



Page 2-3

Assemblée générale
de « ville et aéroport » -
débat sur la question des vols de
nuit en France et en Europe



Page 4-5

État des lieux des aéroports français

Les élus de « ville et aéroport »
sur le site aéroportuaire
de Strasbourg-Entzheim



Page 6

Judi 2 juin 2005:
colloque européen « vols
de nuit » organisé par « ville et
aéroport » et l'Airport Regions
Conference (ARC) à Bruxelles

Page 7

Une solution européenne
pour les vols de nuit ?

À Francfort, un couvre-feu
a été négocié avec les riverains

Page 8

Programme d'activités 2005
Liens utiles

15/12/04 - Assemblée Nationale - Réunion
du Conseil d'administration
De gauche à droite: M. BARGE, Maire de
Jonage (69), M. BUR, Député Maire de
Lingolsheim (67), M. CERCLERON, Maire
de Notre-Dame-des-Landes (44),
M. BLAZY, Président de "Ville et Aéroport"
et Député Maire de Gonesse (95),
M. DELANNAY, Chargé de mission de "Ville
et Aéroport", M. GARANDEAU, Secrétaire
général de "Ville et Aéroport" et Adjoint
au Député Maire de Mégnac (33)

Le développement durable doit s'appliquer au transport aérien

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

Nous avons assisté à une forte reprise du trafic aérien en 2004 qui traduit une sortie de crise après les attentats du 11 septembre 2001, l'épidémie de SRAS et la guerre en Irak. Ainsi, les aéroports français ont enregistré une hausse de 4,9 % de leur trafic comparé à 2003, avec 133,9 millions de passagers. Cette reprise sera confirmée en 2005 puisque l'UCCEGA (Union des Chambres de Commerce et d'Établissements Gestionnaires d'Aéroports) annonce une hausse de 4,5 à 5 % pour 2005.

Instauration d'une taxe environnementale d'un euro par passager

Ce constat nous oblige à redoubler d'efforts afin de promouvoir le principe de développement durable, désormais constitutionnel, qui a été intégré à la Charte de l'Environnement. Force de propositions, notre association travaille à ses différentes applications possibles au secteur du transport aérien: réglementation européenne sur les vols de nuit, plafonnement pour chaque aéroport sur la base du nombre de mouvements d'avions (décollage ou atterrissage) annuels, internalisation des coûts environnementaux et instauration d'une taxe environnementale d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée.

« Ville et Aéroport » s'inquiète du choix de l'hypertrophie parisienne en matière de politique aéroportuaire. Si les aéroports de province enregistrent 48,8 millions de passagers en 2004, Aéroports de Paris a vu son trafic augmenté de 6,6 % à 75,3 millions de passagers. Roissy CDG a atteint plus de 528 000 mouvements annuels.

Ces résultats s'expliquent par la croissance du trafic international et la montée en puissance des compagnies à bas prix (low-cost).

Les élus se refusent à la politique du gigantisme aéroportuaire et prônent au contraire un développement raisonné, c'est-à-dire limité des plates-formes au regard des contraintes environnementales et de l'impératif de sécurité.

Le Président de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuares), à l'occasion de la parution de son rapport d'activité 2004, regrette que les préoccupations environnementales progressent « de manière désespérément lente » au niveau des gestionnaires. Il est également très critique sur la loi portant création des communautés aéroportuares. C'est une bonne idée proposée initialement par « Ville et Aéroport » mais la loi a été votée trop rapidement et les ressources prévues pour leur fonctionnement restent encore virtuelles.

Des moyens pour la communication auprès des adhérents : site Internet, bulletin de liaison, flash info mensuel et revue de presse

L'année 2005 doit permettre une plus large mobilisation des élus. Plusieurs dossiers sensibles appellent notre avis: révision des plans d'exposition au bruit notamment en région parisienne, amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation, solution européenne pour les vols de nuit, projet d'aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes, souci de la concertation avec les pouvoirs publics et transparence de l'information.

L'association se donnera les moyens d'une communication régulière auprès de ses adhérents: site Internet, bulletin de liaison, auxquels s'ajouteront un flash info et une revue de presse mensuels.



Débat sur la question des vols

Trafic en hausse dans les aéroports en 2004 – Hausse de 4,5 à 5 % prévue pour 2005

Les aéroports français ont accueilli 133,9 millions de passagers en 2004, soit une hausse de 4,9 % comparé à 2003, en partie grâce à l'activité internationale et les compagnies « low-cost ».

Le trafic à l'international a progressé de 8,5 % l'an dernier pour Aéroports de Paris (ADP) et de 12,2 % pour les aéroports régionaux. Les compagnies à bas prix ont transporté 12,3 millions de passagers en France en 2004, soit 10 % du trafic des aéroports métropolitains et 16,2 % de celui des aéroports régionaux. Le trafic devrait poursuivre sa progression cette année. Pour 2005, la plupart des aéroports considèrent que le trafic va continuer à augmenter autour de 4,5-5%.

L'Assemblée adopte le projet de loi sur les aéroports

L'Assemblée nationale a adopté le 10 mars en première lecture le projet de loi relatif aux aéroports qui transforme Aéroports de Paris (ADP) en société anonyme, met en place des sociétés gestionnaires des grands aéroports régionaux et modernise le recouvrement des redevances aéroportuaires.

Le texte prévoit que l'État détient la majorité du capital de la nouvelle société ADP. Néanmoins, certains parlementaires y voient la future privatisation d'ADP qui n'est justifiée par aucun motif d'intérêt général ni d'exigence communautaire. La deuxième mesure phare du projet permet à l'État de créer des sociétés de gestion des grands aéroports régionaux, ouvertes aux capitaux publics et privés. Douze aéroports sont concernés: Strasbourg, Lyon, Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Cayenne et Saint-Denis de la Réunion. L'État restera le seul décideur pour leur création dont le capital initial, entièrement détenu par des personnes publiques, pourra être ouvert au secteur privé.

Plusieurs amendements ont été adoptés accordant aux seules Chambres de Commerce et d'Industrie l'initiative de la demande de création de sociétés aéroportuaires. Il ne faudrait pas que l'on assiste à la prise de la majorité du capital par un seul groupe qui deviendrait l'unique maître à bord. Déjà voté en première lecture au Sénat en novembre, le texte a été examiné en deuxième lecture par les sénateurs le 31 mars. Il a été adopté par un vote conforme.

À l'occasion de l'Assemblée générale ordinaire de l'association qui s'est tenue à l'Assemblée Nationale le 15 mars 2005, un débat sur les vols de nuit en France et en Europe était organisé.

Cette année, l'invité d'honneur M. Charles de COURSON, Président du groupe d'études parlementaire sur « les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires » et Député de la Marne, a exposé aux élus, de façon détaillée, les différentes législations existantes en France et au sein de l'Union européenne.

Un débat qui préfigure le colloque européen de « Ville et Aéroport » sur les vols de nuit le 2 juin à Bruxelles.

Avant l'Assemblée générale ordinaire proprement dite, la première partie de cette réunion était consacrée comme chaque année à un débat autour d'une question majeure. Les vols de nuit, nuisance la plus mal ressentie par les populations riveraines, marque le programme d'activités que s'est fixé l'association pour l'année 2005. Charles de Courson, l'un des spécialistes de cette question au titre de Président du groupe d'études parlementaire sur « les vols de nuit et les nuisances aéroportuaires », fait le constat de leur augmentation et de la sensibilité croissante des populations au bruit et à la qualité de l'environnement.

M. de COURSON indique d'emblée que le problème des vols de nuit soulève trois questions :

- 1°) Les vols de nuit: qu'est-ce que c'est? Quelle définition a-t-on de la nuit? Est-il possible d'interdire les vols de nuit en France et en Europe?
- 2°) Est-il possible de réduire le nombre des vols de nuit?
- 3°) Est-ce qu'on peut réduire de façon absolue le nombre de mouvements la nuit

Dédier une plate-forme aux vols cargo express dans des zones peu habitées

À la première question, la réponse est « non ». L'idée d'interdire les vols de nuit en France et en Europe n'est pas réaliste. En France, il faudrait délocaliser les plates-formes. En Europe, cela causerait une forte dégradation des délais de livraison s'agissant du fret express; la conception étant différente d'un pays à l'autre.

En ce qui concerne le courrier postal, on peut réduire les vols postaux mais pas les supprimer.

À la deuxième question, la réponse est « oui », même s'il y a des difficultés. L'interdiction totale est une illusion. Si l'on prend l'exemple d'Orly qui applique le couvre-feu entre 23h et 6h, on sait que des dérogations sont accordées pour des vols de nuit donc on



15/03/05 - Assemblée Nationale - Assemblée générale "Ville et Aéroport"

Intervention de M. Charles de COURSON, Président du groupe d'étude parlementaire "Vols de nuit et nuisances aéroportuaires" et Député de la Marne. M. de COURSON est entouré à gauche de M. VILLEMAGNE, Trésorier de l'association et Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69). À droite, M. BLAZY, Président de "Ville et Aéroport" et Député Maire de Gonesse.

ne peut pas parler de couvre-feu total.

D'après M. de COURSON, la première idée serait de dédier une plate-forme aux vols cargo express dans des zones peu habitées. Il s'agirait de coordonner le fret express et l'aéropostale. Cela introduit la question de la délocalisation du bruit. La proposition de loi d'Yves COCHET d'avril 2001 qui visait à interdire les vols de nuit à l'échelle nationale entre 23h et 6h n'était pas réaliste et d'ailleurs elle avait été vidée de son contenu lors de son examen puisqu'on avait retenu la recommandation de l'ACNUSA de fixer plutôt un seuil de bruit à ne pas dépasser sur cette plage horaire: 85 dB(A).

Possibilité de délocaliser une partie du fret express et du fret postal à 10, 15 ou 20 ans

Si l'on considère une plate-forme dédiée dans une zone faiblement peuplée, on peut penser à Vatry. M. de COURSON prend l'exemple de cet aéroport qui se situe dans sa circonscription. Il y a 1500 à 2000 personnes concernées. Pour M. de COURSON, il ne faudrait pas tomber dans ce qu'il appelle le concept d'« indien » ou « zone poubelle ». On

de nuit en France et en Europe



Les élus présents à l'Assemblée générale ordinaire du 15 mars 2005

serait dans la situation où l'on concentrerait tous les vols de nuit au-dessus de quelques villages.

Si l'on prend l'exemple de FedEx qui a installé son hub à Roissy CDG après avoir quitté la Belgique, on sait que le fret tout cargo à des liaisons avec les cargos mixtes. Par ailleurs, il n'y a pas de low-cost qui opère la nuit et seulement quelques vols passagers sur les créneaux de nuit. La possibilité de délocaliser une partie du fret express et du fret postal peut être envisagée à 10, 15 ou 20 ans.

À Roissy CDG, sur 162 vols enregistrés par nuit, seulement 2 ou 3 sont supprimés

À la dernière question, M. de COURSON rappelle les mesures prises par l'actuel Ministre

des Transports, Gilles de ROBIEN pour réduire le nombre de mouvements la nuit à Roissy CDG. Le plafond est passé en 2004 de 26 000 à 22 500 mouvements. Ces mesures ont touché Air France et La Poste mais pas FedEx, compagnie la plus nuisante à Roissy la nuit. Sur les 162 vols enregistrés par nuit, seulement 2 ou 3 vols sont supprimés et on assiste à des reports avant minuit et après cinq heures.

M. de COURSON résume son propos en disant que sur cette question des vols de nuit, une coordination et une intervention de l'Union européenne serait efficace. Si le couvre-feu total n'existe pas, des mesures de restriction sur la nuit sont à prendre.

M. de COURSON fait ensuite le tableau des législations sur les grands aéroports européens concernés (Cf. Tableau encadré)

En conclusion, l'Union européenne reste très en deçà des politiques nationales. Il faudrait prévoir une harmonisation des réglementations et un durcissement.

La deuxième partie de la réunion était consacrée à l'Assemblée Générale proprement dite. Le rapport moral du Président et Député Maire de Gonesse (95), M. Jean-Pierre BLAZY, a été approuvé à l'unanimité tout comme celui le rapport financier du Trésorier et Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69), M. Etienne-Christian VILLEMAGNE.

TABLEAU DES LÉGISLATIONS SUR LES GRANDS AÉROPORTS EUROPÉENS CONCERNÉS

Amsterdam-Schiphol où la période concernée est de 23h à 6h. Les avions du chapitre III et II sont interdits et l'État a procédé à l'insonorisation de 10 000 logements; en Allemagne où les Verts sont puissants. À l'aéroport de Francfort, il y a des restrictions sur la plage horaire 0h-5h. On enregistre 100 mouvements entre 22h et 6h. Suite à une négociation de 4 ans entre le gestionnaire de l'aéroport, la société Fraport cotée en Bourse et les élus riverains, il a été décidé la construction d'une 4^e piste en 2006 contre un couvre-feu et le transfert des vols de nuit sur l'ancienne plate-forme militaire de Hahn, située à 120 km. À Munich, la plage de silence est définie entre 0h et 5h (sauf pour l'aéropostale). 38 mouvements sont enregistrés entre 22h et 6h mais 10 vols entre 0h et 5h; en Espagne, à Madrid, il y a interdiction des vols de nuit entre 0h et 6h; en Angleterre, à Londres-Heathrow, il y a un système de limites saisonnières et par compagnie. Entre 23h et 7h, il y a interdiction pour les appareils de type Boeing, DC 10. La limitation pour l'Été est de 3250 mouvements. En Hiver, la limitation est de 4250 mouvements; à Oslo, on note de fortes restrictions entre 23h et 5h et interdictions pour les avions supérieurs à 88 EPNdB; à Copenhague, entre 23h et 6h le seuil de bruit est fixé à 85 dB(A); à Genève/Zurich, on note une interdiction des décollages entre 22h et 0h; 98 EPNdB ou 06. Entre 0h et 6h, interdiction de décollage et entre 0h et 5h, interdiction des atterrissages.

Projet d'aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes : le plan est choisi

Le comité de pilotage de Notre-Dame-des-Landes a pris sa décision le 7 mars. Le choix définitif de la disposition générale du site est le suivant : deux pistes divergentes et décalées pour limiter au maximum la gêne sonore auprès des habitants. Si l'on en croit les études, les nuisances aéroportuaires n'affecteront que 870 personnes en 2015 avec des rotations concernant 3 millions de passagers, et 2693 habitants en 2050 avec 9 millions de passagers.

Parallèlement à ces dispositions, des mesures de délaissement seront prises à l'égard des propriétaires se trouvant dans les zones de bruit significatives « version 2050 » comme le prévoit la loi « Démocratie de proximité ». Mais sur ce point précis les services de l'État s'appuient sur la courbe B du PEB, périmètre beaucoup trop restreint pour les élus locaux. Afin de ne pas reproduire les erreurs du passé, il est essentiel de prévoir un périmètre du droit de délaissement suffisamment large jusqu'en limite extérieure de zone C du PEB.

Il a été procédé au renouvellement du Conseil d'administration de l'association conformément à l'article 7 des statuts. La nouvelle liste des membres du Conseil d'administration de « Ville et Aéroport » :

- M. Jean-Pierre BLAZY, Président, Député Maire de Gonesse (95)
- M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Vice-Président, Député Maire de Yerres (91)
- M. Bernard KELLER, Vice-Président, Maire de Blagnac (31)
- M. Bernard GARANDEAU, Secrétaire général, 1er Adjoint au Député Maire de Mérignac (33), Vice-Président du Conseil général de la Gironde (33)
- M. Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier, Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69)

- M. Gaston LATSCHA, Adjoint au Maire de Héringue, membre de la Communauté de communes des Trois Frontières (68)
 - M. Didier GONZALES*, Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
 - M. Pierre FAYNOT*, Vice-Président du Conseil général de la Marne (51)
 - M. Lucien BARGE, Maire de Jonage (69)
 - M. Daniel SIMONPIERI, Maire de Marignane (13)
 - M. Jacques MYARD, Député Maire de Maisons-Laffitte (78)
 - M. Yves BUR, Député Maire de Lingolsheim (67)
 - M. Jean LE GAC, Maire de Saint-Leu-la-Forêt (95)
 - MME Françoise VERCHERE, Maire de Bouguenais (44)
 - M. Dany WATTEBLED, Maire de Lesquin (59)
 - M. Serge ANDREONI, Maire de Berre-l'Étang (13)
 - M. Louis CERCLERON, Maire de Notre-Dame-des-Landes, Vice-Président de la Communauté de Communes d'Erdré et Gesvres (44)
- *Nouveaux membres

Les élus de « ville et Aéroport » sur le site aéroportuaire

Le 7 mars 2005, une délégation d'élus de l'association « Ville et Aéroport » s'est rendue sur le site aéroportuaire de Strasbourg-Entzheim, poursuivant l'état des lieux des grands aéroports français. Cette journée a permis de visiter les installations aéroportuaires et de rencontrer l'ensemble des acteurs du transport aérien au niveau local : direction de l'aéroport, CCIS, collectivités locales, élus des communes riveraines et associations de riverains.

Aide à l'insonorisation autour des aéroports : les collectivités peuvent emprunter

La loi de finances rectificative pour 2004 élargit les possibilités d'affectation du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Les recettes collectées pourront désormais contribuer au remboursement des emprunts contractés par les collectivités territoriales pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores. Les modalités du calcul de la TNSA ont été précisées par le décret n°2004-1426 du 23 décembre 2004 et par deux arrêtés du 23 décembre 2004.

D'après l'ACNUSA, le produit annuel de la TNSA porté à 55 millions d'euros est nettement insuffisant. À ce rythme, il faudra 20 ans pour insonoriser tous les logements. Pire, sur les 55 millions d'euros qui auraient dû être affectés à l'aide à l'insonorisation autour des 10 grands aéroports, seuls 30 millions l'ont été d'après les gestionnaires (ADP et CCI). La DGAC parle de 34 millions. En 2005, pour les aéroports parisiens, ADP espère 35 millions d'euros, contre 23 millions en 2004, pour insonoriser 2000 logements.

Taxe sur le kérosène pour les compagnies aériennes : J.BARROT très réservé

En février, le commissaire européen aux Transports Jacques Barrot a exprimé, en marge de la présentation de nouveaux projets de réglementation européenne renforçant les droits des passagers, ses réserves à l'égard de la proposition franco-allemande de taxation du kérosène pour financer le développement en Afrique.

M. Barrot a appelé à faire « très attention aux compagnies européennes » et à ne pas « courir des risques en les défavorisant » par rapport à leurs concurrentes.

La Commission s'était dite favorable à l'idée avancée par Paris et Berlin, à la condition toutefois qu'une telle initiative ne nuise pas à la compétitivité des compagnies aériennes.

Suite à la visite des installations aéroportuaires (Terminal et zone militaire), la réunion de travail avec la direction de l'aéroport et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg (CCIS) a permis aux élus de l'association de pointer les limites de développement de Strasbourg-Entzheim, la qualité d'élaboration de la Charte de l'Environnement « 50 actions pour 5 ans » et la transparence des informations via SYMBOISE (SYstème de Mesure du Bruit, d'Information et d'Observation de Strasbourg-Entzheim).

Des potentialités de développement limitées pour Strasbourg-Entzheim

L'exposé de la direction de l'aéroport a laissé apparaître des potentialités limitées de développement pour Strasbourg-Entzheim. En effet, trois Obligations de Service Public (OSP) sur Munich, Amsterdam et Milan qui sont des « hubs » majeurs en Europe ont été suspendues pour des raisons de créneau horaire.

Ce constat a été confirmé par les représentants des collectivités locales lors de la réunion avec les Élus l'après-midi. Le département du Bas-Rhin a exprimé son inquiétude quant à la viabilité européenne de Strasbourg-Entzheim. La Région Alsace a insisté sur l'idée que Strasbourg-Entzheim était un aéroport de métropole régionale. Les aéroports de Baden-Baden, Bâle-Mulhouse, Francfort et Lahr sont une concurrence sérieuse au développement de Strasbourg-Entzheim.

Par ailleurs, il a été rappelé la baisse annoncée du trafic passagers à Strasbourg avec la future mise en service du TGV-Est, plus le TGV Rhin-Rhône. La direction de l'aéroport estime à - 50 % les liaisons programmées avec Paris et



07/03/05 -- Aéroport de Strasbourg-Entzheim

De gauche à droite : M. BLAZY, Président de "Ville et Aéroport" et Député Maire de Gonesse (95), M. BUR, Député Maire de Lingolsheim (67), M. RUSSEL, Directeur de l'aéroport de Strasbourg, M. GARANDEAU, Secrétaire général "Ville et Aéroport" et adjoint au Maire de Mérignac (33).

- 30 % pour les autres destinations. Le trafic a baissé en 2004 notamment avec le retrait de la compagnie low-cost Ryanair. Cela démontre que la logique des low-cost peut fragiliser un aéroport rapidement suivant le contexte économique. L'aéroport de Beauvais-Tillé a connu une croissance exceptionnelle en 2004 avec +47 %. Il fait désormais partie des aéroports « millionnaires » (1,4 millions de passagers)... et Ryanair est en situation de quasi-monopole (93 à 96 % du trafic assuré). Si Ryanair décide de se délocaliser, la situation économique au niveau local, serait vite catastrophique.

L'épisode DHL a marqué les esprits et a eu des effets bénéfiques

Désormais, les acteurs s'interrogent sur le choix qualitatif et le type de desserte à privilégier. Le projet de Tram reliant l'aéroport au centre-ville de Strasbourg est en cours...

Les élus de « Ville et Aéroport » ont compris que les enjeux de développement de l'aéroport ne sont plus les mêmes qu'en 1996. L'épisode DHL a marqué les esprits et a eu des effets bénéfiques. La prévision d'implantation d'une plate-forme de spécialiste du fret aérien avait provoqué une levée de boucliers des élus et des populations riveraines. Les perspectives de trafic annon-

« Ville et aéroport » de Strasbourg-Entzheim



cées étaient de 6 à 8 millions de passagers par an.

Cela avait été un tournant important de l'histoire de l'aéroport.

Le couvre-feu entre 23 h 30 et 6 h n'a été enfreint que 2 fois en 2004

« Grâce à cette affaire, le dialogue entre l'aéroport et les riverains a été engagé avant que la loi sur la commission nationale de sanctions des nuisances aériennes n'y oblige », note Jean-Pierre BLAZY, Président de « Ville et Aéroport ». Les résultats sont sans appel. Les négociations passées sont aujourd'hui respectées, le couvre-feu entre 23 h 30 et 6 h n'ayant été enfreint que « 2 fois sur 40 000 mouvements enregistrés en 2004 » rappelle Yves BUR, Député Maire de Lingolsheim et membre du conseil d'administration de « Ville et Aéroport ». Le protocole d'accord de 1998 a conduit à la rédaction de la Charte de l'Environnement de l'aéroport intitulée « 50 actions pour 5 ans » effective du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005.

Une majorité d'entre elles ont été mises en place concernant le bruit d'origine aéronautique, les émissions atmosphériques, la gestion des déchets industriels, les eaux pluviales et usées, la consommation d'eau et d'énergie...

La transparence des informations relatives aux impacts et à la politique environnementale de l'aéroport est aujourd'hui assurée via le rapport annuel Environnement, le rapport annuel SYMBIOSE, le bulletin d'information mensuel SYMBIOSE; celui-ci présente le nombre de mouvements et sa répartition par piste, les mesures des stations de bruit fixes, la répartition par tranche horaire du nombre mensuel d'arrivées et de départs d'avions, le suivi du protocole d'accord et le récapitulatif des vols entre 23h et 6h, le nombre de mouvements ayant dépassé 85dB(A) entre 22h et 6h, la certification acoustique des aéronefs.

Une rubrique « Environnement » a été créée sur le site Internet de l'aéroport. Une commission de voisinage a été mise en place. Elle a par exemple décidé d'interdire l'atterrissage nocturne de l'équipe de football de Strasbourg

après ses déplacements...

Il est prévu de faire réaliser un audit environnemental dont les conclusions serviront de référence lors de la rédaction de la Charte Environnement 2006/2010.

L'UFNASE, collectif d'associations de riverains, se plaint de l'utilisation des reverses

L'association a entendu les associations de riverains regroupées au sein d'un collectif UFNASE présidé par M. Francis ROHMER. L'UFNASE (Union Française contre les Nuisances Aériennes de l'aéroport Strasbourg-Entzheim) a été créé à l'époque de l'épisode DHL en 1996. Il s'agit d'une fédération de 12 associations autour de l'aéroport. Ses représentants ont confirmé le respect du protocole d'accord de 1998 et ont jugé « satisfaisante » la situation entre 23h30 et 6h à Strasbourg-Entzheim. Ils ont reconnu la bonne élaboration de la Charte de l'Environnement et du code de bonne conduite. En revanche, ils ont émis des réserves sur la maîtrise des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique. Pour eux, les seuls engagements portent sur la mesure du bruit et l'information auprès des riverains. Mais l'enjeu repose sur cette question: comment réduire le bruit? L'UFNASE a souligné l'utilisation intempestive des reverses (« inverseurs de poussée ») qui engendre un bruit répétitif sans qu'il y ait toujours véritable nécessité à le faire.

Par ailleurs, à l'instar de nombreuses associations de riverains, l'UFNASE a suggéré une harmonisation des zones du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore (PEB et PGS). Aujourd'hui, beaucoup de riverains confondent ces documents élaborés sur la base d'hypothèse de trafic à court terme (PGS) et à moyen et long terme (PEB). Sur ce point, l'UFNASE a souligné le problème d'une hypothèse de trafic accompagnant le futur PEB. Celle-ci peut être faite suivant l'allongement possible de la piste. L'UFNASE s'est abstenu en CCE sur le choix de l'indice à retenir pour le futur PEB de Strasbourg-Entzheim (limite extérieure de la zone C du PEB).

Les élus riverains de l'aéroport Strasbourg-Entzheim face à une partie de la délégation "Ville et Aéroport".

Vatry: extension de 8 000 mètres carrés de l'aéroport fret

Le développement de l'aéroport de Vatry dans la Marne s'appuie sur le transit de fret (19128 tonnes en 2004, contre 8730 en 2003) via notamment les activités de Coyne Airways et Avient. Le Conseil général de la Marne a donc lancé la construction d'une 2^e aérogare de fret de 8000 m², venant compléter les 5000 m² ouverts en 2000. Vatry renoue ainsi avec le pari d'origine du Conseil général de la Marne: un aéroport dédié au fret.

Ce projet émerge alors que vient d'être inaugurée l'aérogare passagers. Il permet l'accueil du trafic passagers (10000 passagers en 2004 contre 1559 en 2003) et participe à l'animation de la vie locale (800 emplois créés sur le site) par l'aménagement de locaux commerciaux et de services de proximité.

Fort d'un budget de promotion de 400000 euros, la plate-forme veut attirer de nouveaux vols charters pour séduire la clientèle locale et des compagnies low cost. « De 10000 passagers, nous pensons pouvoir monter d'ici cinq ans à 100000 clients charter, sans compter l'apport d'un éventuel trafic low-cost », précise Youssef Sabeh, président de la société d'exploitation Vatry Europort. Vatry rêve d'un développement comparable à Beauvais.

Domage que DHL ait choisi Leipzig pour implanter son hub après son départ de Bruxelles. Vatry peut accueillir les vols de nuit des grands intégrateurs et notamment ceux qui opèrent en France (FedEx à Roissy).

JEUDI 2 JUIN 2005

Colloque européen « vols de nuit » organisé par « Ville et Aéroport » et l'Airport Regions Conference (ARC) à Bruxelles

Toulouse-Blagnac : un projet de PEB qui fâche

Le projet de révision du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est soumis à enquête publique depuis le 28 février. Il a été établi en projetant l'état du trafic aérien en 2020, soit 174 000 mouvements. L'objectif est d'éviter que de nouvelles populations s'installent dans des lieux exposés au bruit.

Désormais 11 700 hectares sont soumis à des règles au lieu de 3300, contraignants de nouvelles communes à des restrictions d'urbanisme. La hausse est due notamment à la création de la zone D plus éloignée de l'aéroport. Des prévisions qui ne sont pas du goût des riverains car avant il était question de plafonner le trafic à 140 000 mouvements annuels. Par ailleurs, le débat sur le second aéroport toulousain a été reporté à long terme.

Ce nouveau PEB a reçu un avis défavorable de l'ACNUSA, ainsi que de certaines mairies et collectivités. Ces dernières estiment avec raison que le plafond de décibels du plan n'est pas assez sévère.

Marseille-Provence : le projet de l'aérogare « low-cost » en question

Le projet de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille (CCIM) sur la création d'une aérogare low-cost sera communiqué fin avril. Le coût de l'aérogare low-cost envisagé s'élèverait à 16,4 millions d'euros et devrait recevoir une subvention de 7,6 millions d'euros du Conseil général des Bouches-du-Rhône. Manque de concertation ? Précipitation ?

Toujours est-il que le projet de la CCI de Marseille entre en contradiction avec une politique engagée par la Région. En décembre 2004, la Région PACA a en effet créé une « Communauté aéroportuaire pour l'aéroport de Marseille-Provence ». Les opposants au projet ont constitué un collectif. Ils refusent de voir des fonds publics servir à financer une structure dont bénéficieraient des compagnies privées et des nuisances nouvelles. La contribution du Conseil général n'est pas remise en cause mais suspendue aujourd'hui à la mise au point d'une convention dont la rédaction s'annonce délicate.

L'association « Ville et Aéroport » organisera en partenariat avec l'ARC le 2 juin prochain au Comité des Régions à Bruxelles, un colloque européen intitulé « Vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? État des lieux et propositions ». Enjeux : réunir l'ensemble des acteurs européens du transport aérien à débattre de cette question majeure et faire des propositions qui seront soumises au Parlement européen.

La question majeure des vols de nuit nécessite une solution européenne. Elle concerne des milliers de riverains en France, Hollande, Angleterre, Allemagne, Belgique, Italie, etc. Une harmonisation des politiques nationales est nécessaire à l'échelle de l'Union.

Des solutions existent comme l'instauration d'une plage de silence total de plusieurs heures consécutives la nuit, la délocalisation d'activités de fret sur des aéroports dédiés situés dans des zones faiblement peuplées (Ex : Couvre-feu négocié à Francfort et transfert du trafic fret sur l'ancienne base militaire de Hahn située à 120 km).

Chaque nuit à Roissy CDG, 162 décollages ou atterrissages survolent à moins de 1000 m plus de 430 000 personnes

En France, Roissy CDG situé dans une zone très fortement peuplée, est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. Cette situation est inacceptable. Chaque nuit 162 décollages ou atterrissages survolent à moins de 1000 mètres d'altitude plus de 430 000 personnes. Contrairement aux dires du Ministre des Transports, le trafic de nuit ne diminue pas à Roissy CDG, bien au contraire, ces derniers

mois l'activité a fortement augmenté entre 5h et 6h.

Après l'abandon du 3^e aéroport à Chaulnes, le 3^e réseau aéroportuaire reste virtuel

Le desserrement de l'activité fret de Roissy CDG sur les plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Beauvais, Vatry et Châteauroux devrait être examiné avec sérieux. Aujourd'hui, après l'abandon du troisième aéroport parisien à Chaulnes, le troisième réseau aéroportuaire annoncé lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 reste purement virtuel. Il est temps de passer des paroles aux actes et d'optimiser les solutions immédiatement opérationnelles permettant de palier l'état de saturation environnementale en Ile-de-France.

« Ville et Aéroport » et l'ARC proposent une réglementation européenne afin qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence entre les compagnies concernées. Toutes les solutions doivent être examinées, y compris l'acheminement du courrier postal par le rail ou la route.



Juin 2004 - Aéroport de Francfort - ARC Conference
De gauche à droite : M. CERCLERON, M. GARANDEAU, M. BLAZY et M. VILLEMAGNE



Une solution européenne pour les vols de nuit?

Le parti vert européen a lancé fin janvier une campagne visant à demander à la Commission européenne de limiter le nombre de vols la nuit en Europe. Si cette démarche était suivie par une majorité d'eurodéputés, la Commission se verrait dans l'obligation de présenter une proposition allant dans ce sens.

Obtenir l'adoption d'une loi de limitation des mouvements nocturnes

L'appel lancé par les eurodéputés Bart Staes et Pierre Jonckheer vise à obtenir l'adoption d'une loi de limitation des mouvements nocturnes d'avions. Aujourd'hui, au sein de l'Union européenne, ce sont plus de dix millions de personnes dont le sommeil est troublé par les vols de nuit, qui chaque année représentent 550 000 mouvements.

Cette démarche intervient suite à la décision de DHL de supprimer 1300 emplois à Bruxelles pour s'installer à Leipzig en Allemagne, où les lois sur les vols de nuit sont plus souples. Il fallait que la déclaration soit signée par plus de la moitié des députés avant la fin février pour que la Commission se voie contrainte de présenter une proposition visant à limiter les vols de nuit dans l'Union.

Pétition européenne sur www.pasdevolsdenuit.org

Cette campagne repose en partie sur un site Internet proposant de signer une pétition et permettant de demander aux eurodéputés d'apporter leur soutien à la déclaration écrite. S'y trouve également le texte de la déclaration.

Cf. www.pasdevolsdenuit.org

À Francfort, un couvre-feu a été négocié avec les riverains

Avec 469 000 mouvements aériens par an et 52 millions de passagers, l'aéroport de Francfort figure parmi les principales plateformes européennes. Il accueille le hub de la Lufthansa Cargo. Posée à 12 km au nord-ouest de cette ville de 600 000 habitants, l'infrastructure devrait se doter d'une quatrième piste.

Couvre-feu négocié à Francfort. Transfert du fret sur la plate-forme de Hahn à 120 km

Le projet, qui est en discussion depuis plusieurs années, pourrait voir le jour vers 2010, à la condition que les vols de nuit soient interdits. Actuellement, il y a 150 mouvements entre 22h et 6h. L'objectif serait de transférer l'activité nocturne sur l'aéroport de Hahn, une ancienne base américaine à 110 km en voiture de Francfort, perdue dans une région montagneuse. Les riverains, répartis dans une soixantaine de groupes de pression, restent vigilants car ils craignent que cette proposition de transfert soit une façon de leur faire accepter le projet d'extension.

La population avait jusqu'au début du mois de mars pour donner son avis sur le sujet, dans le cadre d'une consultation prévue par la législation allemande. En attendant, l'aéroport de Francfort vient de lancer un programme de rachat et d'indemnisation des propriétés situées dans l'axe de la piste de la future piste. Près de 1200 maisons sont concernées. Celles-ci seront survolées à moins de 350 mètres.

La 4^e piste devrait ouvrir en 2006

Face à la saturation croissante de l'aéroport, un forum de dialogue régional avait été mis en place en 2000 afin d'étudier différentes options d'expansion de l'aéroport. La nouvelle piste de 2800 mètres, qui devrait accroître la capacité de la plate-forme à 120 mouvements par heure, contre 80 aujourd'hui, sera construite à 1400 mètres de la piste nord actuelle, sur une emprise forestière. Elle devrait ouvrir en 2006. À noter que l'aéroport appartient à une société privée cotée en bourse.

Les riverains de Roissy saisissent la justice

Les riverains de l'aéroport de Roissy CDG ont décidé de porter devant la justice leur combat contre les nuisances aériennes. À Bruxelles, Londres et Francfort, les mêmes préoccupations agitent les riverains.

Le principal levier juridique repose sur l'atteinte au sommeil provoquée par les 162 vols par nuit de la plateforme. « Quand nous aurons épuisé les juridictions nationales, nous nous tournerons vers la Cour Européenne des Droits de l'Homme » précise Simone NEROME.

L'aéroport de Roissy a accueilli 51,3 millions de passagers en 2004. En moyenne, l'aéroport enregistre 1560 mouvements par jour.

Crash du Concorde : Continental Airlines devant le juge d'instruction

Le vice-président du service technique de la compagnie a été entendu le 8 mars dernier à Pontoise par le juge d'instruction Christophe Régnaud pour un interrogatoire de première comparution en vue de sa mise en examen.

Ces interrogatoires visent à recueillir les explications des personnes pouvant être mises en cause et sont une étape importante dans une instruction qui s'était jusqu'à présent limitée à des expertises et des auditions de témoins. Il s'agit en effet de tirer les conséquences du rapport final sur le crash, rendu public en décembre et dont les conclusions sont accablantes pour la compagnie américaine.

Outre le rôle de causalité directe joué dans l'accident par la lamelle métallique du DC 10 de Continental Airlines égarée sur la piste et sur laquelle le Concorde avait roulé au décollage, le rapport indique également que l'accident est dû à un « défaut important » du supersonique, repéré dès 1979 sans qu'aucune solution pour y remédier n'ait été apportée et à des « imperfections » qui « ont été relevées en matière d'encadrement et de formation des équipages Concorde ».

Programme d'activités prévisionnel 2005

Avril 2005

Campagne nationale d'adhésion

Mai 2005

Préparation du colloque européen « Vols de nuit » à Bruxelles

Juin 2005

Judi 2 juin : Colloque européen « Vols de nuit en Europe : vers une réglementation ? »

Juillet 2005

Mercredi 6 juillet : Réunion du Conseil d'administration « Ville et Aéroport »

Septembre 2005

Déplacement sur le site de Lille-Lesquin

L'association « Ville et Aéroport » demandera des audiences ministérielles notamment sur le projet d'aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes ainsi que sur le dossier des communautés aéroportuaires. Elle aura une réunion de travail au Parlement de Strasbourg avec les députés européens sur le dossier Transport aérien et les vols de nuit au second semestre 2005.

COLLOQUE EUROPÉEN

« VOLS DE NUIT EN EUROPE :
VERS UNE RÉGLEMENTATION ? »
État des lieux et propositions

JEUDI 2 JUIN 2005

COMITÉ DES RÉGIONS - BRUXELLES

LIENS UTILES

Adresses de sites Internet

www.villaeroport.org
www.acnusa.fr
www.dgac.fr
www.adp.fr

www.ufcna.com
www.equipement.gouv.fr
www.environnement.gouv.fr
www.assemblee-nationale.fr

BULLETIN D'ADHÉSION

À renvoyer : M^{me} Belguise, 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