



Bulletin de liaison

SOMMAIRE

- 2 Ville et Aéroport a fait sa rentrée 3 Actualités du transport aérien 4 Parole d'adhérent / contact

Editorial

Ville et Aéroport a fait sa rentrée.

Le conseil d'administration a fixé l'agenda fin 2007 et 2008. Des audiences et des déplacements sont programmés. Un colloque aura lieu à l'automne 2008. Il traitera de l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines d'aéroports.

Lors de son audience au siège de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), notre association a réaffirmé ses propositions : renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA, amélioration du dispositif d'aide aux riverains par un renforcement du produit de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes, nécessité d'une harmonisation PEB-PGS, amélioration de la concertation publique et maîtrise des nuisances sonores aériennes (plafonnement du trafic, vols de nuit).

Actuellement se déroule le Grenelle de l'environnement. Les groupes de travail ont fait des propositions sur l'aérien et notamment l'instauration d'une taxe sur le kérosène, ce qui va dans le bon sens. Ville et Aéroport a transmis sa contribution aux ministres concernés en attendant le plan de mesures qui sera annoncé par le Président de la République fin octobre.

A l'avenir, Ville et Aéroport souhaite consolider le lien avec ses adhérents et cette publication mensuelle y contribue. Ainsi, en dernière page est prévue une rubrique « parole d'adhérent » afin que chaque élu qui le souhaite puisse réagir sur un sujet sensible.

Bonne lecture à tous.

A LA UNE

Ville et Aéroport a fait sa rentrée : conseil d'administration et audience à l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)

Le conseil d'administration s'est tenu le 11 septembre dernier à l'Assemblée nationale. Le programme d'activités a notamment été acté. Dans la foulée, une délégation « Ville et Aéroport » a été auditionnée par les membres de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).

Finalisation du programme d'activités 2007/2008

Cinq audiences à venir

Cinq demandes d'audience ont été adressées suite à la réunion du Conseil d'administration. La première a été adressée au Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau. Les administrateurs de Ville et Aéroport souhaitent aborder avec lui 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, etc.

La seconde porte sur la Charte du développement durable de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. Une mission de réflexion a été confiée à Jacques Dermagne, Président du Conseil économique et social, auprès duquel une délégation Ville et Aéroport présentera sa contribution.

Trois autres audiences sont prévues à la direction générale de l'aviation civile, à l'association des régions de France sur le dossier « Communautés aéroportuaires ». Enfin, une audience sur la question sensible de l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines est programmée avec le Secrétaire d'Etat à l'Ecologie, Nathalie Kosciusko-Morizet.

Deux déplacements à Paris-Beauvais-Tillé et Cologne-Bonn

■ Le phénomène low-cost à Beauvais avec Ryanair

Aujourd'hui, certaines plates-formes connaissent un fort développement de leur trafic dû aux compagnies low-cost. C'est le cas de l'aéroport Paris-Beauvais-Tillé, devenu « millionnaire » en passagers. De même, sur certains grands aéroports régionaux tels que Marseille ou Nice, des aéroports dédiées aux low-cost ont vu le jour. C'est pourquoi Ville et Aéroport se rendra le 23 novembre prochain à Beauvais. Cette journée de travail commencera par un déjeuner institutionnel au Conseil général de l'Oise, collectivité adhérente. Elle se poursuivra sur le site aéroportuaire avec notamment une réunion avec les responsables de la compagnie Ryanair et en fin de journée avec les représentants d'associations de riverains.

■ La problématique du fret express : visite du « hub » européen d'UPS à Cologne

Ville et Aéroport avait déjà eu l'occasion de visiter le « Hub » européen de la société FedEx à Roissy-Charles-de-Gaulle. Elle se rendra à Cologne les 5 et 6 décembre pour observer le fonctionnement du « Hub » d'UPS. Cette journée de travail pourra alimenter la réflexion de Ville et Aéroport sur le dossier sensible des vols de nuit.

■ Colloque à l'automne 2008

Le conseil d'administration a discuté du prochain thème du colloque Ville et Aéroport. Son choix s'est porté sur une question d'actualité : les conséquences sanitaires du transport aérien sur les populations riveraines d'aéroports. (pollution chimique, bruit, santé). Un état des lieux de la question est en cours avant la proposition d'un programme examinée lors de la prochaine réunion du Conseil d'administration en novembre. Ce colloque aura lieu durant la première quinzaine d'octobre 2008 à la Maison de la Chimie.

■ Communication de Ville et Aéroport

Il a été décidé la parution d'un bulletin de liaison mensuel. Quatre pages sont consacrées aux activités de l'association ainsi qu'à l'actualité du transport aérien. Deux rubriques « Juridique » et « Parole d'adhérent » sont notamment prévues. Outre le bulletin, une actualisation du site Internet www.villaeroport.org est assurée. Enfin, une parution semestrielle est programmée (huit pages). Elle portera sur des articles de fond.



Jean-Pierre BLAZY
Président



Brèves



■ Premier semestre 2007 : le trafic aérien poursuit sa progression

Le premier semestre 2007 est marqué par la poursuite d'une progression soutenue du trafic (+5,9%) comparable à celle dont ont bénéficié les premiers semestres 2005 et 2006. Cette hausse se traduit par des mouvements d'ampleur inégale : une croissance du trafic international (+7,3%), une stagnation du trafic intérieur métropolitain (+0,9%) grâce à la poursuite du rattrapage constaté sur les liaisons transversales (+4,7%). Par rapport au premier semestre 2001, le trafic total progresse de presque 19% et le trafic international de 33%. Les gains respectifs de ces deux trafics sont 9,1 et 11 millions de passagers sur les six ans.

■ Charte de développement durable de Roissy CDG : vers un accord « gagnant-gagnant » ?

Au mois de juin dernier, Nicolas Sarkozy s'est déclaré « favorable à ce que des quotas d'émission de CO₂ s'appliquent désormais au transport aérien ». Il a également souhaité que le développement de la plate-forme prenne en compte la protection des riverains. Ainsi, le Président a souhaité que soit signée une charte pour le développement durable de Roissy CDG. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux Transports », et Pierre Graff, Pdg d'Aéroports de Paris, ont été invités à participer à la négociation de cette charte. Jacques Dermagne, Président du Conseil Economique et Social (CES) est chargé d'animer la réflexion sur ladite charte et Ville et Aéroport a sollicité auprès de lui une audience. La réflexion portera également sur les aéroports avec lesquels des transferts d'activité sont possibles dans les 20 ou 30 ans à venir.

■ Orly : plus de 1500 dossiers d'insonorisation de logements en retard

Plus de 1500 dossiers de riverains de l'aéroport d'Orly demandant des aides à l'insonorisation sont « en retard » faute de ressources financières suffisantes. Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat à l'Ecologie, s'est « engagée » à inclure ce sujet dans le Grenelle de l'Environnement. Il s'écoule en moyenne trois ans entre le dépôt d'une demande et l'accord pour le financement des travaux. Il y a donc urgence à revaloriser la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) au niveau recommandé par l'ACNUSA, soit 110 millions par an. Cela permettrait d'insonoriser l'ensemble des logements concernés dans les dix ans.

■ Crash du concorde : les révélations de l'instruction

L'enquête touche à sa fin et fait apparaître qu'un défaut de conception fragilisant le supersonique n'avait jamais été corrigé. Plusieurs personnes devraient comparaître en correctionnelle pour « homicides et blessures involontaires » lors d'un procès qui pourrait se tenir en 2008. La compagnie américaine Continental Airlines, en tant que personne morale, et l'un de ses chefs techniques sont mis en examen aux côtés de deux ingénieurs d'Aérospatiale et d'un membre de la Direction générale de l'aviation civile. Aucune faute n'a été retenue contre Air France et Aéroports de Paris. Selon les experts judiciaires, Concorde aurait pu résister aux éclats de pneu si les constructeurs et les autorités administratives avaient remédié à une faiblesse de l'appareil localisée de longue date au niveau du réservoir.

Audience ACNUSA

>>> suite de la page 1

Les derniers rapports d'activité sont sans concession vis-à-vis de l'action de l'Etat relative à la maîtrise des nuisances aériennes, jugée inefficace à bien des niveaux : dysfonctionnements des instances de concertation (CCE), du dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements (CCAR), augmentation du nombre d'habitants survolés notamment autour des aéroports parisiens, non respect de la réglementation par les compagnies (trajectoires, décollages non programmés entre minuit et cinq heures à Roissy CDG).

Sept propositions remises à l'ACNUSA

A cette occasion, la délégation Ville et Aéroport a pu soumettre à l'Autorité les dossiers qu'elle juge sensible. Elle a notamment remis un document présentant ses sept propositions.

Propositions 1 et 2 : renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA

Ville et Aéroport propose que le ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an renouvelable aux recommandations formulées par l'ACNUSA et que l'Autorité présente annuellement un rapport sur les vols de nuit au Parlement, au Gouvernement et devant chaque Commission consultative de l'Environnement. Sur demande de l'ACNUSA, le ministère de la Santé réalise une étude épidémiologique relative aux effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines. (2)

Proposition 3 : amélioration du dispositif d'aide aux riverains et revalorisation de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Ville et Aéroport demande que soit défini une nouvelle assiette de la Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée. Elle est due par les compagnies aériennes selon le principe pollueur-payeur.

Proposition 4 : Harmonisation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Gêne Sonore (PGS)

Dans le cadre d'une réforme du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, Ville et Aéroport propose la fusion des dispositifs de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et de Plan de Gêne Sonore (PGS). De cette fusion est créé le Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA). Le PEBA a pour objet à la fois la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports et la réparation, c'est-à-dire l'insonorisation des logements et des équipements. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation.

Dans le cadre de la réforme du code de l'urbanisme, Ville et Aéroport propose notamment la révision de l'article L.147-5 en étendant à la zone C des PEBA la possibilité de construire des équipements publics ou collectifs jugés nécessaires aux populations existantes. En outre, il rend possible en zone C la construction de logements à condition que l'augmentation éventuelle de la population en résultant soit faible car il ne s'agit en aucun cas de remettre en question le principe même de la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports.

Proposition 5 : Améliorer la concertation publique

Ville et Aéroport rejoint l'analyse de l'ACNUSA sur la concertation qu'elle juge « défailante ». C'est pourquoi elle demande que soient mises en place les communautés aéroportuaires et que soient créées parallèlement les Commissions de l'Environnement et d'Aide aux Riverains d'Aéroports (CEARA), en remplacement des Commissions (CCE et CCAR) existantes qui fonctionnent mal.

Propositions 6 et 7 : Maîtriser les nuisances sonores aéroportuaires

Afin de limiter les nuisances sonores aéroportuaires dans les zones à forte densité de population, Ville et Aéroport propose l'instauration d'un plafonnement du nombre de mouvements sur les principaux aéroports français. Sur la question sensible des vols de nuit, Ville et Aéroport demande que la nuit soit définie et propose un couvre-feu total entre 0h et 5h ainsi qu'un couvre-feu partiel entre 22h et 6h. En outre, elle demande que le seuil de bruit la nuit soit fixé à 80 dB(A).

Juridique

Circulaire relative à la mise en oeuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains autour des aéroports en préparation.

Elle vise notamment à améliorer la gestion des crédits d'aides aux riverains, en particulier sur les modalités de détermination des frais de gestion au profit des aéroports, sur l'affectation du produit de trésorerie issu de la taxe sur les nuisances sonores aériennes et sur le suivi régulier des dossiers instruits par les gestionnaires d'aéroports.

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Arrêté du 9 octobre 2007 modifiant l'arrêté du 19 octobre 1999 qualifiant d'aéroports entièrement coordonnés les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle

Commentaire Ville et Aéroport

Les chiffres mentionnés dans le premier tableau de l'Annexe illustre l'augmentation de la capacité globale de l'aéroport pour la prochaine saison aéronautique de l'Eté 2008. Est-ce à dire que la volonté de l'Etat est d'encourager la croissance du trafic de Paris-Charles-de-Gaulle ? A la lecture du tableau, on observe que le nombre de mouvements par heure est appelé à croître. Or, dans le même temps, une charte pour le développement durable de l'aéroport doit être rédigée et signée d'ici un an. Mais peut-on encore parler de « développement durable » dans ces conditions ?

Actualités du transport aérien

36^{ème} Assemblée générale de l'OACI à Montréal

L'OACI en désaccord avec l'UE sur le système de quotas de CO2 du secteur aérien

L'OACI, une agence des Nations unies, a tenu la 36^{ème} session de son Assemblée à Montréal du 18 au 28 septembre 2007. Trois thèmes étaient abordés : la sécurité et la sûreté de l'aviation, la navigation aérienne et la protection de l'environnement. En juin dernier, la 63^{ème} assemblée de l'association internationale du transport aérien (IATA) à Vancouver avait enfin défini l'environnement comme « principal défi ».

Réduction des gaz à effet de serre : quelles mesures ?

L'assemblée de l'OACI a notamment débattu des mesures à prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'industrie aérienne. Celles-ci devraient croître de 4,6% annuellement d'ici 2025. D'après l'OACI, le secteur aérien représente 2% des émissions totales de GES et devrait passer à 3% en 2050. Rappelons que les émissions de l'aviation civile internationale ne sont pas comptabilisées dans les bilans de réduction de gaz à effet de serre des pays industrialisés en vertu du protocole de Kyoto.

Désaccord OACI-UE sur une réduction contraignante d'émissions de CO2

A l'instar des Etats-Unis, la plupart des délégations ont estimé que les Etats ne devraient pas appliquer de systèmes d'échange de droits d'émissions aux transporteurs d'autres Etats, sauf sur la base d'accord mutuels. Or, depuis septembre 2005, la Commission européenne propose d'intégrer les compagnies aériennes dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre : à partir de 2012 tous les vols à destination ou en provenance de son territoire seront concernés. Ce qui limiterait l'impact du système de 75% selon certaines études.

L'OACI n'a finalement adopté le 28 septembre qu'un « programme d'action » officiellement « agressif » en matière de changements climatiques. L'Assemblée a décidé de créer un groupe de travail qui devra faire des recommandations au conseil de l'OACI pour réduire les émissions. Les options à étudier comprennent les mesures volontaires, les progrès technologiques dans les aéronefs et les équipements au sol, des mesures opérationnelles plus efficaces, des améliorations de la gestion du trafic aérien, des incitations économiques positives et des mesures fondées sur le marché.

Réserve formelle de l'UE sur une résolution de l'OACI

L'Assemblée a adopté une résolution sur l'usage de mesures liées au marché qui indique notamment que les membres de l'OACI devraient signer des accords individuels avec les pays dont ressortent les compagnies aériennes, avant de leur appliquer des systèmes d'échange d'émissions. L'UE a fait savoir qu'elle ignorerait cette résolution et a émis une réserve formelle. « Nous croyons que l'OACI a abdiqué son rôle de chef de file que lui

France – Grenelle de l'Environnement : propositions des groupes de travail sur l'aérien. Extraits choisis. Ville et Aéroport adresse sa contribution aux ministres concernés

Groupe de travail n° 1 : "Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie"

B. Ramener les émissions des transports à leur niveau de 1990 d'ici 2020

Les émissions de gaz à effet de serre n'ont cessé d'augmenter ces dernières années (+22% depuis 1990). Un ensemble de mesures, qui peuvent pour beaucoup être mises en oeuvre très vite, doit permettre d'inverser enfin cette tendance et de revenir en 15 ans au niveau de 1990, ce qui ne constituera qu'une première étape sur la trajectoire du "facteur 4"

Les experts proposent de rétablir le vrai coût du transport aérien dont les émissions augmentent rapidement, en l'intégrant dans le marché de quotas de gaz à effet de serre, voire par une taxe sur le kérosène augmentant le prix des trajets aériens qui sont desservis par une ligne ferroviaire à grande vitesse (par exemple sur le trajet Paris-Strasbourg ou Paris-Londres), et en supprimant les subventions publiques aux compagnies à bas coûts (low-cost)

Groupe de travail n° 3 : "Instaurer un environnement respectueux de la santé"

Proposition 3 : Réduire les inégalités face au bruit

Le groupe considère que la résorption des "points noirs" de bruit liés aux infrastructures de transports terrestres et aériennes est une priorité sanitaire et devra être obtenue dans les 5 ans à venir. La mise en place d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations, permettant la concertation, est à favoriser. La question de l'interdiction des atterrissages et décollages de nuit dans les aéroports est une question complexe ; le collège des ONG est favorable à une telle interdiction.

Lien Internet Grenelle de l'environnement
www.legrenelle-environnement.fr

Contribution Ville et Aéroport sur
www.villaeroport.org

BREVES



■ Carences dans la sécurité aérienne belge

L'OACI dresse un rapport accablant sur la sécurité aérienne en Belgique. Il y aurait de graves manquements dans le système et les procédures belges. Les associations de riverains ont réagi dénonçant l'embargo d'un an voulu par les autorités belges sur ce rapport. Un silence pesant jusqu'aux élections. Cet audit montre les lacunes gravissimes dans l'organisation, la coordination, le recrutement et la formation du personnel. La Belgique se classe derrière des pays comme la Malaisie, la Bulgarie ou encore la Gambie. Des pays qui n'ont pas les moyens financiers de la Belgique.

■ Aéroports : les enjeux d'une décentralisation-privatisation

Le mode de gestion de tous les aéroports de France, en métropole et outre-mer, est en train de changer profondément. A des degrés divers, selon la taille du trafic des plateformes aériennes, les collectivités territoriales sont toutes concernées par cette évolution et ont à y prendre une part effective de responsabilité. Les 12 « grands aéroports », hors paris « millionnaires » en passagers, passent d'un régime de concession aux CCI à la constitution de sociétés aéroportuaires. Le capital initial, totalement public, est ouvert à hauteur de 15% à une participation des collectivités volontaires. Néanmoins, pour les sociétés aéroportuaires déjà créées (Lyon, Toulouse, Bordeaux), soulignons que la ville-site de Blagnac n'a pas obtenu de siège au conseil de surveillance de la société et s'en plaint avec raison.

■ Transport aérien de passagers et effet de serre

L'aviation commerciale émet 2,5% des émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO2) dues aux activités humaines. Du fait de l'altitude, les émissions de vapeur d'eau produites par les avions entraînent la formation de traînées de condensation et de cirrus qui produisent de l'effet de serre supplémentaire. L'augmentation de la mobilité des personnes et l'essor du tourisme international laissent présager une prolongation des tendances historiques de croissance du transport aérien de passagers. Les gains d'efficacité énergétique ne semblent pas suffisants pour empêcher une hausse significative de l'impact climatique du transport aérien.

■ Low-cost : EasyJet va investir 600 millions d'euros à Roissy et Lyon d'ici 2011

EasyJet a annoncé début octobre son intention d'investir 600 millions d'euros d'ici à 2011 pour créer deux nouvelles bases en France sur les aéroports de Roissy CDG et Lyon Saint-Exupéry. Grâce à cet investissement, EasyJet prévoit de transporter, depuis la France, 8 millions de passagers en 2008 et 12 millions vers 80 destinations en 2011. EasyJet est actuellement la 4^{ème} compagnie aérienne en Europe et la deuxième en France. La compagnie prévoit de transporter 38 millions de passagers en 2007.

PAROLE D'ADHERENT

Nantes-Notre-Dame-des-Landes

Commentaire de Louis Cercleron sur l'avis d'enquête publique



"Après consultation de l'avis de la commission d'enquête publique sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, je tiens à souligner notamment la nécessité du bon rétablissement de la voirie. Il s'agit de la deuxième réserve des commissaires enquêteurs qui indiquent avec raison que "le projet de rétablissement des communications paraît faible".

Or, je considère comme impérative la sécurisation de la traversée du bourg de Notre-Dame-des-Landes. Son désenclavement passe par un nouvel aménagement de la voirie et du contournement Est et Ouest du bourg. S'imposent également le réaménagement de la voirie vers Grandchamp-des-Fontaines ainsi que l'examen des voies transversales de la Communauté de communes Erdre et Gesvres.

Par ailleurs je demande que soit créée par anticipation une Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pour le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou toute autre instance de concertation. En effet, l'ensemble des acteurs concernés doit pouvoir examiner en amont la question des trajectoires aériennes, l'aménagement des nouvelles voies ferrées, la répartition du trafic (jour, soirée, nuit), etc. "

Retrouvez l'avis d'enquête publique sur le projet de nouvel aéroport Nantes Notre-Dame-des-Landes sur le site www.villaeroport.org (rubrique « actions de l'association—presse communication—communiqué de presse »)



Association Ville et Aéroport
66 rue de Paris
95500 GONESSE

Téléphone : 01 39 85 95 96
Télécopie : 01 39 85 95 96
contact@villaeroport.org

Site web : www.villaeroport.org

L'association Ville et Aéroport a pour objet notamment de promouvoir le développement durable autour des aéroports, d'améliorer la qualité de vie des populations soumises aux nuisances aéroportuaires, et de favoriser une plus juste répartition des retombées économiques générées par l'activité aéroportuaire.

Trafic des principaux aéroports français au 1er semestre 2007

	PASSAGERS			MOUVEMENTS				
	en milliers	2007/2006	2006/2005	2007/2001	en milliers	2007/2006	2006/2005	2007/2001
PARIS	41.319	+ 4,5 %	+ 5,1 %	+ 13,0 %	383,0	+ 2,5 %	+ 3,1 %	+ 1,9 %
PARIS CHARLES DE GAULLE	28.371	+ 5,0 %	+ 6,2 %	+ 16,7 %	266,2	+ 2,5 %	+ 3,1 %	+ 2,5 %
PARIS ORLY	12.947	+ 3,4 %	+ 3,0 %	+ 5,7 %	116,7	+ 2,7 %	+ 3,0 %	+ 0,7 %
NICE COTE D'AZUR	4.837	+ 3,4 %	+ 2,9 %	+ 6,3 %	81,7	+ 5,1 %	+ 4,5 %	- 8,6 %
LYON ST EXUPERY	3.509	+ 5,9 %	+ 1,8 %	+ 9,7 %	63,5	+ 0,9 %	+ 1,0 %	- 2,5 %
MARSEILLE PROVENCE	3.198	+ 14,8 %	+ 1,5 %	+ 3,5 %	47,4	+ 8,4 %	+ 0,7 %	- 2,9 %
TOULOUSE BLAGNAC	3.047	+ 2,5 %	+ 1,7 %	+ 9,3 %	40,8	+ 0,6 %	+ 0,6 %	- 11,0 %
BALE MULHOUSE	2.068	+ 12,6 %	+ 33,3 %	+ 19,7 %	30,1	+ 5,0 %	- 2,9 %	- 39,2 %
BORDEAUX MERIGNAC	1.656	+ 6,4 %	+ 4,6 %	+ 6,3 %	25,6	+ 1,8 %	+ 4,7 %	- 6,6 %
NANTES ATLANTIQUE	1.242	+ 8,2 %	+ 9,3 %	+ 20,0 %	18,4	+ 0,4 %	+ 3,6 %	- 14,4 %
BEAUVAIS TILLE	1.006	+ 9,8 %	+ 3,1 %	+ 392,9 %	7,1	+ 6,1 %	+ 6,1 %	+ 237,5 %
STRASBOURG	942	- 5,3 %	+ 4,0 %	- 14,1 %	18,7	- 5,1 %	+ 8,6 %	- 13,0 %
MONTPELLIER MEDITERRANEE	616	- 2,5 %	- 0,1 %	- 26,7 %	7,6	- 1,4 %	+ 5,7 %	- 39,5 %
LILLE LESQUIN	478	+ 13,2 %	+ 8,4 %	- 1,7 %	8,9	+ 8,4 %	+ 1,6 %	- 29,1 %
AJACCIO-CAMPO-DELL'ORO	450	+ 4,4 %	+ 2,0 %	- 9,2 %	6,0	+ 0,7 %	- 3,5 %	- 12,5 %
BIARRITZ-ANGLET-BAYONNE	435	+ 8,1 %	+ 5,2 %	+ 12,9 %	5,1	+ 2,3 %	+ 4,1 %	+ 0,6 %
BREST-BRETAGNE	416	+ 6,1 %	+ 4,1 %	+ 10,3 %	7,4	+ 3,3 %	+ 1,3 %	+ 1,6 %
TOTAL DES 15 AEROPORTS	65.217	+ 5,1 %	+ 5,0 %	+ 11,7 %	751,4	+ 2,8 %	+ 2,7 %	- 6,4 %

Agenda

► Réunions internes

06/11/07 : Conseil d'administration, 14h-16h, Assemblée Nationale

08/04/08 : Assemblée générale ordinaire, 10h30-13h, Assemblée Nationale

• ► Réunions externes

Audiences à venir :

- Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat aux Transports
- Nathalie Kosciusko-Morizet, Secrétaire d'Etat à l'Ecologie
- Jacques Dermagne, Président du Conseil Economique et Social — Mission de réflexion sur la charte du développement durable de Roissy CDG)
- Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile
- Alain Rousset, Président de l'Association des Régions de France

► Déplacements

Problématique low-cost - 23/11/07

Déplacement au Conseil général de l'Oise et sur le site de Paris

Beauvais-Tillé — Rencontre avec les responsables de la Compagnie low-cost Ryanair

Problématique du fret express – 05 & 06/12/07

Visite du « Hub » européen de la société UPS à Cologne

► Colloque

07/10/08 : Colloque Ville et Aéroport :

« Les impacts sanitaires du transport aérien. Analyse et enjeux pour l'avenir », 9h-17h. — Maison de la Chimie – Paris