

Compte rendu du Conseil d'administration

Mercredi 7 décembre 2005

16h – 18h

Assemblée Nationale – Paris

ORDRE DU JOUR

I) Dossier « Vols de nuit » -- Discussion autour des propositions à soumettre à la Commission Européenne (DG Transports-Energie)

II) Demande d'audiences ministérielles (Ministère des Transports/ Ministère de l'Ecologie) – Discussion autour des thèmes à aborder

III) Dispositif d'aide à l'insonorisation/ Ressources de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes/ Bilan chiffré 2005 au niveau national

IV) Etat des lieux des grands aéroports – déplacements prévus

V) Questions diverses : Projet de loi «Sécurité et développement des transports », actes du colloque « Vols de nuit », newsletter mensuelle, point financier

LISTE DES MEMBRES PRESENTS

M. Jean-Pierre BLAZY

Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Gonesse

M. Etienne-Christian VILLEMAGNE

*Trésorier de « Ville et Aéroport »,
Vice-Président de la Communauté de Communes Est Lyonnais*

M. Lucien BARGE

Maire de Jonage

M. Bernard GARANDEAU

Secrétaire-Général de « Ville et Aéroport », 1er Adjoint au Maire de Mérignac

M. Louis CERCLERON

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

M. Gérard OLIVE

*Adjoint en charge de l'Aménagement de la Cité
Représentant de Mme Françoise VERCHERE, Maire de Bouguenais*

M. Gaston LATSCHA

*Adjoint au Maire de Hésingue
Communauté de Communes des Trois Frontières*

M. Pascal BOUREAU

*Adjoint à l'environnement et au Cadre de vie,
Représentant de M. Bernard KELLER, Vice-Président de « Ville et Aéroport », Maire de
Blagnac*

M. Didier GONZALES

Maire de Villeneuve-Le-Roi

M. Gilles PAQUET

*Adjoint au Maire
Représentant de M. Jacques MYARD, Député-Maire de Maisons-Laffitte*

Mme Catherine DAKAD

*Assistante parlementaire de M. Nicolas DUPONT-AIGNAN, Vice-Président de « Ville et
Aéroport », Député-Maire de Yerres*

M. Thibaut **GENIN**
Chargé de mission « avions », représentant de M. Nicolas DUPONT-AIGNAN

LISTE DES MEMBRES EXCUSES

M. Yves **BUR**
Député-Maire de Lingolsheim

M. Serge **ANDREONI**
Maire de Berre l'étang

M. Dany **WATTEBLED**
Maire de Lesquin

M. Pierre **FAYNOT**
Vice-Président du Conseil Général de la Marne

M. Roland **IGERSHEIM**
Président de la Communauté de Communes des Trois Frontières, Maire de Héringue

M. Daniel **SIMONPIERI**
Maire de Marignane

M. Jean **LE GAC**
Maire de Saint-Leu-la-Forêt

Le conseil d'administration est ouvert à 16h05

I)

DOSSIER « VOLS DE NUIT »

DISCUSSION AUTOUR DES PROPOSITIONS A SOUMETTRE A LA COMMISSION EUROPEENNE (DG TRANSPORTS/ENERGIE)

« Ville et Aéroport » à la Commission européenne »

L'association se rendra à Bruxelles le **mardi 13 décembre** afin de rencontrer notamment la DG Transports /Energie à la Commission européenne et lui soumettre ses propositions sur le dossier « Vols de nuit ».

Elle sera reçue à la Direction « Transport aérien » par MM Ronny ROHART, Elu délégué de l'unité « Environnement et sécurité aérienne », et Roberto SALVARANI, Chef d'unité.

Ensuite, elle rencontrera au cabinet de M.BARROT, Commissaire européen aux Transports et vice-président de la Commission européenne, M. Francis MORGAN conseiller technique chargé du dossier « Transport aérien ».

Les parlementaires européens étant en session au Parlement de Strasbourg du 12 au 15 décembre, nous ne pourrons pas les rencontrer. Il s'agira d'organiser un déplacement à Strasbourg en période de session afin de les rencontrer. Certains d'entre eux ont d'ores et déjà été contactés (M. SAVARY, Vice-Président de la Commission des Transports, MME. LUCAS, M. JONCKHEER).

M. Daniel CALLEJA, Directeur "Transport aérien" de la DG TREN, nous a indiqué lors du colloque « Vols de nuit » du 2 juin que la bonne application du principe de développement durable au transport aérien représente un objectif fondamental des traités à venir. Il s'agit d'un objectif déterminant de la politique européenne commune des transports.

Bref rappel de la législation européenne

Si l'on fait un bref rappel de la législation européenne, on voit qu'en 1992, l'Union européenne a voté la Directive 92-14, afin de limiter les nuisances sonores causées par l'activité aéroportuaire.

Cette directive était basée sur un accord OACI qui interdisait la circulation des avions les plus bruyants dans les aéroports européens. Ces appareils, appelés « appareils de chapitre 2 », ne sont plus autorisés à voler dans l'union européenne depuis le 1^{er} avril 2002.

En septembre 2001, le Conseil de l'OACI a voté une norme de sécurité concernant la pollution sonore, que l'on appelle « chapitre 4 ». Cette norme sera mise en place à partir de 2006 et sera applicable aux nouveaux appareils. Les nouveaux avions en construction respectent déjà les normes du chapitre 4 mais cela ne sera pas suffisant pour améliorer la situation de crise à laquelle nous assistons dans les communes riveraines des aéroports, car l'élimination progressive des avions « chapitre 2 » est terminée.

Pour sauvegarder la protection de l'environnement après 2002, le Parlement européen ainsi que le Conseil ont adopté la Directive 2002-30 soumise par la Commission. La Directive 2002-30 du 26 mars 2002 établit les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Cette Directive implique une approche équilibrée de la gestion du bruit en Europe. Le principe est d'intégrer 4 éléments essentiels : la réduction effective du bruit provoqué par les avions, des mesures concernant la gestion des avions à l'atterrissage et au décollage, la réduction du bruit et les procédures d'exploitation et les restrictions d'exploitation des aéroports. D'autre part, cette Directive tient également compte de restrictions d'exploitation partielles en fonction des différents moments de la journée. Il s'agit alors de la législation concernant les vols nuit, qui fait aussi partie des mesures mentionnées dans la Directive.

Révision de la Directive 2002-30 du 26 mars 2002

La Commission européenne va étudier la législation relative aux vols de nuit. Le Parlement et le Conseil ont demandé à la Commission de rendre un rapport révisant la Directive 2002-30 pour le printemps 2007.

Ce rapport portera sur la manière dont la Directive a été appliquée. Il sera accompagné, le cas échéant, de propositions de lois. On peut donc y voir la possibilité d'intégrer à cette Directive une législation réglementant les vols de nuit en Europe. Une étude relative aux impacts économiques des vols de nuit a été publiée en février 2005. Elle a pour objectif de conseiller les Etats membres et les aéroports qui envisagent de réduire les vols de nuit sur leur site.

La Commission considère qu'en se basant sur la Directive 2002-30, les Etats membres disposent d'une ligne directrice pour prendre les décisions les mieux adaptées. Il faut agir au cas par cas, c'est pourquoi il est obligatoire d'étudier la situation de chaque aéroport.

Le Parlement européen ainsi que le Conseil des Ministres ont décidé que les Etats membres sont les mieux placés pour évaluer chacune des situations de nuisances sonores pour chaque aéroport. Ceci est en accord avec les principes de proportionnalité et de subsidiarité qui apparaissent dans le texte de la Directive 2002-30. Lorsque l'on parle d'Etat membre, cela ne signifie pas uniquement les autorités nationales mais aussi les autorités compétentes au niveau régional et local.

Il a été proposé à la Commission européenne un projet de résolution signé par une majorité de députés verts visant à interdire les vols de nuit à travers toute l'Europe de 23H à 7H. La Commission pense qu'il faudrait se pencher sur la question afin d'établir si une interdiction généralisée serait en accord avec les législations européennes et internationales. Il s'agit d'étudier le cas de chaque aéroport, les impacts économiques et sociaux devant être également pris en compte.

Il est difficile de préserver un équilibre entre les intérêts socio-économiques liés aux vols de nuit et le problème des nuisances sonores générés par ces vols de nuit. C'est pourtant vers lui qu'il nous faut tendre. La Cour européenne des droits de l'homme a imposé le 8 juillet 2003 un équilibre raisonnable entre les intérêts des riverains d'Heathrow à Londres qui subissaient les vols de nuit, et les intérêts de ceux qui gèrent et fréquentent les aéroports la nuit.

Doit-on réglementer les vols de nuit à l'échelle européenne, nationale ou locale ?

Si l'on tient compte de la situation concernant les vols de nuit en Europe et de la législation existante, si l'on tient compte des différentes règles mises en place dans certains Etats membres, on s'aperçoit qu'il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine. Nous pouvons observer ce qui est effectué à l'échelle locale sur Roissy CDG, Francfort ou Bruxelles par exemple.

Devons-nous opter pour une législation européenne ? Est-ce la meilleure solution ? Nous avons des législations locales, régionales et nationales, mais nous devons aussi nous poser la question d'une législation européenne.

Quel type de compromis audacieux peut être atteint en Europe sur cette question des vols de nuit ?

Le trafic de nuit, en particulier le fret, est en augmentation. Certains pays essaient de limiter le nombre de mouvements la nuit.

Si l'on prend l'exemple de Roissy CDG, on enregistre 160 mouvements chaque nuit entre 22h et 6h. Il s'agit de l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. L'impact des mesures de restrictions sur la nuit à Roissy CDG est tout à fait minime : cela revient à supprimer seulement 2 à 3 vols entre 0H et 5H du matin. Mais on assiste à des effets de report avant minuit et après cinq heures. Or, les populations ont tendance à se coucher avant minuit et n'ont pas l'intention de se lever à 5 heures du matin.

PROPOSITIONS

Définir la nuit au niveau européen : 22h-6h ? 23h-7h ? Nécessité d'acter au sein d'une Directive la définition de la nuit, soit 8 heures consécutives.

En mai 2004, la DG TREN de la Commission a publié un communiqué montrant que les vols de nuit représentaient environ 10% de l'ensemble du trafic. 80% de ces vols sont liés au fret. Le communiqué recommandait donc de définir précisément les heures de la nuit **entre 23H et 7H du matin**. Il ne s'agissait que d'une recommandation afin que la nuit soit considérée sur une période prolongée.

C'est le premier élément sur lequel il faut se mettre d'accord.

La Directive dont il est question suggère un système commun dont chaque Etat membre suivrait les règles et les procédures. Depuis 2002, ce système commun a été mis en place et permet d'établir certaines restrictions sur les vols de nuit. Par exemple, la Directive agit dans deux domaines : elle garantit l'application des restrictions actuelles et elle établit un champ d'action adapté à chaque aéroport, à chaque état, et à chaque région.

Il est possible d'évoluer vers des régulations communes dans les domaines de mesure de bruit, et de planification des vols.

Dans le texte actuel de la Directive figurent les principes de subsidiarité et de proportionnalité. Ce point ne permet pas d'espérer une totale interdiction à l'échelle européenne. Mais ces deux principes apportent déjà une structure grâce à laquelle on peut aborder le sujet de manière plus équilibrée, ce qui nous permettrait de proposer davantage de régulations, ou même mener à davantage de restrictions à l'avenir.

Interdiction totale ou couvre-feu partiel ?

On peut interdire les vols commerciaux la nuit. Le problème reste posé en ce qui concerne les vols de fret et les services postaux. Le trafic postal a été réduit de 25% la nuit. Cela s'est répercuté sur les heures de collecte du courrier qui doit être réuni environ une heure et demi plus tôt chaque jour. Une grande partie de ce courrier est maintenant acheminé par la route. Le TGV est également une solution.

Le couvre-feu partiel ne concernerait que les plus grandes plates-formes incluses dans des zones urbanisées.

Création d'aéroports dédiés au trafic de nuit (fret et charters) dans des zones faiblement peuplées

Objectif : Maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées

Les vols de nuit représentent 550 000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens et 10 millions de personnes les subissent quotidiennement.

C'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous savons que les effets sur la santé sont préoccupants.

Pourquoi ne pas envisager des aéroports dédiés au trafic de nuit dans des zones faiblement peuplées, bien raccordés par le rail et la route (intermodalité active) aux grandes métropoles ?

Ex : Vatry constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret de Roissy CDG et ainsi permettre l'instauration d'un couvre-feu partiel à Roissy sur le cœur de la nuit.

Au niveau des grands aéroports régionaux, des solutions équivalentes doivent être recherchées.

Réduire les vols de nuit

Encourager l'utilisation, sur les courtes distances, des services ferroviaires à grande vitesse (RESEAU TGV FRET).

Promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prenne mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturne

Si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols a augmenté les nuisances sonores dans leur ensemble.

Instauration d'une taxe environnementale

Moduler les taxes aéroportuaires en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage des avions et des densités de population

Il s'agit de taxer plus fortement les vols de nuit, et encore plus en fonction de l'heure de décollage et d'atterrissage et selon la densité de population.

Politique incitative visant à réduire le nombre de mouvements.

Indice événementiel de nuit (recommandation ACNUSA 85dB(A)) fixé à 80 dB(A) en zone C des PEB

Le seuil fixé par l'ACNUSA à 85 dB(A) n'est pas assez dissuasif. Il s'agit de le ramener à 80dB(A) afin qu'il s'applique à un plus grand nombre d'avions. Ceux-ci génèrent une pollution sonore qui doit être sanctionnée.

M. GARANDEAU considère pour sa part qu'il faudrait envisager une restriction des vols de nuit qui soit uniforme sur une période donnée à l'échelle européenne

M. BLAZY pose la question du trafic postal. Ne peut-on pas envisager des TGV postaux qui roulent la nuit ? A l'heure actuelle, la SNCF pose son veto sur cette possibilité.

M. BOUREAU souligne que Toulouse est enclavé sur ce point précis puisqu'il n'y a pas de ligne TGV desservant l'agglomération toulousaine. Donc, le courrier est acheminé essentiellement par avion.

S'agissant de la définition de la nuit, "Ville et Aéroport" considère qu'il convient de retenir la proposition 22h-6h et non pas 23h-7h comme ont pu le proposer des députés verts européens dans le cadre d'un projet de résolution visant à interdire les vols de nuit sur l'ensemble des aéroports européens.

M. VILLEMAGNE indique que si l'on reprend l'indice Lden, nouvel indice s'appliquant aux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) révisés, la période de nuit correspond à la plage horaire 22h-6h.

M. GONZALES rappelle que sur Orly le couvre-feu s'étend de 23h30, ce qui est tard, à 6h. Il indique que dans l'argumentaire doit reposer en particulier sur le rythme de vie normal des populations. Il prend l'exemple du rythme de sommeil d'un enfant qui dors bien avant 23h30. Il n'est pas normal que l'on prolonge des périodes de bruit jusqu'à 23h30 sur Orly.

Ainsi, une proposition de "Ville et Aéroport" sur le dossier "Vols de nuit" est la suivante : L'Europe doit encourager les Etats membres à mener des enquêtes épidémiologiques et au besoin apporter son aide financière car ce sont des études lourdes. Il s'agit de déterminer l'impact des vols de nuit sur les troubles du sommeil des populations riveraines des grands aéroports européens.

De la discussion autour des propositions à soumettre à la Commission européenne sur le dossier "Vols de nuit" se dégagent 6 axes principaux :

1°) Vérifier la définition de la nuit : huit heures consécutives. "Ville et Aéroport" retient la plage horaire 22h-6h.

2°) Concevoir des aéroports dédiés au trafic de nuit

3°) Mettre en place des mesures de réduction des vols de nuit et favoriser notamment l'intermodalité avec le TGV FRET

4°) Instaurer une taxe environnementale selon le principe "pollueur-payeur" suffisamment dissuasive pour taxer plus fortement les vols de nuit en fonction des horaires de décollage et d'atterrissage.

5°) Financer des études épidémiologiques visant à déterminer précisément l'impact des vols de nuit sur les troubles du sommeil

6°) Recommander d'interdire les vols la nuit aux avions trop bruyants. "Ville et Aéroport" propose de ramener le seuil de l'indice événementiel de nuit fixé par l'ACNUSA à 80 dB(A) au lieu de 85dB(A) actuellement et de sanctionner tous les vols qui dépasserait ce seuil la nuit (le futur gros porteur A380 respectera-t-il ce seuil ?)

M. VILLEMAGNE fait une intervention technique pour indiquer que l'on peut revoir la pente des avions la nuit à l'atterrissage et l'interception de l'ILS, mais cela s'avère plus pénalisant alors pour les communes riveraines à proximité du site aéroportuaire.)

II)

DEMANDE D'AUDIENCES MINISTERIELLES

(MINISTERE DES TRANSPORTS/MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE)

DISCUSSION AUTOUR DES THEMES A ABORDER

L'association a adressé récemment des demandes d'audiences auprès de M. PERBEN, Ministre des Transports, et de MME OLIN, Ministre de l'Ecologie et du Développement durable.

« Ville et Aéroport » doit être force de propositions auprès des pouvoirs publics.

A ce jour, le cabinet de M. PERBEN via M. Olivier BERTHELOT, Conseiller technique « Aviation civile », nous a confirmé l'accord de principe du Ministre pour nous recevoir durant la seconde quinzaine de janvier. La date et le créneau horaire restent à déterminer.

M.BLAZY souhaite que la date d'audience au Ministère des Transports puisse être précisée avant les fêtes de fin d'année

Discussion autour des thèmes à aborder

Ministère des Transports

Ministère de l'Ecologie et du Développement durable

III)

DISPOSITIF D'AIDE A L'INSONORISATION/ RESSOURCES DE LA TAXE SUR LES NUISANCES SONORES AERIENNES (TNSA)

DISPOSITIF D'AIDE AUX RIVERAINS : LE COMPTE N'Y EST PAS

Les élus et les associations de riverains s'inquiètent des dysfonctionnements du nouveau dispositif d'aide aux riverains et des ressources très insuffisantes dégagées par la nouvelle taxe affectée dite Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA).

Les Commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) doivent donner un avis conforme sur l'ensemble des demandes d'aide à l'insonorisation des riverains dont l'habitation est située dans le périmètre d'un plan de gêne sonore (PGS).

Or, certaines CCAR ont dû être annulée et reportée, faute d'argent dans les caisses.

S'agissant par exemple des aéroports parisiens, la DGAC a reversé au gestionnaire Aéroports de Paris 8,5 millions d'euros alors que les prévisions des pouvoirs publics pour l'année 2005 étaient de 25,3 millions d'euros ; 20,1 millions d'euros pour Roissy CDG et 5,2 millions d'euros pour Orly. La réalité, c'est que le compte n'y est pas. Et l'on peut observer la même situation en Province.

Je remercie M. OLIVE, qui représente ici Mme VERCHERE, Maire de Bouguenais, de m'avoir communiqué une note décrivant la situation du dossier PGS de Nantes-Atlantique. Il apparaît que la situation reste très défavorable aux foyers riverains qui sont actuellement au nombre de 449 à attendre le versement de la recette qui permettra de débloquer leur projet d'isolation phonique. Il faut souligner pour ce cas la grande faiblesse de l'enveloppe perçue au titre de 2005 (87 329 euros) pour traiter l'ensemble des dossiers en attente.

J'invite les différents membres du Conseil de « Ville et Aéroport » à me faire remonter un bilan chiffré 2005 de l'aide consacrée au dispositif afin que « Ville et Aéroport » puisse établir de façon précise le montant total affecté par aéroport et au niveau national au dispositif d'aide aux riverains via la TNSA.

M. OLIVE expose le cas de Nantes-Atlantique s'agissant du dispositif d'aide aux riverains et des ressources insuffisantes de la TNSA. Il indique notamment que le Conseil municipal de Bouguenais va se déplacer sur l'aéroport de Nantes pour manifester son mécontentement le 17 décembre à 14h.

Les élus demandent la révision du mode de calcul de la TNSA et son augmentation en fonction des besoins des riverains des aéroports.

Pour Orly et Roissy CDG, Aéroports de Paris a confirmé qu'ils se trouvaient dans l'incapacité de financer les dossiers acceptés et finalisés de 400 et 406 riverains

La DGAC informe qu'au 30 septembre seulement 6,7 millions d'euros ont été collectés pour CDG et invoque à cela trois raisons : l'effet du trafic saisonnier, des erreurs importantes dans les déclarations des compagnies aériennes relatives aux catégories des avions et le décalage des paiements.

Mais les élus et les associations ne sont pas dupes. Il s'agit plutôt de réviser le mode de calcul de la TNSA en modifiant notamment les coefficients de modulation.

En 2004, 34 millions d'euros ont été réellement affectés au dispositif d'aide à l'insonorisation alors qu'il avait été annoncé initialement un produit annuel de 55 millions d'euros (Plan bruit Bachelot).

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) a recommandé un produit annuel TNSA de 110 millions d'euros, soit 1,1 milliard d'euros sur 10 ans pour pouvoir insonoriser l'ensemble des logements inclus dans les PGS révisés (périmètres étendus).

Le Ministre des Transports, Dominique PERBEN, a pu constaté que les recettes sont inférieures aux prévisions. Il a ainsi demandé une révision globale du dispositif de la TNSA.

La DGAC y travaille depuis le printemps, c'est dire qu'elle savait depuis le départ que le compte n'y serait pas en 2005. Il s'agit de faire passer deux textes par la voie réglementaire : l'un porte sur la modification de la composition des groupes de classification acoustique des avions, l'autre sur l'augmentation des coefficients de modulation de jour de la plupart des groupes.

Sur ce point, « Ville et Aéroport » a sollicité la DGAC pour avoir connaissance de ces textes.

Ces nouvelles dispositions devraient permettre une revalorisation significative du produit de la taxe. En attendant, le Ministre des Transports a annoncé que les dossiers en attente seraient prioritaires.

A l'occasion du PLFR 2005, j'ai déposé en tant que parlementaire un amendement visant à revaloriser le produit annuel de la TNSA par un relèvement de la valeur supérieure de chaque groupe d'avions. Par cette mesure, 55 millions d'euros pourraient être intégralement affectés chaque année au dispositif d'aide aux riverains.

M. BOUREAU confirme que lors des CCAR il a pu constater des montants perçus très inférieurs aux prévisions 2005. Si bien que les collectivités locales (Conseil général de Haute-Garonne, Conseil régional Midi-Pyrénées, Communauté d'agglomération du Grand Toulouse) ont délibéré récemment et décider de verser le manque sur 4 ans.

Le Conseil d'administration de "Ville et Aéroport" considère que c'est une faute grave que d'avoir pris cette délibération. En effet, ce n'est pas aux collectivités à rattraper les erreurs de calcul de la TNSA commises par l'Etat (en l'occurrence la DGAC) ni de suppléer le défaut d'une loi. Cela veut dire que les contribuables vont devoir payer sur plusieurs années pour les compagnies assujettis à la dite TNSA. C'est un non-sens.

M. BLAZY souligne que ce n'est plus dès lors l'application du principe "pollueur-payeur" mais celui du "pollué-payeur". Il indique que dans ces conditions, "Ville et Aéroport" adressera prochainement un courrier au Président de Région Midi-Pyrénées pour exprimer son

désaccord sur cette délibération.

M.GARANDEAU indique les failles du système déclaratif où les compagnies aériennes telles Air France déclare des sommes faibles par appareil et beaucoup de compagnies ne versent rien. La procédure déclarative, c'est comme si les contribuables déclaraient pour leurs impôts combien ils veulent payer.

IV)

ETAT DES LIEUX DES GRANDS AEROPORTS

PROGRAMME DE DEPLACEMENTS

1^{er} semestre 2006

L'association poursuit son état des lieux des grands aéroports français.

Il s'agit aujourd'hui d'arrêter les dates de déplacements prévus au cours du premier semestre 2006.

LILLE-LESQUIN : février 2006 (Etat des lieux des grands aéroports)

BEAUVAIS-TILLE : Avril 2006 (Problématique des low-cost—Ryanair)

MARSEILLE-PROVENCE : Juin 2006 (Etat des lieux des grands aéroports)

REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION : 7 février 2006

REUNION DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE : 22 mars 2006

DEPLACEMENT AU PARLEMENT EUROPEEN DE STRASBOURG (*Mars 2006*)

Audiences à prévoir :

MINISTERE DES TRANSPORTS (*Seconde quinzaine de janvier 2006*)

MINISTERE DE L'ECOLOGIE ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE
(*A déterminer*)

Audience à venir :

L'association « Ville et Aéroport » sera auditionnée sur la loi portant création des Communautés aéroportuaires le mercredi 21 décembre 2005, à 16H30 au siège de l'Association des Régions de France (ARF)

M.BLAZY invite les membres du CA qui le souhaite à prendre l'attache du chargé de mission de l'association en vue de participer à l'audience du 21 décembre prochain au siège de l'Association des Régions de France (ARF) à 16h30 (282, Boulevard Saint-Germain).

V)

QUESTIONS DIVERSES

Projet de loi « Sécurité et développement des transports »

Ce projet de loi sera examiné à l'Assemblée Nationale les 13 et 14 décembre prochain. J'attire votre attention sur l'article 7 bis de ce projet de loi qui reprend un amendement du Sénateur REVET adopté par le Sénat en première lecture.

Cf. amendement de suppression de l'article 7 bis + exposé des motifs et amendement de repli + exposé des motifs. / Cf. amendement art. L147-5 du code de l'urbanisme

Cet article 7 bis entraîne le blocage de certains projets immobiliers municipaux. Il s'agit d'étendre les limites du PEB et ses contraintes d'urbanisme au PGS. Cela signifie une interdiction absolue de construire de l'habitat collectif et des lotissements, et une limitation importante des droits à construire des maisons individuelles pour les secteurs nouvellement inclus dans le PEB.

En vue de l'examen du Projet de loi "Sécurité et développement des transports" les 13 et 14 décembre à l'Assemblée Nationale, la discussion porte sur l'article 7 bis du texte voté au Sénat qui reprend l'amendement du Sénateur REVET.

M. GONZALES, Maire de Villeneuve-le-Roi, a alerté ses collègues concernés du Val de Marne et de l'Essonne sur ce point précis qui sont au nombre de 30 (communes incluses dans le PGS et actuellement hors PEB). Il s'oppose sur la coïncidence PEB/PGS. Il fait état de la mobilisation des élus autour d'Orly où 30 communes incluses dans le PGS et actuellement hors PEB sont concernées directement par l'art. 7 bis qui conduit à stériliser des portions de territoire encore constructibles avec l'application des dispositions du L.147-5 du code de l'urbanisme notamment concernant la zone C.

Un pétition circule et les députés ont été sensibilisé. D'ailleurs, Mme KOSCIUSKO-MORIZET a posé une question orale hier et elle est apparue très remontée contre l'amendement REVET, rédigé en catimini sur commande du gouvernement et en l'absence totale de concertation avec les élus.

Pour ma part et avec mon collègue député-maire de Villeneuve Saint Georges M. SCHWARTZENBERG, je défendrai deux amendements sur l'article 7 bis, un amendement de suppression et un amendement de repli.

Je défendrai également un amendement sur l'article L 147-5 du code de l'urbanisme visant à permettre une interprétation moins restrictive et plus réaliste du texte s'agissant des dispositions prévues concernant la zone C du PEB sur la question des équipements publics. Il n'est pas question de remettre en question pour autant la loi visant à prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports et à favoriser les extensions urbaines.

Sur le 7 bis, « Ville et Aéroport » a sensibilisé son réseau d'élus autour d'Orly. Ainsi, le maire de Sucy-en-Brie, le député-maire de Palaiseau (F.LAMY), le maire de Villebon-sur-Yvette et le député-maire de Yerres et vice-président de « Ville et Aéroport » ont été contactés. La Communauté de communes « Les Portes de l'Essonne » qui vient d'adhérer à l'association a, elle aussi, été approchée.

L'objectif est que les parlementaires soient mobilisés à l'occasion de l'examen de ce projet de loi afin que l'article 7 bis soit supprimé.

Le gouvernement s'appuie sur la recommandation de l'ACNUSA qui visait à harmoniser les zones PEB et PGS pour justifier cet article.

M. BARGE pose la question de la nécessité d'un système de dotations de solidarité pour ces communes riveraines d'aéroports qui cumulent la contrainte d'urbanisme et les nuisances aériennes ("double peine"). Ce système doit être équilibré et ne défavoriser aucune commune, il est à concevoir par voie législative.

1) Newsletter (Lettre d'information) mensuelle de « Ville et Aéroport »

L'association vient de mettre en place une newsletter mensuelle à l'attention de ses adhérents. L'objectif est d'informer les élus régulièrement à la fois de l'actualité du transport aérien (brèves classées par thème + dossier d'actualités du transport aérien avec des articles illustrés) et de l'actualité de « Ville et Aéroport » (articles illustrés et agenda du mois).

Cf. Newsletter n°1 – décembre 2005. La newsletter n°1 a été diffusé par mail à l'ensemble des adhérents de l'association et plus largement (associations riverains, élus, collectivités, gestionnaires d'aéroports, etc.)

Les atouts de cet outil : rapidité de diffusion à l'échelle nationale puis européenne (constitution d'un fichier mails) à moindre coût, fréquentation encouragée du site Internet www.villaeroport.org car lorsque l'on clique sur une information de la newsletter on a le développement sur le site Internet.

Le bulletin de liaison (8 pages) format papier devient semestriel et traite des dossiers de fond et des propositions de l'association.

2) Actes du colloque « Vols de nuit »

L'association a terminé la transcription (Anglais et Français) des interventions du colloque « Vols de nuit » qui s'est tenu le 2 juin 2005 au Comité des Régions à Bruxelles. Elle a pu recueillir les photos et biographies des intervenants.

La mise en page et la réalisation des actes est en cours de finalisation. La diffusion très large des actes de ce colloque interviendra début janvier 2006 (diffusion nationale et européenne, mise en ligne des actes sur le site Internet).

3) Point financier E-C Villemagne

Le conseil d'administration est clos à 18h05