

**Compte-rendu -- Conseil d'administration**

**11 septembre 2007  
Assemblée Nationale --14h-16h -- Paris**

**Liste des membres présents**

Jean-Pierre BLAZY  
Président « Ville et Aéroport », Maire de Gonesse

Jacques-Alain BENISTI  
Vice-Président « Ville et Aéroport », Député-Maire de Villiers sur Marne

Pascal BOUREAU  
Vice-Président « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Blagnac

Louis NEGRE  
Vice-Président « Ville et Aéroport », Maire de Cagnes sur Mer

Etienne-Christian VILLEMAGNE  
Trésorier « Ville et Aéroport », Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais

Bernard GARANDEAU  
Secrétaire général « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Mérignac

Louis CERCLERON  
Vice-Président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres, Maire de Notre-Dame-des-Landes

Didier GONZALES  
Député-Maire de Villeneuve-le-Roi

Bernard CORNEILLE  
Adjoint au Maire d'Othis

Pierre PERTUS  
Directeur de cabinet – Mairie d'Othis

Lucien BARGE  
Maire de Jonage

Monique PAPIN  
Maire de Dammartin-en-Goële

Pierre FAYNOT  
Vice-Président du Conseil général de la Marne, Maire de Saint Memmie

Gaston LATSCHA  
Communauté de Communes des Trois Frontières

Michel CARN, Adjoint au Maire – Dammartin-en-Goële

Michel PAQUET, représente Jacques MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte

Jacques LEPELTIER  
Adjoint au Maire de Longjumeau

Rémy JOURDAN  
Collaborateur de Didier GONZALES

Catherine DAKAD,  
représente M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Député-Maire de Yerres

Julien DELANNAY,  
Chargé de mission « Ville et Aéroport »

Fanny BELGUISE,  
Assistante « Ville et Aéroport »

### **Liste des membres excusés**

Françoise VERCHERE  
Maire de Bouguenais

Christian NAHON  
Vice-Président de la Communauté de Communes Roissy Porte de France

Jean LE GAC  
Maire de Saint-Leu-la-Forêt

Jean Paul PASCO LABARRE  
Maire de Le Pin

Yves BUR  
Député-Maire de Lingolsheim

Daniel SIMONPIERI  
Maire de Marignane

Serge ANDREONI  
Maire de Berre l'Etang

## ORDRE DU JOUR

- I) Charte du développement durable de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.  
Quelle contribution de Ville et Aéroport ?
- II) Discussion et finalisation du programme d'activités 2007/2008  
(réunions internes et externes, déplacements, colloque, publications)
- III) Dossiers : Sociétés aéroportuaires, harmonisation PEB/PGS, Europe (vols de nuit, système d'échanges de quotas CO2), nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes
- IV) Questions diverses : mesures A380, point financier, publications

**La réunion commence à 14h sous la présidence de Jean-Pierre BLAZY, Président de « Ville et Aéroport » et Maire de Gonesse**

### **I) Charte du développement durable de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle Quelle contribution de Ville et Aéroport ?**

**Jean-Pierre BLAZY** rappelle que le Président de la République s'est exprimé à l'occasion de l'inauguration du Satellite 3 (juin 2007) sur la question du développement de Roissy Charles de Gaulle. Il a demandé au Secrétaire d'Etat aux Transports, M. Dominique BUSSEREAU, de bien vouloir d'ici à 2008 élaborer une charte du développement durable pour cet aéroport.

- **Dans une communication du 31/08/07 à l'AFP**, M. BUSSEREAU a indiqué que le président du Conseil Economique et Social (CES) M. Jacques DERMAGNE était chargé d'animer la réflexion sur cette charte du développement durable de l'aéroport de Roissy voulue par Nicolas SARKOZY.

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a précisé avoir « demandé à Jacques Dermagne de rencontrer les opérateurs, les élus, les associations de riverains », intéressés par le fonctionnement de l'aéroport.

**Jean-Pierre BLAZY** précise que le rôle de M. Dermagne est « d'écouter, entendre, réfléchir, auditionner » et il est évident que l'association « Ville et Aéroport » apportera sa contribution dans ce cadre. **Jean-Pierre BLAZY** indique qu'il faut solliciter dans les meilleurs délais M. Dermagne pour une audience.

### **Il a été décidé par le conseil d'administration une demande d'audience auprès de Dermagne sur la charte du développement durable de Roissy Charles de Gaulle**

**Jean-Pierre BLAZY** ajoute que 5 ans après le rapport du Député François-Michel Gonnot, lequel proposait un véritable contrat de développement durable Etat-Elus-Riverains, des voies de progrès sont à attendre et qu'il faut se saisir de cette opportunité pour faire des propositions en rapport aux idées défendues par Ville et Aéroport.

La Charte devra entrer en vigueur à l'été 2008, conformément au souhait exprimé le 26 juin dernier par le Président de la République. Evoquant en particulier les nuisances sonores, le chef de l'Etat

avait alors déclaré : «cette charte doit être un accord gagnant-gagnant : des riverains mieux protégés et de réelles perspectives de développement de Roissy. (...) Veut-on que Paris joue dans vingt ans en première ou en deuxième division des métropoles mondiales ? Si on vise la première, il faut développer Roissy ».

La préparation de la Charte ne devrait pas reposer sur une commission permanente, mais plutôt « sur les rencontres du président du CES, qui aura un gros travail d'écoute, pourra organiser des réunions publiques et jouera un rôle de synthèse », a indiqué M. BUSSEREAU. Selon le Secrétaire d'Etat, qui doit encore affiner le calendrier de la mission avec M. DERMAGNE, cette réflexion prendra en compte non seulement le fonctionnement de la plate-forme, mais aussi celui d'aéroports avec lesquels des transferts sont possibles dans les 20 ou 30 ans à venir. M. BUSSEREAU cite à cet égard l'aéroport de fret de Vatry (Marne), le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique) entre Rennes et Nantes, voire le « hub » lyonnais.

### ➤ **Position du gouvernement sur le rôle de Vatry**

Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, était en visite à l'aéroport de Roissy CDG le 16 juillet 2007. A cette occasion, il a souhaité « engager une réflexion sur la charte du développement durable de Roissy ». Il s'est dit favorable à l'idée qu'on « intègre l'aéroport de Vatry dans la Marne à la réflexion des 20 ou 30 ans à venir » en matière de développement du trafic aérien.

**Par conséquent, le conseil d'administration « Ville et Aéroport » propose une action commune avec l'Association des élus d'Ile de France pour le Développement de l'Aéroport de Vatry (ADAV) auprès du Secrétaire d'Etat aux Transports.**

## **II. Discussion et finalisation du programme d'activités 2007/2008**

**Jean-Pierre BLAZY** précise que le programme d'activités 2007/2008 s'organisera en deux temps. Une première période de septembre à décembre 2007. Puis un calendrier allégé dû aux élections municipales et cantonales (janvier-mars 2008). Et une seconde période d'activités à partir d'avril 2008.

Concernant la problématique des Low Cost, une visite de l'aéroport de Paris-Beauvais-Tillé qui représente un trafic très important, est prévue le 23 novembre prochain.

**A) Concernant les réunions internes, le Conseil d'administration a fixé les dates de ses prochaines réunions. Elles se tiendront les 6 novembre et 11 décembre 2007 à l'Assemblée nationale de 14h à 16h. Quant à l'Assemblée générale, elle aura lieu le 8 avril 2008 de 10h à 12h à l'Assemblée nationale.**

**B) Concernant les réunions externes, des demandes d'audience vont également être demandées :**

**1°) Demande d'audience auprès du Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau (4<sup>ème</sup> trimestre 2007) sur l'ensemble du dossier « Transport aérien » (Rapport Rouquès sur l'harmonisation PEB-PGS, Nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes, Système aéroportuaire francilien, Sociétés aéroportuaires existantes, Dispositif d'aide aux riverains et TNSA, Mise en place des communautés aéroportuaires,...)**

**2°) Demande d'audience auprès du Président du Conseil Economique et Social, Jacques Dermagne dans le cadre de la mission sur la Charte du développement durable de l'aéroport de Roissy.**

**3°) Proposition de série d'auditions bilatérales Ville et Aéroport- acteurs locaux siégeant au Conseil de surveillance de la société aéroportuaire afin d'évaluer leur fonctionnement (Lyon,**

Bordeaux, Toulouse) (Union des Aéroports Français, Directions d'aéroport, Présidents de CCI, Responsables des entreprises concernées, Présidents de collectivités locales, élus locaux, Préfets).

**4°) Demande d'audience auprès de l'Association des Régions de France sur la mise en place des communautés aéroportuaires**

**5°) Proposition d'une journée de travail à Bruxelles sur la réglementation européenne du transport aérien et la révision des directives 2002/30 et 2002/49 (Vols de nuit, ...)**

Réunions avec la DG Transports-Energie (MM. Calleja, Rohart), le Commissaire européen aux Transports M. Barrot, l'ARC et certains députés européens.

**6°) Demande d'audience auprès de la Secrétaire d'Etat à l'Ecologie, Nathalie Kosciusko-Morizet, pour aborder notamment la question sensible de l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines.**

**S'agissant du dossier « Vols de nuit » et de l'évaluation de la Directive 2002/30, Pierre FAYNOT** précise avoir déjeuné récemment avec le Commissaire européen aux transports, M. BARROT. Celui-ci lui a indiqué qu'il n'avait pas encore reçu le rapport de la Commission Bruit commandé par la Commission européenne et présidé par Michel VALET.

**Pierre FAYNOT** a ajouté qu'il se renseignait actuellement auprès d'un Député européen pour connaître la composition de ce groupe d'experts et savoir ce qui a été produit. Il rappelle que c'est un dossier difficile du fait du « lobbying » intense des états sur la question précise des vols de nuit et se demande quel rôle joue la France sur ce point.

**Jean-Pierre BLAZY** précise qu'en la matière le principe de subsidiarité prévaut.

**Pierre FAYNOT** ajoute que c'est un dossier qui fâche et qui risque d'être oublié pour éviter d'éventuels conflits. Il aurait dû déjà être prêt pour cet été.

**Il assure que M. Barrot est d'accord pour recevoir la délégation « Ville et Aéroport » dès qu'il aura de nouveaux éléments à communiquer.**

**C) Concernant les déplacements, Ville et Aéroport s'intéresse à la problématique du Low Cost.**

**Aujourd'hui, certaines plates-formes connaissent un fort développement de leur trafic dû aux compagnies low-cost (Beauvais, Carcassonne, etc.). Sur certains grands aéroports régionaux des aéroports dédiés aux low-cost voient le jour (Marseille, Nice, etc.).**

**Ainsi, il a été décidé une visite de l'aéroport de Paris-Beauvais-Tillé, qui a connu une explosion de son trafic depuis ces dernières années. Cette visite est programmée le 23 novembre prochain sur une demi-journée.** A cette occasion, Ville et Aéroport rencontrera les responsables de la compagnie Ryanair ainsi que l'ensemble des acteurs locaux (Direction de l'aéroport, DGAC, Collectivités locales, Elus riverains, Associations).

**Etienne-Christian VILLEMAGNE** précise que le phénomène du low-cost va continuer à se développer car la demande est forte.

Ville et Aéroport s'interroge sur les limites de ce développement. Par exemple avec Beauvais : son développement est-il durable ? fragile ?

**Catherine DAKAD** précise que le low-cost se diversifie et qu'il existe désormais le « Low-cost business » (Virgin).

**Ville et Aéroport s'intéresse également à la problématique du fret.**

Ainsi, une visite du Hub d'UPS à Cologne a été décidée. (*date à définir*)

**D) Ville et Aéroport tiendra un colloque en 2008**

Le thème est à réfléchir et des propositions seront faites lors du prochain conseil d'administration. D'ores et déjà, il a été convenu qu'il se tienne à l'automne 2008.

**Didier GONZALES** a insisté sur la nécessité de traiter d'un thème d'actualité : l'impact du trafic aérien pour les populations riveraines (Bruit, Air, Santé). Il a indiqué qu'il fallait expertiser cette question. Le développement aéroportuaire a des répercussions sur la santé. Lesquelles ?

Il a demandé à ce que Ville et Aéroport joue pleinement son rôle et qu'un état de la question soit fait au préalable.

Un travail de compilation des études existantes sur ce thème est donc entrepris et sera présenté au prochain conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a retenu le thème proposé. Un colloque sur ce thème pourra avoir lieu en 2009.

**E) Les missions internes et le développement de l'association se fera par son plan de communication :**

- **Bulletin mensuel (actualité du Transport aérien et de Ville et Aéroport)**
- **Bulletin de liaison semestriel (articles de fond sur les dossiers Ville et Aéroport)**
- **Actualisation du site Internet [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)**
- **Diffusion Actes du colloque**

**III. Dossiers : sociétés aéroportuaires, mission Rouquès harmonisation PEB/PGS, Vols de nuit en Europe et révision de la Directive 2002/30, nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

- **Naissance des premières sociétés aéroportuaires : Lyon, Toulouse et Bordeaux**

*Trois sociétés aéroportuaires ont vu le jour avant l'élection présidentielle et une quatrième devrait suivre d'ici la fin de l'année 2007. Etat des lieux*

**De mars à mai 2007, pas moins de trois sociétés aéroportuaires ont été créées.**

**Société aéroportuaire de Lyon-Saint Exupéry** (Référénts : MM. Villemagne et Barge)

Il s'agit en premier lieu de Lyon-Saint Exupéry qui a ouvert le ban dès le 9 mars 2007 en créant la SA Aéroports de Lyon. Regroupant les aéroports de Lyon-Saint Exupéry, troisième aéroport français et de Lyon-Bron, quatrième plate-forme française d'aviation d'affaires, la SA dispose d'une concession prolongée jusqu'en 2047, son capital de 148 000 euros étant réparti entre l'Etat 60%, la CCI de Lyon 25% et les trois collectivités territoriales (le Grand Lyon, le Conseil Régional Rhône-Alpes et le Conseil Général du Rhône) 15%.

La création de la SA va permettre aux aéroports de Lyon de relancer leurs investissements qui s'étaient inscrits en baisse en 2006 suite à la nécessité pour l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry de revenir à un ratio d'endettement fixé à 5% maximum par l'Etat. Entre 2007 et 2011, ce sont ainsi 110

millions d'euros qui devraient être investis pour améliorer les installations existantes comme le Terminal 1 et porter la capacité de Lyon-Saint-Exupéry à plus de 10 millions de passagers annuels.

#### **Société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac** (Référénts : MM. Keller et Boureau)

Au coude à coude avec Lyon, Toulouse-Blagnac est devenu, à son tour, une société aéroportuaire le 23 mars 2007. C'est, en effet, à cette date qu'a été signé l'avenant de prolongation de la concession aéroportuaire jusqu'au 31 décembre 2046. Présidée au niveau du Conseil de Surveillance par Emmanuel Duret, ancien Directeur Général d'Aéroports de Paris (ADP), Aéroport Toulouse-Blagnac est doté d'un capital de départ de 148 000 euros réparti entre l'Etat (60%), la CCI de Toulouse (25%) et les trois collectivités territoriales, le Grand Toulouse, le Conseil Général de la Haute-Garonne et le Conseil Régional de Midi-Pyrénées (5% chacune). En application de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, l'ensemble des 254 employés de l'aéroport est mis à disposition de la SA Aéroport de Toulouse-Blagnac par la CCI de Toulouse pendant une période maximale de dix ans au cours de laquelle la société leur proposera de signer un contrat de travail.

#### **Société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac** (Référént : M. Garandeau)

Bien parti pour figurer dans le trio de tête des futures sociétés aéroportuaires puisqu'il fut le premier à avoir créé la structure juridique de la future SA dès décembre 2005, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a finalement rejoint ses deux homologues de Lyon et Toulouse le 20 avril 2007. Ce jour-là a scellé la création de la nouvelle société aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac au même capital de 148 000 euros réparti entre l'Etat 60%, la CCI de Bordeaux 25% et les cinq collectivités territoriales – Conseil Régional d'Aquitaine, Communauté Urbaine de Bordeaux, Conseil Général de la Gironde, Ville de Bordeaux et Ville de Mérignac- 15%. Puis, l'avenant de prolongation de la concession de l'aéroport de Bordeaux jusqu'au 31 décembre 2037 a été signé le 2 mai 2007. Il faut rappeler que la gestion et l'exploitation de l'Aéroport de Bordeaux étaient confiées depuis 1931 à la CCI de Bordeaux, laquelle n'avait que peu de visibilité à long terme du fait du renouvellement des concessions pour une courte durée depuis le début des années 80.

#### **Société aéroportuaire de Nice-Côte d'Azur à venir fin 2007** (Référént : M. Nègre)

Pour l'aéroport de Nice, le processus de création de la SA suit son cours, cette plate-forme faisant l'objet d'une procédure de notification auprès des autorités communautaires afin de justifier qu'il ne bénéficie pas d'aides de la part de l'Etat. Les débuts de la SA sont donc attendus pour la fin de l'année 2007.

La loi relative aux aéroports a été votée le 21 avril 2005 mais il aura fallu attendre les derniers jours de février 2007 pour que les arrêtés d'application qui définissent les modalités pratiques soient publiés. L'échéance des élections présidentielles a été un aiguillon pour le gouvernement qui voulait que les premiers aéroports basculent dans le nouveau régime avant qu'il ne passe la main. Le 1<sup>er</sup> décembre dernier, les ministères concernés sont allés jusqu'à demander par courrier aux Chambres de commerce d'accélérer le mouvement afin qu'au moins trois aéroports aient changé de statut avant les élections.

#### **Des collectivités locales parties prenantes**

**Le flou qui a entouré jusqu'au dernier moment les modalités pratiques de la réforme n'a pas non plus facilité la prise de décision des collectivités locales. Le Grand Lyon ; le Conseil général du Rhône et la Région Rhône-Alpes qui avaient déclaré publiquement leur intention de monter au capital de la future Société anonyme Aéroports de Lyon, ont dû attendre que les statuts définissant leur rôle soit enfin rédigé par l'Etat pour que les élus locaux de chacune des collectivités puissent procéder au vote.**

Partout en France, le problème a été le même. Dans certaines régions, il a même été compliqué par la multiplication des candidatures. La loi octroie aux collectivités au maximum 15% du capital à répartir entre chacune. Dans l'esprit étaient concernés le conseil régional, le conseil général et la

communauté de communes. C'est le cas à Lyon. Mais là où les candidats supplémentaires se sont manifestés, de nouvelles interrogations se sont posées comme à Toulouse où les communes de Toulouse, Blagnac, Colomiers et Cornebarrieu, sur le territoire desquelles s'est développé l'aéroport ont fait acte de candidature.

Le même cas de figure s'est posé pour Bordeaux-Mérignac, où les communes de Bordeaux et de Mérignac se sont rajoutées.

A Nice ce sont les communes de Mandelieu et de Cannes qui ont déclaré leur intention, l'aéroport de Cannes entrant dans le périmètre de la future société. **Les préfets de région ont été amené à arbitrer. Il a été proposé à ces communes d'être représentées au conseil de surveillance sans toutefois avoir la possibilité de participer aux votes.**

**Si les CCI ont obtenu le changement de statut qu'elles demandaient pour leurs aéroports, le schéma de la réforme tracé par l'Etat n'est pas exactement ce qu'elles avaient envisagé initialement. Elles se retrouvent minoritaires dans le capital des nouvelles sociétés aéroportuaires.**

De son côté, l'Etat n'a jamais caché son intention de se retirer à terme de la gestion des aéroports.

➤ **Harmonisation PEB/PGS : la mission Rouquès a remis son rapport au Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ainsi qu'au Secrétaire d'Etat aux Transports**

Annick HELIAS (Direction Générale de l'Environnement), membre de la mission Rouquès, a confirmé la remise récente du rapport de la mission Rouquès chargée d'évaluer la possibilité d'une harmonisation des périmètres du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Gêne Sonore (PGS). Elle n'a pas souhaité commenter les conclusions du rapport et notamment préciser si certaines propositions que Ville et Aéroport avaient présentées lors de l'audition devant la mission Rouquès en janvier 2007 avaient été reprises. Mme HELIAS a conclu en disant qu'il appartenait désormais aux ministres concernés de se saisir de la question et de rendre public ce rapport commandé en novembre 2005 par Dominique PERBEN.

La Secrétaire générale de l'ACNUSA a informé Ville et Aéroport que Mme HELIAS serait auditionnée par l'Autorité lundi 10 septembre 2007.

➤ **Europe : Vols de nuit et révision de la Directive 2002/30**

Le 11 mai 2007 s'est tenue à Bruxelles une table-ronde des régions européennes sur la question des nuisances sonores aéroportuaires. A cette occasion, Ronny ROHART (DG Transports/Energie) a indiqué que la marge de manœuvre de la Commission européenne se trouve contrainte par les lignes directrices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces dernières privilégient une approche « équilibrée » et « au cas par cas » de la prise en compte tant des intérêts du transport aérien que de ceux des riverains des plates-formes aéroportuaires.

La Commission européenne ne dispose que de deux textes réglementaires pour tenter de peser dans le débat : les directives 2002/30/CE et 2002/49/CE. La première fixe les règles communes pour l'interdiction des avions les plus bruyants dans les aéroports européens mais « n'impose pas de limites en matière de nuisances sonores » comme l'a rappelé M.ROHART.

La seconde porte sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Elle cible tout autant les routes et les voies ferrées que les aéroports ou les sites industriels. Et elle s'applique aux seules agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Tout ce que la Commission peut exiger d'un aéroport en fait c'est qu'il procède à une évaluation du bruit et qu'il respecte la définition harmonisée des nuisances sonores avant de procéder de son propre chef à d'éventuelles restrictions d'exploitation. En outre, le dépassement maximum de 5 décibels par



rapport aux avions de chapitre 3 n'est applicable que dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements annuels.

La réglementation européenne, comme nous l'a indiqué par courrier Daniel CALLEJA, Directeur « Transport aérien » de la DG TREN, ne permet pas à la Commission de trancher pour le moment de façon décisive dans le débat sur les vols de nuit.

En application depuis novembre 2003, la directive 2002/30/CE doit être réexaminée dès cette année. Dans ce but, la Commission a lancé une étude et créé un groupe de travail dont la présidence a été confiée au français Michel VALET, ancien directeur adjoint de l'Inrets et spécialiste reconnu des problèmes de bruit dans les transports.

**Ce groupe de travail devrait rendre un rapport à l'automne prochain et la Commission décidera en 2008 s'il suffit d'amender la directive existante ou s'il est nécessaire d'en adopter une nouvelle. La balance entre les avantages économiques et les désavantages sonores des vols de nuit dédiés au fret pourrait être examinée à cette occasion.**

**Une révision de la directive 2002/49/CE sera engagée à son tour en 2009.**

A l'occasion de cette table-ronde, John STEWART, représentant l'association HACAN CLEAR SKIES (riverains de Londres), milite pour « un cessez-le-feu » des vols de nuit. Il pose une question laissée sans réponse : « les vols nocturnes ont-ils un réel intérêt économique ? ».

La Ministre bruxelloise de l'Environnement, Evelyne HUYTEBROECK, a souhaité à la fin des débats la création d'un « forum européen des territoires survolés ».

➤ **Nouvel aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes : une utilité publique reconnue (Réfèrent : M. Cercleron)**

Situation : à 20km au nord-ouest de Nantes

Surface : 1 000 hectares environ

Equipements : deux pistes prévues de 3 600 mètres à terme une aérogare d'une capacité initiale de millions de passagers

Investissement : 581 millions d'euros

La Commission d'enquête, en vue de la déclaration d'utilité publique, a émis un avis favorable au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le 13 avril 2007.

Cette décision concrétise le travail réalisé au sein de l'équipe projet pilotée par la DDE de Loire-Atlantique, la Direction de l'aviation civile Ouest à laquelle sont associés les autres services de l'Etat (Direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt, Direction régionale de l'Environnement, Services fiscaux) et les collectivités locales réunies au sein d'un syndicat mixte d'études.

**Une mise en service encadrée**

La Commission d'enquête, en vue de la déclaration d'utilité publique, a toutefois émis quatre réserves, dont l'une précise que l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique ne devra pas faire concurrence à la nouvelle plate-forme dès lors que celle-ci aura été mise en service.

Nantes-Atlantique sera donc fermé au trafic commercial et sa piste sera réservée aux seuls besoins d'Airbus.

Une autre réserve porte sur la création d'un observatoire environnemental unique et non de plusieurs.

Préalablement au début des travaux qui devraient commencer courant 2009, plusieurs étapes restent encore à franchir. Parallèlement à la procédure de déclaration d'utilité publique, qui devrait s'achever début 2008, un appel à candidatures pour la sélection du futur concessionnaire de l'aéroport sera lancé.

Puis interviendra la phase d'appel d'offres proprement dite pour aboutir à la désignation du concessionnaire.

Enfin, il faudra compter quatre années de travaux pour que le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes soit mis en service. En attendant, l'étude des futures procédures de navigation aérienne est sur le point d'être lancée.

L'Etat financera intégralement la construction de la tour de contrôle, du bloc technique ainsi que des équipements de radionavigation et de surveillance du futur aéroport.

**Prochainement sera mis en ligne sur [www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org) le dossier Notre-Dame-des-Landes accompagné d'un commentaire de Louis CERCLERON suite aux conclusions de la Commission d'enquête publique.**

#### **IV) Questions diverses : point financier, mesures A 380 sur Lyon-St-Exupéry**

**Etienne-Christian VILLEMAGNE** a présenté le dernier relevé bancaire et a indiqué la situation financière de l'association Ville et Aéroport au 10 septembre 2007. Ville et Aéroport présente un solde créditeur de 146 635 €. Il a précisé les adhérents n'ayant pas encore cotisé en 2007.

M.VILLEMAGNE a présenté également un graphique très parlant reprenant une série de mesures effectuées pour l'A 380 sur Lyon St-Exupéry à l'atterrissage et au décollage. Il a été observé une différence d'impact sonore suivant les communes considérées (Saint-Laurent-de-Mure, Grenay, Saint Quentin Fallavier pour le décollage ; Pusignan, Jons et Janneyrias pour l'atterrissage).

**Le conseil d'administration est clôt à 16h**