols de fret tout cargo, pour lesquels la distance par rapport à Paris n'est pas déterminante.

A moyen terme, il est indispensable de connecter Vatry directement au TGV Est, dans le cadre d'une politique intermodale, qui mettrait Vatry à 55 minutes de Paris, environ 45 minutes de Roissy Charles-de-Gaulle et 1h10 d'Orly.

■ *« Troisième aéroport » parisien ou troisième réseau aéroportuaire ?*

Décider de la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG et situé au nord du grand Bassin Parisien.

Prévoir des liaisons terrestres (rail et route) express dédiées. Certaines activités tels les vols de nuit (fret express et fret tout cargo) de Roissy CDG pourront y être transférées. Les sites de Chaulnes ou Montdidier en Picardie ont montré leur pertinence lors de la mission DUCSAI menée en 2001 dans le cadre de la Commission nationale du débat public. Le seul moyen assez rapide et assez sûr en temps de parcours sera le TGV, ce qui permettra le fonctionnement en bipôle. (proposition n°11)

La décision prise en mai 2002 par Gilles de ROBIEN, nouveau Ministre des Transports, de renvoyer la question de l'opportunité d'un troisième aéroport au Parlement (Cf. Mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire », juillet 2003), annulant de fait le choix de Lionel JOSPIN de créer le troisième aéroport parisien à Chaulnes, aura fait perdre à nouveau cinq ans aux populations riveraines (Cf. site de Beauvilliers sous le Gouvernement JUPPE, Rapport mission Douffrigues).

Le résultat de ces hésitations est une progression constante et non maîtrisée du trafic aérien. Après les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis, le SRAS et la guerre en Irak, la reprise du trafic de Roissy CDG est effective depuis 2004. Les experts parlent d'une croissance annuelle moyenne de 5%, ce qui veut dire 750 000 mouvements annuels en 2025 à Roissy CDG selon l'ACNUSA.

Malgré ces perspectives inacceptables, l'état constaté de saturation environnementale de l'aéroport Roissy CDG, rien n'est fait ou si peu. Les recommandations du rapport GONNOT de 2003 sont d'ailleurs restées sans suite à l'image de sa première proposition qui visait la

nomination d'un délégué interministériel chargé d'animer un contrat passé entre les Franciliens, les associations, les collectivités territoriales et l'Etat.

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. L'estimation du coût de ce complément d'infrastructure a été estimé sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers à 1.292 millions d'euros hors coûts de la desserte terrestre. A titre de comparaison, le terminal 2 E de Roissy CDG a coûté 750 millions d'euros à ADP. Selon les experts, la construction d'un nouvel aéroport exige la construction simultanée de dessertes routières et ferroviaires nouvelles, au moins partiellement dédiées, dont le coût est estimé équivalent à celui de l'aéroport lui-même. Le nouvel aéroport doit être attractif pour les passagers et les compagnies. Il faut donc veiller à la zone de chalandise, l'attractivité pour les compagnies, les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports, la compétitivité internationale.

2°) Promouvoir un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux

L'accueil du transport aérien dans le grand Bassin Parisien, d'ici 20 ans, repose sur trois orientations conjointes :

- l'application des propositions formulées ci-dessus pour maîtriser les nuisances aériennes à Roissy et à Orly
- la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy et situé au Nord du grand Bassin Parisien
- le rééquilibrage du trafic parisien fondé sur une organisation en système Roissy-Orly-Vatry à court terme et Roissy-Orly-Vatry-le 3^{ème} aéroport d'ici 15 ans.

Le développement des dix grands aéroports régionaux (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Bâle-Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) en est un complément indispensable et prioritaire, pour mieux équilibrer l'offre de services en transport aérien, notamment à l'international, et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

Il importe que dans une perspective de développement durable, les demandes de droits de trafic sur les principaux aéroports de province soient mieux prises en compte.

Améliorer la desserte terrestre afin d'étendre la zone de chalandise, essentielle pour un aéroport. Elle doit s'appuyer sur un réseau de transports collectifs adapté et performant. Il faut donc veiller à la recherche systématique d'une desserte TGV et TER efficace, en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF. (proposition n°12)

Mettre en œuvre un programme ambitieux de TGV permettant un report de l'avion vers le train pour les relations internes au territoire français et entre la France et les régions européennes limitrophes. (proposition n°13)

Spécialiser certains aéroports régionaux : développer un hub à Lyon et Marseille vers l'Europe élargie et le Maghreb ; développer un hub ibérique à Bordeaux (proposition n° 14)

3°) Mieux protéger les populations riveraines des aéroports et favoriser une plus grande concertation publique

Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). (proposition n°15)

Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien en renforçant la fiscalité écologique.

Relèvement significatif de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes afin d'améliorer le dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements concernés, création d'une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA payée par les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire et versée à la communauté aéroportuaire. **(proposition n°16)**

Améliorer le fonctionnement des instances de concertation existantes par la révision de la législation portant sur les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et sur les Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR). (proposition n°17)

Harmoniser les deux dispositifs existants PEB-PGS en modifiant certains articles du code de l'urbanisme s'agissant de la loi instaurant le PEB (L147-5 et suivants) et de la Loi de 1992 instaurant le PGS.

Résultant de cette fusion, il est institué des Plans d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA) qui ont deux fonctions : prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports et réparer, c'est-à-dire insonoriser les logements et les équipements publics en zone C. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation. **(proposition n°18)**

Garantir la faisabilité de création des communautés aéroportuaires autour des dix grands aéroports français.

Il s'agit de réviser notamment l'article 5 de la loi du 23 février 2004 afin de prévoir des ressources suffisantes assurant leur pérennité. Cela passe notamment par des contributions obligatoires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, des gestionnaires d'aéroports, des collectivités territoriales. La communauté aéroportuaire sera un nouvel outil de gouvernance à l'échelle régionale et locale, compétente pour décider dans les champs suivants : urbanisme, transports, emploi, environnement et information. **(proposition n°19)**

Mieux répartir les retombées fiscales générées par l'activité aéroportuaire.

Il convient de faire réellement bénéficier l'ensemble des populations et des communes riveraines des retombées économiques aéroportuaires, considérables autour de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly, mais également des principaux aéroports régionaux, dans le cadre d'un partenariat qu'il reste à définir. **(proposition n°20)**

! Ces propositions seront adressées ces prochains jours aux différents candidats à l'élection présidentielle.

➤ 13 PROPOSITIONS VISANT A HARMONISER PEB ET PGS

Lors de son audience (24 janvier 2007 à l'Inspection Générale de l'Environnement) auprès de la mission conduite par le Conseil général des Ponts et Chaussées (Gilles ROUQUES) et par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (Annick HELIAS), Ville et Aéroport a présenté 13 propositions visant à harmoniser les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et les Plans de Gêne Sonore (PGS). Une rencontre intéressante avec également Pascal VALENTIN, qui représentait la Mission Bruit au MEDD, et Jacques GAURAN, Philippe AYOUN et M.JOSSET pour la DGAC.

Jean-Pierre BLAZY et Didier GONZALES ont présenté ces propositions résumées ci-dessous :

Proposition n°1 : Affirmer qu'un PEB doit être révisé tous les 5 ans

Proposition n°2 : Supprimer le principe d'anticipation du PEB

Proposition n°3 : Réviser les articles L 147-5 et suivants du code de l'urbanisme

Proposition n°4 : Mettre en place une procédure unique PEB/PGS sur la base du trafic constaté et proposer un nouvel intitulé en conséquence : le « Plan d'Exposition au Bruit Aéroportuaire »(PEBA)

Proposition n°5 : Création d'un Observatoire de l'évolution des valeurs immobilières et des processus socio-démographiques à l'œuvre sur les communes impactées

Proposition n°6 : Réviser le PGS, comme le PEB, tous les 5 ans

Proposition n°7 : Suppression de la règle d'antériorité

Proposition n°8 : Si au moins les deux tiers du territoire communal sont inclus dans le PGS, on considère que c'est l'ensemble du territoire qui est dans le PGS

Proposition n°9 : Financer l'aide à l'insonorisation de l'ensemble des équipements publics

Proposition n°10 : Programmer l'aide aux riverains de façon pluriannuelle via les communautés aéroportuaires

Proposition n°11 : Instaurer une taxe environnementale de solidarité

Proposition n°12 : La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et demain la Communauté aéroportuaire doivent être des lieux de débats sur cette question de l'harmonisation PEB-PGS. Des voies de compromis doivent être dégagées.

Proposition n°13 : Favoriser le montage d'OPAH BRUIT au sein du dispositif unique PEBA associant travaux de ravalement et d'insonorisation

Les membres de la Mission ont indiqué que compte-tenu du calendrier électoral, le rapport serait transmis aux futurs ministres au printemps 2007. Ils ont indiqué prendre acte de certaines propositions soumises par Ville et Aéroport.

2) LES DEPLACEMENTS DE VILLE ET AEROPORT EN 2006

➤ **Etat des lieux des grands aéroports français : Lille-Lesquin (1^{er} mars)**

La délégation « Ville et Aéroport », conduite par notre secrétaire général M.GARANDEAU, s'est rendue sur le site aéroportuaire de Lille-Lesquin dans le cadre de notre programme visant à faire l'état des lieux des grands aéroports français. Il a permis, sur une journée, d'observer et d'analyser les spécificités de fonctionnement de l'aéroport, ses perspectives de développement et les nuisances qu'il génère au niveau des populations riveraines. Il s'agissait également de rencontrer et de travailler en concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien à l'échelle locale.

Ce qu'il faut en retenir :

L'aéroport Lille-Lesquin représente 850 000 passagers par an et l'un des principaux axes de son développement est la possibilité d'implantation de compagnies low-cost.

Le fret représente 63 000 tonnes avec une activité de fret aérien bi-modal en croissance (+13% en 2005) avec une intermodalité active par le concept d'une plate-forme Air/Route.

Concernant l'impact économique et social, Lille-Lesquin est un pôle d'activités à fort effet de levier sur l'emploi et sur les retombées économiques régionales. Cela représente 70 entreprises et administrations sur le site aéroportuaire pour 4000 emplois (directs/indirects/induits) et 1000 emplois directs résidents.

L'aéroport de Lille-Lesquin est certifié ISO14000 en matière de politique environnementale.

Depuis juin 2002, il existe un groupe de travail avec les maires des communes riveraines appelé SIVOM du Grand Sud de la Métropole, l'Aviation Civile et la CCI Lille-Métropole. Leurs principales réalisations concernent la modification des procédures et notamment la restriction horaire des approches à vue avec interdiction la nuit et les week-end, approche à vue possible la semaine mais en rejoignant l'axe de la piste à 2000 pieds et allongement d'une distance de virage pour le décollage face à l'Ouest. Fin 2006 a été mis en place un monitoring des trajectoires pour matérialiser cet aspect.

S'agissant du PEB, la population concernée par la zone C représente 650 personnes, et 4000 personnes pour la zone D.

A cette occasion, M.DEBREU, Maire de Seclin (commune adhérente) a exposé un problème, celui des avions venant de l'Ouest atterrissant et décollant face à Seclin.

Le décollage ne pose pas de gros problème puisque le survol se fait au dessus de la zone industrielle. En revanche, les atterrissages traversent Seclin en diagonale.

Concernant les vols de nuit, il n'y a pas de problèmes majeurs hormis en Eté avec des vols plus nombreux entre 23h et 6h.

M.HUYGUE, Député, a précisé dans les perspectives d'évolution de l'aéroport la possibilité d'une interconnexion TGV.

M.GARANDEAU a proposé quelques solutions au nom de Ville et Aéroport et notamment la formation technique des élus pour répondre aux problèmes des riverains. Il a rappelé le rôle futur des communautés aéroportuaires et l'impact économique à répartir équitablement sur les communes les plus défavorisées. Ville et Aéroport a demandé la liste des 34 communes membres du SIVOM.

➤ **Sécurité aérienne : le contrôle aérien en question (12 mai)**

- Visite de la 3^{ème} tour de contrôle à Paris-Charles-de-Gaulle + réunion de travail avec la DGAC

Ce qu'il faut en retenir :

La délégation « Ville et Aéroport » s'est rendue sur le site aéroportuaire de Roissy CDG pour visiter la 3^{ème} tour de contrôle mise en service en novembre 2005. A cette occasion, une réunion de travail a permis d'examiner avec la Direction Générale de l'Aviation Civile la question du contrôle aérien à Roissy CDG.

On a vu qu'il existait 3 postes principaux :

- 1) Prévols : les contrôleurs donnent l'autorisation de la mise en route et les paramètres nécessaires
- 2) Le contrôle au sol : pour autorisation du repoussage (départs/arrivées), et amener l'avion aux pistes
- 3) Le contrôleur local : pour autorisation du décollage

Il a été enregistré 523000 mouvements en 2005 à Roissy CDG, ce qui représente une baisse de 0.7 % par rapport à 2004. En heure de pointe les contrôleurs gèrent 120 mouvements.

Eric BRUNEAU a précisé qu'en moyenne ce sont 36 arrivées/heure enregistrées sur le doublet Sud contre 32 arrivées/heure sur le doublet Nord.

Si il y a un rééquilibrage opérationnel sur les départs, il y a donc un déséquilibre sur les arrivées qui devrait être comblé d'ici le début 2007.

Le trafic est beaucoup plus hétérogène la nuit que le jour notamment avec les avions FedEx turbopropulseur. La nuit, le contrôle aérien est géré en vigie centrale (tour centrale), le jour il est géré par les tour 2 et 3.

Pierre-Yves HUERRE a présenté une étude comparative des événements supérieurs à 65 dB en 2005 et 2006, il en résulte que le nombre d'événements enregistrés est équivalent d'une année sur l'autre.

Ville et Aéroport a posé la question de l'utilisation des doublets pour la nuit ? Ainsi que les conditions d'arrivée de l'A380 sur CDG ?

Autres questions posées : Quelles seront les conséquences du rééquilibrage annoncé du trafic suite à la mise en service de la 3^{ème} tour de contrôle de Roissy CDG ?

Quel sera l'impact de l'utilisation optimale des deux doublets de pistes de Roissy CDG pour les populations riveraines situées au Nord de la plate-forme ?

Quand cette nouvelle gestion du trafic sera-t-elle opérationnelle ?

Par ailleurs, y-aura-t-il une nouvelle réorganisation des décollages et atterrissages notamment la nuit à Roissy CDG ? Sur ce point, une utilisation alternée des deux doublets est-elle envisagée ?

En ce qui concerne la question de la nuit, Michel WACHENHEIM a expliqué qu'actuellement un doublet sur deux est fermé quotidiennement la nuit, cela est dû aux travaux et à la maintenance ADP.

Donc, la proposition d'un doublet fermé une nuit sur deux est à expérimenter.

J'ai précisé à cette occasion qu'il y aurait un impact sur le trafic fret et rappelé que lors de la dernière enquête publique de 1996 relative au projet d'extension de l'aéroport Roissy CDG, les craintes des riverains sont venues du développement du trafic de nuit et de la non-définition d'un plafonnement strict.

Michel WACHENHEIM a précisé que le trafic de nuit est décroissant (plafond du nombre de mouvements sur la plage horaire 0h-5h à 21 500 mouvements).

Ville et Aéroport a souligné qu'il fallait renforcer ce plafond et que par ailleurs il apparaît des reports de trafic avant minuit (22h-0h) et après 5h. Or, les populations riveraines ont droit au sommeil avant minuit et après 5h du matin.

En ce qui concerne l'A380, la préoccupation principale, d'après Michel WACHENHEIM, serait la turbulence de sillage.

Il ajoute que sur la question du bruit, la certification n'a pas commencé, et que les avions respectent les normes contraignantes dans sa catégorie.

La question du seuil fixé par l'ACNUSA à 85 dB(A) la nuit sera-t-il respecté par l'A380. C'est un sujet d'inquiétude pour les élus et les riverains.

➤ **Dossier « Vols de nuit » : quelle(s) évolution(s) législative(s) à attendre à l'échelle européenne ?**

Réunions de travail avec les parlementaires européens au Parlement européen de Strasbourg (4 juillet)

Ce qu'il faut en retenir :

Ville et Aéroport a rencontré des parlementaires européens issus Elle a rencontré des parlementaires européens issus de différents groupes politiques et particulièrement concernés par cette question afin de les sensibiliser en vue d'un amendement possible de la Directive 2002/30 (chapitre réglementaire sur les vols de nuit) par la Commission européenne qui devrait rendre public son rapport d'évaluation au printemps 2007.

C'est la Direction « Transport aérien » de la DG TREN qui est chargée de rédiger ce rapport.

- **Réunion de travail avec les Députés Verts (M.JONCKHEER, M.CRAMEER, M.STAES)**

Ville et Aéroport a rappelé que les vols de nuit s'étaient beaucoup développés proportionnellement aux vols de jour. Cela a engendré des nuisances sonores et atmosphériques qui sont difficilement supportables pour les populations riveraines des grands aéroports européens. Il a constaté pour l'exemple français (Roissy CDG) que c'est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit avec 162 vols chaque nuit entre 22h et 6h. Des mesures ont été prises pour réduire le nombre de mouvements entre 0h et 5h (passage d'un plafond de 26500 mouvements à 22500 mouvements) mais celles-ci demeurent insuffisantes (2 à 3 vols supprimés par nuit). Si certains vols de La Poste ont été supprimés, le problème vient essentiellement des vols liés au fret express de la compagnie FEDEX.

Ville et Aéroport a indiqué qu'il ne fallait pas négliger les conséquences de cette activité sur la santé des riverains (troubles du sommeil, etc.). Les élus de l'association ont fait savoir que des progrès étaient attendus au niveau européen (Commission, Parlement et Conseil), même si les réponses doivent également être trouvées au niveau national et local.

Depuis le colloque 2005 qu'elle a tenu sur cette question en co-partenariat avec l'ARC, l'association « Ville et Aéroport » a été entendue par des fonctionnaires en charge d'évaluer et peut être réviser la Directive 2002/30 du 26 mars 2002. Il n'a pas senti une réelle volonté de faire avancer les choses sur la question des vols de nuit.

Ainsi, Ville et Aéroport souhaiterait que les Députés européens soient plus offensifs car ses élus voient peu d'espoir d'évolution au niveau de la Commission (DG TREN) et du cabinet de Jacques Barrot.

Les députés verts ont indiqué à cette occasion qu'ils soutenaient les propositions formulées par l'association « Ville et Aéroport ». Bart Staes veut pousser la Commission des Transports à rédiger un rapport d'initiative présenté en débat (réunion plénière) pour essayer de faire changer les positions. Le rapport d'évaluation de la Directive 2002/30 doit sortir au printemps 2007 et il est important selon lui de présenter parallèlement ce rapport d'initiative.

Pierre JONCKHEER ajouté qu'un droit de pétition est prévu dans le droit constitutionnel minoritaire. Selon lui, il faudrait déposer un nouveau projet de résolution et faire pression avec l'aide d'autres associations nationales et européennes pour travailler ensemble et arriver à une plate-forme de propositions communes.

Il pose également la question : existe-t-il une chance d'avancer sur le dossier en se centrant seulement sur la question des vols de nuit ? N'aurait pas-t-on intérêt à englober cette question dans un dispositif plus vaste ?

La Commission est orientée sur l'innovation et la compétitivité. S'il n'y a pas de pression au niveau du Conseil, rien ne se fera.

D'après M.Jonckheer, il faut refaire une question orale au Commissaire Barrot (initiative des députés verts européens) ou le rencontrer directement (initiative de « Ville et Aéroport »).

- Réunion de travail avec Christine de VEYRAC, Député européenne membre du groupe du Parti Populaire Européen (Démocrates Chrétiens) et Démocrates européens

Mme de VEYRAC a expliqué aux membres de notre délégation que son groupe était plutôt pro-industrie et peu pro- environnement. Elle pense qu'il faut trouver un équilibre entre les nuisances aériennes et le développement économique généré par l'activité aéroportuaire.

Elle pose également la question : est-ce une problématique pour toute l'Europe ?_

Selon Ville et Aéroport, cette problématique est plus fortement ressentie en Belgique, aux Pays-Bas, en France, en Angleterre et en Allemagne.

Christine de Veyrac est attachée au principe de subsidiarité. Elle demande quelles sont les mesures appliquées au 25 Etats-Membres ? Et si la solution serait de mettre les aéroports loin des villes ?

- Réunion de travail avec Gilles SAVARY, Vice-Président de la Commission des Transports et Député européen et sa collègue Inès AYALA-SENDER, Membres du Parti socialiste européen

Gilles SAVARY a indiqué qu'il fallait mettre la pression sur la Commission, évaluer et réviser la Directive existante, réduire le problème de compétitivité entre les aéroports, limiter certains trafic durant la nuit et imaginer des aéroports dédiés au fret.

Par ailleurs, il a précisé que le Livre Blanc contient 2 phrases seulement sur le problème de l'émission sonore due au transport aérien. Sa révision est à mi-parcours.

Il conseille de constituer un lobby fort avec les autres associations d'élus à l'échelle européenne, et d'avoir une législation cadrée. **Il recommande de prendre l'attache de l'AFCCRE et d'organiser une grande réunion en son sein.**

Gilles Savary a ajouté que cette question des vols de nuit avait toute sa place et que ce n'est pas un sujet tabou. Selon lui, il faudra songer à rédiger des amendements au Livre Blanc et présenter un rapport d'initiative au sein de la Commission des transports au moment de la sortie du rapport d'évaluation de la Directive 2002/30.

➤ Projet de nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : réunions de travail avec l'ensemble des acteurs locaux (11 octobre)

Ce qu'il faut en retenir :

- Réunion de travail avec l'ensemble des élus locaux

Il faut être capable de tenir compte des leçons du passé pour la conception du futur site aéroportuaire Nantes-Notre-Dame-des-Landes.

Cet aéroport sera le 1^{er} aéroport pour lequel la Loi de 2002 « Démocratie de proximité » concernant le droit de délaissement va s'appliquer.

Durant la réunion avec les élus locaux, Louis CERCLERON a rappelé des éléments essentiels :

Toutes les communes riveraines, directement concernées, ont voté majoritairement contre l'implantation du projet d'aéroport sur le site envisagé, au regard notamment de l'urbanisation déjà effective et croissante du secteur ; Ce vote a été confirmé par la CCEG et le SIVU Aéroportuaire ;

Cependant les élus locaux n'ont pas voulu pratiquer la politique de la chaise vide, et ont fait le choix de défendre les intérêts des populations concernées, auprès des porteurs du projet. La CCEG et le SIVU Aéroportuaire ont ainsi été associés aux études conduites, sous l'égide de M le Préfet, par le Comité de Pilotage, au sein de différents groupes de travail. De la même façon, la CCEG et le SIVU Aéroportuaire sont membres du Syndicat Mixte d'Etudes de l'Aéroport de NDDL.

Les élus de la CCEG et du SIVU Aéroportuaire sont intervenus sur le positionnement de l'orientation des pistes ; ils ont obtenu, sur la base d'une analyse multi-critères conduite par un

groupe de travail constitué à cet effet, que l'Etat revoit son scénario d'aménagement (re-baptisé « scénario A3 amélioré ») afin de limiter le survol des bourgs et des zones habitées.

En tant que membre de « Ville et Aéroport », la CCEG a, pendant le déroulement des études, sollicité votre association, M le Président BLAZY, Mme et MM, et obtenu son soutien à l'égard tant de la problématique du droit de délaissement, que de la constitution d'une commission consultative de l'environnement et de la mesure du bruit au sol.

S'agissant du droit de délaissement, et soutenus par votre association, nous sommes intervenus auprès des services de l'Etat pour que le périmètre retenu ne soit pas trop restrictif (zones A,B,C 3 M pax). Pour répondre aux préoccupations de l'ensemble des habitants concernés par le futur Plan d'exposition au bruit, et par anticipation, le Conseil Général a institué un dispositif complémentaire de celui de l'Etat, dans un périmètre dit « d'intervention foncière » correspondant à celui du sursis à statuer. Ce dispositif permet aux propriétaires de maisons d'habitation situées dans ce périmètre de s'adresser au Département pour vendre leurs biens tout en conservant la possibilité de recourir au marché privé.

Au jour de ce déplacement, le décret instituant le droit de délaissement n'était pas encore paru et se posait le problème, pour les propriétaires concernés par ce périmètre, de se trouver dans une situation d'attente et d'incertitude, faute de substitution à l'Etat, par anticipation, du Conseil Général, alors que celle-ci avait été annoncée.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Le décret est-il sorti ? (Cf. Mme HOTTIN)

- Réunion de travail avec les associations de riverains

L'association « Ville et Aéroport » a retenu que les associations opposés au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes avaient pour arguments « la forte dégradation de notre environnement, le réchauffement climatique », ce qui fait de ce projet un « équipement inutile et néfaste ». Ils constatent également que le Grand Ouest est déjà largement pourvu en aéroports et Nantes Atlantique ne sera jamais saturé.

Claude BORD, dans sa présentation, parle de 3 à 6 millions de passagers pour 2050 et non 9 millions comme proposé par les partisans du projet NDDL.

Ces chiffres signifiaient, d'après ces associations :

- plus de 130000 mouvements (décollages et atterrissages) par an
- 350 avions en moyenne toutes les 24h
- 1 avion toutes les 2 à 3 minutes en moyenne de 8h à 19h
- 30 avions par heure aux heures de pointe

Le dernier argument retenu est la préservation de l'environnement et du cadre de vie.

La zone retenue pour ce projet se situe en zone de bocage très préservée. Le site et ses abords possèdent une qualité de flore et de faune exceptionnelle.

En conclusion, la réalisation de cette plate-forme aéroportuaire détruirait totalement ces richesses naturelles.

Contre proposition de « Solidarités-Ecologie » au projet de nouvel aéroport Grand Ouest Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Une seule piste suffit à Nantes-Atlantique : la nouvelle piste perpendiculaire proposée par l'association ne s'ajoutera pas mais se substituera à la piste actuelle. De nombreux aéroports fonctionnant avec une seule piste ont un trafic supérieur à 9 millions de passagers. La présence d'une deuxième piste sur le projet de Notre Dame des Landes n'ajoute rien à sa capacité de trafic. Dans ce projet, les pistes sont convergentes et ne pourront donc pas fonctionner simultanément.

Avec cette piste perpendiculaire à Nantes-Atlantique :

- **une configuration satisfaisante quelle que soit l'évolution à venir du trafic**
- **pas de survol d'agglomération**
- **beaucoup moins de bruit, plus de sécurité**
- **sur une zone de déprise agricole**
- **conserver les atouts de Nantes-Atlantique**
- **un coût raisonnable et progressif**
- **une partie importante des terrains déjà propriété des collectivités et de la D2A**
- **Dégâts environnementaux limités**
- **Proposition non exclusive d'un fonctionnement en réseau entre aéroports**
- **Notre motivation, optimiser l'existant pour éviter un énorme gâchis**

3) L'ACTION JURIDIQUE DE VILLE ET AEROPORT EN 2006

Par ordonnance rendue le 9 août 2006 le juge des référés du Conseil d'Etat a rejeté la requête en référé suspension déposée par Ville et Aéroport conjointement avec la ville de Groslay (commune adhérente du Val d'Oise) contre l'arrêté du 3 mars 2006 qui prévoit la mise en application anticipée de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme, et plus précisément des dispositions relatives à la zone C du PEB.

Le juge des référés a en effet considéré qu'en l'état de l'instruction aucun des moyens soulevés n'était de nature à créer un doute sérieux sur la légalité de l'arrêté inter-préfectoral contesté.

Cette action a été menée car les élus autour de Roissy CDG et d'Orly notamment ont contesté l'amendement REVET qui prévoyait initialement dans le cadre de la loi « sur la sécurité et le développement dans les transports » (votée au Parlement en janvier 2006) l'anticipation des dispositions de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme (notamment la zone C du PEB) et de fait le gel des travaux d'urbanisme ou l'annulation de projets pour les communes incluses dans cette zone. Finalement, l'amendement a été modifié sous la pression de la Députée Kosciusko-Morizet et Orly a fait exception à cette anticipation, ce que les autres élus concernés ont dénoncé.

Dans cette affaire, d'autres motifs ont été mis en avant et notamment l'insincérité du dossier de révision du PEB Roissy CDG (hypothèses de trafic court, moyen et long terme largement sous-estimées).

4) LA COMMUNICATION DE VILLE ET AEROPORT EN 2006

- Diffusion d'une Newsletter aux adhérents et plus largement aux différents acteurs du transport aérien. Elle rend compte de l'actualité du transport aérien d'une part sous forme de brèves et d'articles. D'autre part, elle illustre les activités de Ville et Aéroport (compte-rendus déplacements, réunions internes, etc.)

- Site Internet www.villaeroport.org actualisé et enrichi.

En page d'accueil du site, la rubrique « ACTU » est régulièrement mise à jour. Par ailleurs, le site est enrichi avec des rapports, études diverses correspondants aux thèmes travaillés.

Ex : dernièrement, la fiche d'information sur l'aéroport de Paris-Vatry a été mise en ligne.

- Campagne d'adhésion 2006 : nouvelles adhésions et futures adhésions 2007

Nouveaux adhérents 2006 : Groslay (95), Savigny-sur-Orge (91), Villeparisis (77), Othis (77)

Futures adhésions 2007 : Limeil-Brévannes (94), Conseil général de Loire-Atlantique (44), Communauté Urbaine de Lyon (69), Massy (91), Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91), Conseil général des Alpes Maritimes (06), Conseil général de Seine Saint Denis (93), Conseil général du Val de Marne (94)

Ville et Aéroport se félicite notamment de l'adhésion prochaine du Département des Alpes-Maritimes et salue note la candidature de M. Louis NEGRE, Conseiller général et Maire de Cagnes-sur-Mer, au Conseil d'administration de l'association.
(Cf. POINT III) de l'ordre du jour)

Ainsi, l'ensemble des grands aéroports français sont représentés aujourd'hui au sein du Conseil d'administration de Ville et Aéroport, Nice Côte d'Azur faisant exception jusque là.

VOTE DE L'ASSEMBLEE GENERALE

