

Page 2

Gilles de Robien, Ministre des Transports, a présenté aux associations un plan de réduction des nuisances aériennes pour les aéroports parisiens. L'examen de l'opportunité d'une nouvelle plate-forme internationale est envoyé au Parlement et le site de Chaulnes est abandonné.



Contribution d'Etienne-Christian Villemagne, Trésorier de l'association, sur l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

Page 3

Le ministre des Transports, Gilles de Robien, confirme les craintes exprimées sur l'avenir du 3<sup>e</sup> aéroport.

Page 4

"Ville et Aéroport" formule 25 propositions pour réduire les nuisances aéronautiques des aéroports parisiens et régionaux.

Page 5

Nouvelle directive européenne relative aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté – Net recul de la législation sur la question des avions "hushkittés".



Page 6

Gestion des aéroports: vers un transfert de compétences.

Page 7

L'Union Européenne se dote d'une agence pour la sécurité aérienne.

Ciel unique européen. Bruxelles et sa drôle de méthode.

Collision: le contrôle aérien suisse mis en accusation).

Page 8

Activités de l'association Ville et Aéroport

## Le 3<sup>e</sup> aéroport international doit voir le jour

par Nicolas DUPONT-AIGNAN

Vice-Président de l'association



**L**e développement continu du secteur aérien – temporairement contrarié à la suite du 11 septembre 2001 – et la croissance du trafic qui l'accompagne rendent inévitable l'accroissement des infrastructures aéroportuaires dans le grand Bassin Parisien.

Le choix est simple, en effet: soit la forte augmentation de passagers transportés se fixera sur les aéroports existants (notamment Roissy et Orly), soit celle-ci sera absorbée par une nouvelle plate-forme dont la localisation conciliera raisonnablement les nécessités économiques avec les contraintes environnementales.

En d'autres termes, il faut choisir maintenant entre un développement anarchique ou maîtrisé du transport aérien à l'échelle nationale.

### Concilier environnement, économie et intérêt général

D'un point de vue environnemental, le développement des capacités d'Orly et Roissy n'est ni souhaitable, ni possible. À l'évidence, une aggravation des nuisances aériennes subies par le million de Franciliens, liées mécaniquement à l'augmentation du trafic, provoquerait des dégâts écologiques et sanitaires insupportables et une explosion de mécontentement sans précédent.

En effet, alors même que l'activité aérienne en région parisienne est cantonnée aux plafonds fixés par l'État (250 000 mouvements annuels à Orly et 55 millions de passagers annuels à Roissy), l'exaspération des populations au sol a d'ores et déjà atteint un seuil de rupture.

Au plan économique, ensuite: selon les adversaires du troisième aéroport, cette réalisation représenterait un investis-

sement considérable, d'autant plus injustifié qu'il serait superflu, dans la mesure où la simple extension des plates-formes parisiennes serait moins coûteuse.

L'argument est séduisant mais n'en demeure pas moins superficiel: en effet, a-t-on sérieusement évalué le coût des travaux respectifs et de l'incidence financière indirecte entraînée par l'encombrement de l'Ile-de-France au regard des retombées économiques dans la région du troisième aéroport? Le raccordement de la plate-forme de Vatry (Marne) à l'autoroute A4 et à la future ligne du TGV-Est a-t-elle fait par exemple l'objet d'estimations minutieuses?

### Une cause d'intérêt national

Dernier point, essentiel: la revendication d'un troisième aéroport ne traduit pas un égoïsme francilien, consistant à déplacer le problème chez les voisins, mais constitue à l'inverse une cause d'intérêt national. Paradoxalement, la plupart des villes d'accueil des aéroports régionaux y sont également favorables: il s'agit pour elles de conjurer un développement anarchique du transport aérien à l'échelle nationale, fondé sur le laisser-faire, qui est susceptible de provoquer une croissance déséquilibrée de leur propre plate-forme.

Enjeu en soi, la création du troisième aéroport peut également devenir le fer de lance d'une politique du transport aérien nouvelle, plus harmonieuse au plan national et respectueuse du cadre de vie des habitants. L'association Ville et Aéroport sera dans les mois à venir l'interprète et le défenseur de cette cause d'intérêt national, à laquelle elle invite chacun à se mobiliser.

Le temps presse...

# Gilles de Robien, ministre des Transports, présente son plan de réduction des nuisances aériennes aux associations

Le 25 juillet 2002, Gilles de Robien a reçu Ville et Aéroport et d'autres associations afin de présenter une série de mesures à court terme visant à réduire les nuisances aériennes des aéroports parisiens existants, notamment sur Roissy CDG. Ces mesures découlent de la concertation engagée depuis le mois de mai. L'association avait déjà été reçue le 22 mai dernier sur la question du troisième aéroport et la réduction des nuisances.

Le ministre des Transports, Gilles de Robien, a rendu publique une série de mesures qui doivent permettre de réduire les nuisances sonores des aéroports parisiens existants.

Après avoir reçu des élus franciliens, le ministre a affirmé devant les associations sa volonté de promouvoir le développement durable des aéroports parisiens. Ces mesures sont les suivantes :

## Une décroissance des vols de nuit entre 0 à 5 h

- Taxation plus lourde des vols de nuit et suppression des émergences sonores les plus fortes

- Air France, à la demande du Gouvernement, supprimera d'ici 2003 la quasi totalité de ses vols entre 0 et 5 h.

- La Poste réduira, elle aussi d'ici 2003, de 30 % ses vols de courrier postal pendant la même période.

- Les décollages non programmés pendant cette période seront, sauf exception ponctuelle, interdits.

- Les créneaux horaires abandonnés par les exploitants ne seront pas réaffectés au trafic nocturne.

- Adapter l'utilisation des différentes pistes et des procédures de navigation aérienne pour minimiser la gêne des riverains.

## L'adoption de plusieurs dispositions générales

- Pour Roissy CDG, institution d'un nouvel indicateur global de gêne sonore basé sur des bruits mesurés au sol. Cet indicateur restera plafonné à la valeur moyenne atteinte au cours des trois dernières années.

- Pour Orly, maintien du couvre-feu et de la limitation réglementaire fixée à 250 000 mouvements annuels.

- Extension à l'ensemble de la journée

dans un délai de 5 ans du retrait, jusqu'ici limité à la nuit, des avions les plus bruyants du chapitre III (ceux qui n'atteignent que marginalement – de moins de 5 dB - la limite du chapitre).

- Pour les couloirs aériens, la procédure "respect des couloirs aériens ou sanctions" sera mise en place dès cet automne.

- Publication d'ici la fin de l'année sur Internet des trajectoires, en temps différé.

- Constitution d'un observatoire du bruit aérien réunissant élus, associations et professionnels.

- Meilleure maîtrise de l'urbanisme dans les zones exposées au bruit. Quasi doublement des zones concernées par le droit à l'insonorisation des logements.

- Partage des richesses générées par l'aéroport : une mission sera confiée à un parlementaire pour un mode de partage équitable.

## L'opportunité d'une nouvelle plate-forme à l'étude

Concernant l'opportunité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire, le Ministre a émis le souhait que l'Assemblée nationale, dans le cadre de ses commissions, se saisisse de cette question.

Si l'opportunité d'une nouvelle plate-forme se dégageait et recueillait l'approbation de l'Exécutif, ce dernier prendrait ensuite toutes ses responsabilités quant à la recherche et au choix du site.

## Mission d'information parlementaire : "L'avenir du transport français et la politique aéroportuaire"

La mission d'information parlementaire réunit quatorze parlementaires et doit commencer ses travaux au début du mois d'octobre. Elle ne devrait pas rendre ses conclusions avant six mois.

« Notre travail devra répondre sur l'opportunité ou non de la réalisation d'un troisième aéroport. Au gouvernement, par la suite, de suivre ou non nos recommandations », précise M. Ollier. Il s'agit là de la troisième commission amenée à se pencher sur le dossier. Par le passé deux autres missions avaient remis leurs rapports.

Tout d'abord, celle menée par Jacques Douffiagues (1995-1996) et, plus récemment, la commission DUCSAI, conduite par Pierre Zemor (2001), qui avait retenu le site de Chaulnes.

### Président

M. Patrick Ollier, député des Hauts-de-Seine (UMP).

### Membres

- Chantal Brunel (UMP-DL), députée de la Seine-et-Marne.

- Pierre Cohen (PS), député de la Haute-Garonne.
- Stéphane Demilly (UDF), député de la Somme.
- Jacques Delassagne (CR), député de l'Aisne.
- Yannick Favennec (UMP-DL), député de la Mayenne.
- Nathalie Gautier (PS), députée du Rhône.
- François-Michel Gonnot (UMP-DL), député de l'Oise.
- Jean-Pierre Grand (UMP-RPR), député de l'Hérault.
- Alain Marty (UMP-RPR), député de la Moselle.
- Georges Mothron (UMP-RPR), député du Val-d'Oise.
- Odile Saugues (PS), députée du Puy-de-Dôme.
- Catherine Vautrin (UMP-RPR), députée de la Marne.
- Alain Venot (UMP-RPR), député d'Eure-et-Loir.
- Jean-Sébastien Vialatte (UMP-RPR), député du Var.

# Les craintes exprimées sur l'avenir du 3<sup>e</sup> aéroport se confirment

**Suite à la réunion au ministère des Transports, l'association Ville et Aéroport a jugé insuffisante et inquiétante la communication du ministre des Transports sur les mesures à court terme visant à réduire les nuisances aériennes. Par ailleurs, l'opportunité démontrée d'un troisième aéroport par la DUCSAI est remise en cause et le site de Chaulnes, décidé sous le gouvernement Jospin, est abandonné.**

L'association regrette que le Ministre ne se soit exprimé que sur les aéroports parisiens existants, notamment Roissy CDG, en occultant la situation de l'ensemble des principaux aéroports régionaux.

Sur la question sensible du 3<sup>e</sup> aéroport, M. de Robien a simplement proposé la création d'une mission parlementaire. Celle-ci devra réfléchir de façon générale à la politique de gestion aéroportuaire qu'il s'agit de mener d'ici à 2020 et, en particulier, à l'opportunité ou non d'une troisième plate-forme internationale. Si l'association ne rejette pas sur le principe la proposition d'une mission parlementaire sur cette question, elle y voit pour autant un abandon du site de Chaulnes qui avait été proposé et une négation de la mise en œuvre de la loi sur le débat public.

La mission DUCSAI avait permis, durant l'année 2001, à l'ensemble des acteurs du transport aérien de débattre pendant huit mois de l'opportunité d'un troisième aéroport et des différents sites proposés.

L'alternative est désormais la suivante : soit la forte augmentation de passagers transportés se fixera sur les aéroports existants, notamment Roissy CDG et Orly, cette situation serait inacceptable, soit celle-ci sera absorbée par une nouvelle plate-forme dont la localisation conciliera raisonnablement les nécessités économiques avec les contraintes environnementales et de sécurité.

Parallèlement, le seuil des 55 millions de passagers sur Roissy CDG annoncé par son prédécesseur, Jean-Claude Gayssot, est remis en question. Le ministre actuel affirme que cet engagement n'est pas officiel mais seulement

oral alors qu'il a été annoncé officiellement dès 1997.

L'association se félicite du maintien du couvre-feu et du plafonnement d'Orly.

Sur la réduction des vols de nuit sur Roissy CDG, il est vrai que le trafic nocturne a augmenté de 50 % depuis 1997 et que l'exaspération des riverains est grande. Cependant, ce ne sont pas les seules suppressions des mouvements d'Air France d'ici 2003, peu importants sur cette plage horaire, et la réduction des mouvements de La Poste de 30 % qui sont significatives. Qu'en est-il de l'opérateur privé de courrier express FedEx qui a installé son hub sur cette plate-forme, et qui vient de commander 10 gros porteurs A 380 ? Les mesures de couvre-feu seraient plus efficaces.

S'agissant d'un nouvel indicateur global de gêne sonore sur la nuit annoncé et qui sera plafonné à la valeur moyenne déjà atteinte au cours des trois dernières années, l'association est méfiante par principe. Elle préfère de loin la prise en compte de la mesure réelle prise au sol telle que le préconise l'Acnusa.

Par ailleurs, le ministre a rappelé des mesures qui ont été déjà mises en œuvre ou annoncées par son prédécesseur, notamment sur le retrait des avions classés chapitre II et celui des avions les plus bruyants chapitre III étalé sur une période de 5 ans. Sur le projet de loi PEB qui a été déposé au Sénat par le précédent gouvernement, le Ministre n'a pas précisé quel serait son avenir.

L'association note avec satisfaction, s'agissant des PGS, l'annonce du doublement du nombre de logements pouvant bénéficier de l'aide à l'insonorisation.



**Contribution  
d'Etienne-Christian  
Villemagne,  
Vice-Président  
de la Communauté de  
Communes de l'Est Lyonnais  
(CCEL) et Trésorier  
de l'association,  
adressée  
à Gilles de Robien**

C'est en tant que porte-parole de la communauté de communes de l'Est Lyonnais, toutes situées à proximité immédiate de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry, que M. Villemagne a attiré l'attention du Ministre sur l'état de saturation environnementale dans lequel se trouvent les habitants.

L'inventaire des sources de nuisances est éloquent : trafic aérien de Saint-Exupéry, ligne TGV Sud-Est, Autoroutes A 43 et A 432, prochainement la ligne TGV Lyon-Turin et le projet d'une ligne de fret ferroviaire (400 trains/24 h).

Le Territoire de la communauté de communes est partagé, morcelé par un maillage de voies de communication à proximité des habitations existantes. Il a été rappelé que le projet de création à Lyon-Saint-Exupéry d'un nouveau doublet de pistes est de nature ipso facto à augmenter le volume des nuisances et à rayer de la carte des quartiers entiers à Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure et à Pusignan.

Les approches suivant la pente ILS des futures pistes montrent un survol à 139 mètres des habitations à Saint-Laurent-de-Mure.

L'annonce du gel, voire de l'abandon de la création du troisième aéroport au Nord de Paris a relancé le débat de Lyon Saint-Exupéry comme aéroport de délestage de Roissy et Orly. Or, quelques aménagements des structures existantes de Lyon Saint-Exupéry permettraient d'augmenter sensiblement sa capacité.

Ce sont par exemple la construction de bretelles de dégagement rapide, la réalisation de seuils décalés...).

# “Ville et Aéroport” formule 25 propositions pour réduire les nuisances aéronautiques des aéroports parisiens et régionaux

Lors de son dernier conseil d'administration réuni à Paris le 9 juillet, les élus de l'association Ville et Aéroport ont en premier lieu réaffirmé leur position favorable à la réalisation du 3<sup>e</sup> aéroport international dans le grand Bassin Parisien. Afin de gérer la période transitoire d'ici la mise en service de la nouvelle plate-forme, ils ont ensuite formulé 25 propositions visant à réduire les nuisances aéronautiques des aéroports parisiens et régionaux. Celles-ci ont été adressées à l'attention de MM. De Robien et Bussereau, respectivement ministre des Transports et Secrétaire d'État aux Transports, ainsi qu'à M<sup>me</sup> Bachelot, ministre de l'Écologie.

Présentation des 25 propositions formulées autour de cinq points majeurs

## I) L'interdiction des vols de nuit sur les aéroports

**Proposition 1:** Transfert des activités de fret de l'Aéroport Roissy CDG sur l'aéroport de Vatry dans la Marne, cet aéroport pouvant être immédiatement opérationnel et accueillir par ailleurs une partie des vols charter de Roissy CDG.

**Proposition 2:** Délocalisation de l'Aéropostale et des sociétés de courrier express type FedEx. Le fret est responsable de l'essentiel des nuisances nocturnes sur les aéroports concernés.

**Proposition 3:** Obligation, pour les aéroports concernés, des procédures d'évolution particulières au décollage ou à l'atterrissage visant à limiter les nuisances sonores nocturnes.

**Proposition 4:** Adaptation des normes de bruit internationales à la croissance du trafic aérien.

**Proposition 5:** Réglementation au niveau de l'Union européenne pour la construction d'avions beaucoup moins bruyants, bien la date avant la date de 2006, envisagée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

**Proposition 6:** Élimination rapide à l'échelle européenne des avions les plus bruyants, notamment de ceux dotés d'un atténuateur de bruit (hushkit).

**Proposition 7:** Retrait de tous les avions classés chapitre II et accélération du retrait des avions du chapitre III les plus bruyants, actuellement prévu à l'horizon 2009.

**Proposition 8:** Renforcement et extension du système d'amendes pour non-respect de la réglementation.

**Proposition 9:** Augmentation pour ce faire des moyens financiers accordés à l'Acnusa.

**Proposition 10:** Réduction du bruit des avions la nuit à 80 dB(A) maximum dans la zone C des plans d'exposition au bruit.

**Proposition 11:** Instauration des couvre-feux totaux ou partiels entre minuit et 6 h pour les grands aéroports inclus dans des zones

urbanisées et modulation des taxes d'aéroport en fonction de l'horaire de décollage et d'atterrissage.

## II) La régulation de la croissance du trafic et l'augmentation de l'emport moyen

**Proposition 12:** Absorption du trafic par des mesures plus efficaces telles que des taxes sur le bruit des avions, des contrôles sur les types d'appareils autorisés ou sur les heures des vols, le respect des couloirs, la création de bretelles de détachement sur les plates-formes, la réalisation de seuils décalés pour une meilleure fluidité du trafic.

**Proposition 13:** Révision des créneaux horaires octroyés par les pouvoirs publics aux compagnies, notamment aux heures de pointe (de 6h30 à 9h30 et de 17h30 à 21 h).

**Proposition 14:** Instauration d'une limitation opérationnelle exprimée en nombre de mouvements d'avions annuels et non de passagers.

**Proposition 15:** Internalisation des coûts environnementaux tant au niveau des nuisances sonores (bruit) que de la pollution atmosphérique (kérosène) par l'instauration d'une taxe environnementale sur les compagnies aériennes selon le principe “pollueur-payeur”.

**Proposition 16:** Régulation moins discrétionnaire du trafic aérien et association des citoyens, de leurs élus locaux et des associations de défense de l'environnement aux décisions.

## III) Le développement des dessertes terrestres

**Proposition 17:** Recherche systématique d'une desserte TGV et TER efficace, en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF.

**Proposition 18:** Meilleure desserte terrestre pour les employés de la plate-forme, par transports collectifs et par route.

## IV) Mise en place d'un plan de soutien au développement maîtrisé des dix grands aéroports régionaux

**Proposition 19:** Développement “maîtrisé”

des grands aéroports régionaux, complément indispensable et prioritaire à la création d'une troisième plate-forme internationale, en conciliant le développement économique et l'exigence environnementale et de sécurité.

## V) La révision des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS)

**Proposition 20:** Pour les PEB, un projet de loi validé par l'ancien Conseil des Ministres est dans les cartons et doit servir de base pour garantir une meilleure protection des populations riveraines contre les nuisances sonores et une plus grande maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports. Les PEB ont été critiqués en raison d'indices de mesure du bruit inadaptés et suivant peu l'évolution de l'aéroport dans le temps. Ils doivent être révisés pour mieux intégrer la gêne ressentie par les populations.

**Proposition 21:** Engagement d'une réflexion active sur le renouvellement du tissu urbain (centres anciens, zones pavillonnaires) situé en zone C, afin de préparer l'avenir des communes concernées et d'éviter le déclin des tissus urbains existants, avec notamment aide soit versée aux collectivités locales pour favoriser un renouvellement urbain raisonné et elle préconise la création de fonds d'intervention sur le foncier.

**Proposition 22:** Extension des périmètres quasi inconstructibles autour des aéroports.

**Proposition 23:** Amélioration de la réglementation pour les PGS et l'aide à l'insonorisation des logements, en favorisant le principe de l'unicité communale.

**Proposition 24:** Harmonisation des zones des nouveaux PGS (I, II, III) avec celles des zones A, B, C des nouveaux PEB. Il est important que les zones du PGS soient établies sur la base du trafic estimé dans cinq ans.

**Proposition 25:** Mise à l'étude de l'élargissement des Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires aux grands aéroports régionaux.

# Nouvelle directive européenne relative aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

**“Ville et Aéroport” observe un net recul de la législation sur la question des avions dits “hushkittés” (avions disposant d’atténuateurs de bruit).**

La directive du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 vise à « établir des règles applicables dans la Communauté pour faciliter l'introduction de restrictions d'exploitation homogènes au niveau des aéroports de façon à limiter, voire réduire, le nombre de personnes souffrant des effets nocifs du bruit » (article 1-a).

Elle se fonde sur une « approche équilibrée », aéroport par aéroport: dans ce cadre, « lorsqu'elles envisagent d'introduire des restrictions d'exploitation, les autorités compétentes prennent en considération les coûts et avantages que sont susceptibles d'engendrer les différentes mesures applicables, ainsi que les caractéristiques propres à chaque aéroport » (article 4-3).

Ville et Aéroport, qui défend pourtant l'idée d'une réglementation aéroport par aéroport, pense que cette directive n'offre pas de garanties suffisantes de protection des riverains d'aéroports. D'une part, elle considère que l'abrogation du règlement limitant, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2002, l'exploitation des avions dits “hushkittés” ne peut qu'aggraver la situation.

D'autre part, la directive ne prévoit aucune garantie en contrepartie des “obstacles” qu'elle crée à l'introduction des restrictions

d'exploitation: la directive ne contient aucune disposition visant à obliger la recherche de solutions de lutte contre le bruit; la directive définit de façon très stricte la nature d'un “aéroport urbain” qui seul pourra bénéficier de restrictions supplémentaires; les modalités de retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 sont peu favorables à une rapide amélioration de la situation au voisinage des plates-formes aéroportuaires...

En outre, Ville et Aéroport constate qu'une

fois encore l'approche traditionnelle par chapitre OACI a prévalu: la gêne effectivement subie par les riverains n'est pas prise en considération, les restrictions d'exploitation devront se fonder « sur le bruit émis par l'aéronef, déterminé par la procédure de certification... » (article 4). Les mesures disponibles à l'Acnusa montrent qu'il n'est plus concevable d'élaborer des réglementations visant la protection des riverains d'aéroports sur la base de normes élaborées à des fins de certification. Ces normes autorisent des niveaux de bruit de plus en plus élevés quand la masse de l'avion au décollage augmente.

Ville et Aéroport regrette l'adoption rapide d'un texte qui aurait mérité que l'on prenne quelques mois supplémentaires de réflexion, notamment sur sa capacité à répondre aux objectifs annoncés, ses modalités de mise en œuvre et ses impacts. C'est dans cet esprit que

l'association avait adressé un courrier à l'ancien ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot.

En tout état de cause, l'association demande que la mise en œuvre pratique de l'approche équilibrée soit clarifiée, avec ou sans transposition; elle souhaite également que le gouvernement utilise la future directive relative à l'évaluation

et à la gestion du bruit ambiant pour fixer des objectifs de réduction des nuisances sonores.

La directive définit la notion d’“approche équilibrée” comme “une approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites “à moindre bruit” et de restrictions d'exploitation” (article 2-g).

## Les Etats-Unis lèvent leur plainte dans l'affaire des hushkits mais maintiennent leurs poursuites contre la Belgique

Les États-Unis ont annoncé qu'ils levaient leur plainte à l'Organisation de l'aviation civile internationale contre les États membres de l'UE dans l'affaire des “hushkits”, mais qu'ils maintiennent les poursuites contre la Belgique.

Les États-Unis avaient introduit en mars 2000 une plainte à l'OACI contre un règlement européen qui devait interdire à partir d'avril 2002 l'immatriculation d'avions équipés de dispositifs destinés à réduire le bruit des avions, les “hushkits”. Ce règlement était discriminatoire, estimaient les États-Unis, principal fournisseur de ces équipements, généralement installés sur des Boeing. Afin d'éviter une nouvelle guerre commerciale transatlantique, l'UE a adopté en mars dernier un règlement qui abroge le règlement “hushkit” de 1999. Ce nouveau texte fonde les restrictions sur le bruit des avions dans les aéroports européens sur les règles définies à l'OACI en octobre 2001. Il a reçu la bénédiction de Washington.

Les États-Unis ont toutefois décidé de poursuivre la plainte contre la Belgique, parce qu'elle a adopté le 14 avril un arrêté royal qui interdira à partir de juillet 2003 certains types d'avions (dont les avions hushkittés) sur certains aéroports belges entre 23 heures et 6 heures du matin.

Selon eux, cet arrêté est contraire aux règles définies à l'OACI et dans le nouveau règlement européen, notamment parce que: 1) il établit des règles générales et non “aéroport par aéroport”; 2) il ne prend pas en compte d'éventuelles mesures alternatives; 3) il repose sur des normes générales et non des normes de performances.

La Belgique estime de son côté que l'arrêté ne fait que reprendre le contenu d'un accord conclu avec deux compagnies aériennes sur le trafic nocturne, ce que Washington conteste en soulignant que l'arrêté a justement été étendu à tous les aéroports et toutes les compagnies, sans consultation avec les parties intéressées.

La Commission européenne a écrit à la ministre belge des Transports, Isabelle Durant, pour demander des explications sur cette décision qui ne tient pas compte de la nouvelle réglementation de l'UE.



De gauche à droite: Yves Bur, député-maire de Lingolsheim (67); Jean-Pierre Blazy, député-maire de Gonesse et président de l'association Ville et aéroport; Horst Czech, directeur des relations publiques Eurocontrol et Julien Delannay, chargé de mission de l'association, guidés par le directeur du Centre expérimental Eurocontrol lors de leur visite à Brétigny dans l'Essonne, le 5 mars dernier.

# Gestion des aéroports : vers un transfert de compétences

**Dans la continuité de la politique de décentralisation menée en France depuis 1982, le législateur vient d'ouvrir, en adoptant la Loi sur la démocratie de proximité, une expérimentation visant à conférer aux collectivités territoriales un rôle accru dans le développement des infrastructures aéroportuaires. C'est la première étape d'un transfert de compétences qui pourrait être confirmé fin 2006**

Déjà examinée en 1983, à une époque où le transport aérien n'était pas encore libéralisé, la décentralisation des aéroports français est redevenue d'actualité au début des années 2000.

À la faveur d'un rapport remis au Premier ministre sur l'avenir de la décentralisation, Pierre Mauroy proposait alors d'examiner un transfert de compétences aux régions en matière aéroportuaire.

Et cette proposition est d'autant plus légitime que les collectivités locales sont d'ores et déjà très fortement impliquées dans la gestion des aéroports régionaux et locaux dont elles soutiennent financièrement l'exploitation et les investissements.

En effet, à l'exception des grands aéroports dont le trafic dépasse le million de passager par an, « aucune plate-forme n'assure le grand équilibre à l'aide des ressources aéroportuaires perçues auprès des compagnies aériennes ou provenant des redevances domaniales », note Claude Azam, chef du Service des Bases Aériennes.

Aussi, pleinement conscientes que les aéroports sont des outils d'aménagement du territoire, les collectivités locales ont apporté 259 des 411,6 millions d'euros d'investissements réalisés au cours des dix dernières années sur les plates-formes à vocation régionale ou locale.

De fait, lors du processus de renouvellement des concessions aéroportuaires initié en 1999, plusieurs collectivités se sont déclarées prêtes, dans ces conditions, à prendre en charge les

aéroports les concernant. Tel est le cas du département de l'Isère qui assure dorénavant l'avenir de la plate-forme de Grenoble-Saint-Geoirs dans le cadre d'une Convention de mutation domaniale conclue avec l'État.

L'expérimentation retenue par la "loi Vaillant", signée et publiée les 27 et 28 février dernier, doit permettre aux collectivités territoriales d'acquérir les compétences techniques inhérentes à l'exploitation aéroportuaire, d'en apprécier les enjeux et de mieux appréhender les conditions d'un éventuel transfert définitif. Définie à l'article 105, cette expérimentation est ouverte jusqu'au 31 décembre 2006.

Très souple, cette loi ne définit d'emblée ni les aéroports concernés par l'expérimentation, ni les collectivités territoriales qui peuvent en bénéficier. Aux acteurs, l'État et les collectivités intéressées, d'apprécier les meilleures conditions d'exploitation d'un aéroport en fonction de sa vocation et des besoins du territoire qu'il dessert.

L'objectif poursuivi apparaît simple : faire en sorte que les décisions stratégiques concernant l'exploitation et l'aménagement d'une plate-forme soient prises au bon niveau territorial. Sa mise en œuvre nécessitera une réflexion et une concertation approfondies entre tous les acteurs, au premier rang desquels les conseils régionaux et généraux.

Enfin, cette période d'expérimentation pourra être l'occasion de répondre aux interrogations de certaines collectivités qui jugent

qu'une politique d'harmonisation des équipements aéroportuaires doit être maintenant conduite dans leurs régions. Dans ce contexte, le rôle de l'État évoluera. Il restera cependant un acteur essentiel, conservant toutes ses prérogatives en matière de navigation aérienne et garant de la sécurité et de la sûreté.

Cette question d'une nouvelle gestion aéroportuaire sera traitée dans le cadre des secondes rencontres de l'association qui se tiendront le 21 octobre prochain à l'Assemblée nationale à Paris.

**Pour plus de précisions sur ces propositions, voir le rapport de Jacky Lebrun "Aménagement du territoire et aéroports de proximité" débattu en 2002 au Conseil économique et social.**

## Collision : le contrôle aérien suisse mis en accusation

La collision entre un Tupolev russe et un Boeing cargo de DHL au-dessus du lac de Constance a fait 71 morts dont 45 enfants du Bachkortostan, une petite république de l'Oural traumatisée par la tragédie. Les aiguilleurs suisses sont considérés comme responsables du drame.

L'examen de la boîte noire du Tupolev a montré que les contrôleurs avaient ordonné au pilote de descendre cinquante secondes seulement avant la collision et que ce dernier avait obéi dans les vingt-cinq secondes.

La société privée suisse de contrôle aérien Skyguide, qui parlait le lendemain du drame d'une minute et demie, a confirmé ce délai de cinquante secondes, ajoutant que le pilote avait répondu tardivement à ses appels répétés de descente.

Au même moment, l'équipage du Boeing indiquait à la tour de contrôle de Zurich que son système automatique d'alarme lui avait ordonné de perdre de l'altitude. Ces deux manœuvres simultanées ont entraîné la catastrophe. Fait aggravant, Skyguide a admis que son système d'alerte automatique était en maintenance et ne pouvait donc avertir d'un risque de collision.

# *L'Union Européenne se dote d'une agence pour la sécurité aérienne*

**Le Conseil Transports/Télécommunications a adopté formellement le 18 juin 2002 le règlement créant une agence européenne de sécurité aérienne. Au nom de la Commission européenne, Mme Loyola de Palacio, Vice-Présidente en charge des transports et de l'énergie, s'est félicitée de cet accord.**

**A** lors que la croissance du trafic aérien s'accélère, les citoyens demandent légitimement un service de meilleure qualité, avec moins de retards et des tarifs toujours plus accessibles. Mais ils veulent également que le plus haut niveau de sécurité soit garanti et que la croissance n'affecte pas leur environnement. À cet égard, la création de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est une avancée majeure. Cette agence sera chargée de la réglementation de la sécurité et de la compatibilité environnementale de l'aviation civile. D'ores et déjà des travaux ont été entrepris par la Commission

pour préparer et faciliter la mise en place de l'agence qui selon le règlement qui vient d'être adopté, doit être opérationnelle dans un an et prendre en charge les tâches qui lui incombent.

Elle aura pour objet notamment : d'assister le législateur communautaire dans le développement des normes communes propres à assurer le plus haut niveau de sécurité et de protection environnementale ; de veiller à leur application uniforme en Europe, ainsi qu'à la mise en œuvre des mesures de sauvegarde nécessaires ; de promouvoir leur diffusion au niveau mondial.

Afin de préserver notre environne-

ment des effets des aéronefs, la Communauté a adopté des normes visant à limiter le bruit émis par les avions et envisage également de définir des niveaux de protection en matière de pollution. Ces exigences doivent être traduites en critères techniques précis et les aéronefs doivent y satisfaire avant d'être autorisés à voler. Il existe malheureusement de nombreuses divergences dans l'interprétation de ces exigences risquant d'affecter la libre circulation des produits aéronautiques. L'existence d'une autorité unique permettra d'harmoniser les règles techniques et en assurera une application uniforme.

## *Ciel unique européen : Bruxelles et sa drôle de méthode*

**La méthode suivie par la Commission de Bruxelles pour unifier l'espace aérien européen au plus tard le 31 décembre 2004 justifie toutes les suspensions. C'est ainsi que les contrôleurs aériens de plusieurs pays d'Europe marquent leur désaccord avec le projet de "ciel unique" et de privatisation que défend la Commission. Ils ont manifesté le 19 juin 2002 considérant que les changements prévus par ce projet risqueraient de se traduire par des cadences de travail infernales, incompatibles avec une réelle sécurité du contrôle aérien**

**L'**objectif est clair : diminuer les retards qui ne cessent d'augmenter dans les aéroports. Mais les moyens envisagés sont extraordinairement compliqués et le discours est ambigu. Depuis 1994, le nombre de vols augmente en moyenne de 11 % par an en Europe et le niveau de retard est supérieur à celui de 1998. Une harmonisation des technologies et des procédures de contrôle de la navigation contribuerait assurément à réduire les délais d'attente dans les aéroports. Mme Loyola de Palacio, commissaire européenne en charge de ce dossier jure qu'il

n'est pas question de privatisation. La démarche suivie depuis trois ans est cependant celle de la technocratie sournoise.

En fait, la Commission s'octroie le rôle réglementaire – un "régulateur communautaire fort" – les autorités nationales n'ayant plus qu'à veiller à l'exécution de ces règles. On n'y trouve aucune trace de préoccupation à l'égard des nuisances. Les Commissaires européens, en parfaits technocrates, ne se soucient pas de l'idée que les usagers peuvent se faire de leur sécurité.

Pour sa part, Ville et Aéroport considère que des améliorations et

une meilleure coopération entre États sont nécessaires et possibles. Elles reposent sur une gestion harmonisée et centralisée non seulement des flux de trafic, mais aussi de la ressource devenue rare qu'est l'espace aérien en portant une attention toute particulière à la gestion des espaces utilisés par les différentes forces armées européennes.

Passagers et personnes survolées attendent beaucoup des femmes et des hommes qui assurent leur mission de sécurité. Pourquoi ne pas instituer un service public européen sur cette question ?

# Calendrier des activités de l'association

## OCTOBRE

### VENDREDI 4 OCTOBRE

- Conseil d'Administration (Assemblée Nationale, 3<sup>e</sup> bureau).
- Participation à la manifestation organisée par l'ADVOCNAR sur le site de Roissy CDG.

### JEUDI 10 OCTOBRE

- Déjeuner de presse (2<sup>e</sup> rencontre de l'association).

### LUNDI 21 OCTOBRE

- Deuxièmes rencontres de l'association Ville et Aéroport (Assemblée nationale, Salle Victor-Hugo).

## NOVEMBRE

### A PARTIR DU 15 NOVEMBRE

- Débat public sur l'aéroport Notre-Dame-des-Landes. Participation et contribution de l'association (date à préciser). Rencontre avec l'ensemble des acteurs locaux et notamment les élus de la Communauté de Communes Erdres et Gesvres.

## DÉCEMBRE

- Déplacement sur le site aéroportuaire Bordeaux-Mérignac (date à préciser).

LUNDI 21 OCTOBRE, DE 8 H 30 À 17 H

Appel à tous les adhérents

2<sup>e</sup> Rencontres de l'association Ville et Aéroport

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ET FISCALES  
DES GRANDS SITES AÉROPORTUAIRES FRANÇAIS

Assemblée nationale - salle Victor-Hugo: 101, rue de l'Université - 75007 Paris.

### LIENS UTILES

Adresses de sites Internet

[www.villaeroport.org](http://www.villaeroport.org)  
[www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr)  
[www.dgac.fr](http://www.dgac.fr)  
[www.adp.fr](http://www.adp.fr)

[www.ufcna.com](http://www.ufcna.com)  
[www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)  
[www.environnement.gouv.fr](http://www.environnement.gouv.fr)  
[www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)

## BULLETIN D'ADHÉSION

À renvoyer: M. Delannay, Chargé de mission, Association Ville et Aéroport,  
66, rue de Paris 95 500 Gonesse. Tél/fax/rép. 01 39 85 95 96.

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
Code Postal: \_\_\_\_\_ Ville: \_\_\_\_\_  
Téléphone: \_\_\_\_\_ Profession: \_\_\_\_\_  
E-mail: \_\_\_\_\_

- J'adhère à l'Association Ville et Aéroport et je joins un chèque à l'offre de l'association Ville et Aéroport en règlement de ma cotisation.
- Je recevrai notamment le Bulletin de liaison de l'association Ville et Aéroport.

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_ Signature