



# ADVOCNAR *infos*

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

N° 19

ADVOCNAR BP 54 - 95210 St-Gratien - Tél. : 01 39 89 91 99 - e-mail : advocnar@free.fr - site : http://advocnar.free.fr

Édito

## Monsieur De Robien, félicitations !

Encore une étude sur la gestion du trafic aérien... pour repousser des décisions urgentes. Encore des conclusions publiées en plein été... pour passer inaperçu. Encore un contenu très orienté... pour conforter le lobby aérien. Bravo ! Pas de 3ème aéroport, pas d'arrêt des investissements à Roissy, aucun plafonnement en nombre de mouvements et un maintien pur et simple des vols de nuit : l'Advocnar s'insurge contre les conclusions du rapport parlementaire que vous avez commandité. Et nous ne manquerons de vous le rappeler !

Mais nous allons tout de même vous donner un numéro porte bonheur : le 13 ! Celui de la proposition du rapport Gonnot qui vous incite à " donner à Vatry, un véritable rôle au sein du système aéroportuaire français "... Une décision, partielle, mais qui prouverait que vous portez attention, un peu, à la survie des populations survolées. Vatry, c'est l'arrêt des nuisances nocturnes pour les franciliens... à la condition d'y délocaliser le fret tout cargo.

**Monsieur le ministre, vous devez agir !**



SIMONE NÉROME  
Présidente de l'ADVOCNAR,  
Médecin hospitalier



*L'aéroport de Vatry permettrait de renforcer la compétitivité des entreprises européennes en optimisant leur logistique en terme de coût et de délai... L'Europe doit soutenir Vatry !*

**SPÉCIAL  
AÉROPORT DE  
VATRY !**

## VATRY, UNE CHANCE POUR L'AVENIR

### UN ÉQUIPEMENT DE 1<sup>ÈRE</sup> CLASSE

Outre les atouts connus et reconnus à propos de Vatry, il en est un supplémentaire qui pourrait devenir stratégique pour l'Europe. Sa connexion avec la future ligne du TGV Est qui passera près de Reims en 2007. Une opportunité rêvée pour en faire une plate-forme multimodale "à haute vitesse": air, rail, route. Techniquement, c'est possible. Financièrement, cela coûterait 122 millions d'euros (800 millions de francs). La réserve foncière pour la gare et les équipements satellites a déjà été prévue dans le plan directeur de l'aéroport. Vatry offrirait ainsi une prestation unique satisfaisant des contraintes environnementales urgentes: un meilleur équilibre entre le rail et la route et une forte diminution des nuisances (arrêt des vols de nuit en Ile-de-France notamment).

Vatry aura-t-elle enfin rendez-vous avec l'Histoire? Le plan économique volontariste que le couple fran-

co-allemand aimerait impulser pourrait être propice à ce raccordement TGV tant espéré... Si l'on en croit les déclarations de la mi-septembre 2003 du chancelier allemand, Gerhard Schröder, et du président français, Jacques Chirac, «Il est urgent de contribuer concrètement au renforcement de la croissance et de la compétitivité, notamment au travers des infrastructures de transport»... Outre la jonction entre les réseaux ferrés à grande vitesse français (TGV) et allemand (ICE), pourquoi pas cette connexion du TGV à Vatry? L'enveloppe annoncée de 3 milliards d'euros pourrait y aider... Un investissement de nature à renforcer la compétitivité des entreprises si l'on en juge le témoignage des transporteurs: «... à prestations identiques, la même activité de logistique sur Vatry par rapport à Paris engendre une économie de 18 à 25 % ...»

Alors, un meilleur environnement et plus d'efficacité... Faut-il hésiter encore longtemps? ●

### UN AÉROPORT PRÊT À L'EMPLOI

**L'aéroport International de Vatry, à 120 km de Paris, est un aéroport de délestage ultra-moderne boycotté par l'État. C'est pourtant l'opportunité idéale pour supprimer les vols de nuit en Ile-de-France.**



# UN BOYCOTT incompréhensible

*Face à la modernité et à la qualité des équipements de l'aéroport de Vatry, une question s'impose : pourquoi cet aéroport a-t-il du mal à décoller ? Les défenseurs de Vatry se seraient-ils trompés sur les atouts de l'infrastructure ? Notre entretien avec M. Charles de Courson, vice-président du Conseil général de la Marne et président du groupe d'études sur les vols de nuit, apporte un éclairage intéressant...*



► Vatry, un développement en attente...

## L'ESPOIR EST PERMIS

Les gestionnaires de l'aéroport de Vatry ont proposé à Aéroports de Paris un partenariat pour soulager la plate-forme parisienne du trafic le plus nuisant en soirée et la nuit. Selon M. Charles de Courson, l'espoir est permis.

*« Les relations évoluent. Nous sommes passé d'une franche hostilité à des relations correctes avec ADP ; mais toujours pas de coopération ni de bonne compréhension des intérêts respectifs. »*

## ADP PROTÈGE SON MARCHÉ

Appuyé par l'Etat français, Aéroports de Paris (ADP) s'est toujours attaché à protéger son marché. Comment ? En empêchant la concurrence au-delà même d'une zone de monopole accordée par le code de l'aviation civile : un périmètre protégé de 100 Km autour de la cathédrale de Paris. Vatry, précisément, en a fait les frais. Vraiment trop proche, cette plate-forme a toujours constitué une menace qu'il a fallu contenir !

## L'ETAT AU CHEVET D'AIR FRANCE

Autre élément en défaveur de l'aéroport de Vatry : le "sauvetage économique" d'Air France dans les années 90 par les pouvoirs publics, qui a concouru à la stérilisation de la plate-forme. Impossible en effet d'ouvrir la concurrence à par-

tir de Vatry où de nouvelles compagnies auraient pu opérer... Air France, en situation de quasi faillite, a dû être réanimée à coup de protectionnisme et d'un hub flambant neuf à Roissy, stratégique pour la compagnie nationale. En protégeant toutes les destinations juteuses de la compagnie (Afrique, Dom Tom), Air France a pu résister sur d'autres destinations moins rentables (Asie, Amérique). Et se rétablir avec beaucoup de succès il est vrai.

## MANQUE DE DISCERNEMENT

Malheur ! L'Etat refuse en plus d'admettre qu'un aéroport puisse être dédié au transport de marchandises. Raillerie et dérision n'ont pas permis à Vatry de trouver les appuis nécessaires. « Les vols tout cargo ne se développeront pas... ». Quelle erreur ! Pendant ce temps, les Etats-Unis ont pu développer une plate-forme similaire au Texas... une infrastructure de moindres nuisances (faible densité de population) et qui permet aux entreprises d'optimiser leur logistique (pas d'encombrement aérien ni routier, loyers modérés). Les similarités avec l'aéroport de Vatry sont nombreuses à la différence des volumes traités et de l'implantation de Fedex. L'absence de Fedex à Vatry est une erreur. Attiré à coup de subventions à Roissy, territoire fortement urbanisé, Fedex aurait pu tirer profit d'une implantation à Vatry pour un coût environnemental réduit et une efficacité économique accrue. L'implantation de Fedex dans le désert Texan ne rend l'illustration que plus douloureuse.

Aujourd'hui, Air France va bien, ADP doit se mettre en conformité avec la réglementation européenne sur les vols de nuit, et le rôle stratégique d'un aéroport dédié fret est reconnu... L'horizon de Vatry pourrait s'ouvrir enfin et les insomnies en Ile-de-France, devenir un mauvais souvenir. ●



► Charles de Courson, Vice-président du Conseil général de la Marne et président du groupe d'études sur les vols de nuit.



# UNE SOURCE d'économies pour l'Etat

*L'analyse du plan d'exposition au bruit de Vatry nous indique que cet aéroport pourrait faire baisser les impôts en France ! En ces temps de maîtrise des dépenses publiques, le coût d'insonorisation des habitations riveraines d'aéroport urbain pose problème. Autant déplacer les nuisances où le coût environnemental est le moins élevé... tout le monde y gagnerait.*

## 7 HABITANTS AU KILOMÈTRE CARRÉ

A Vatry, 3 zones de bruit ont été déterminées. La zone A (bruit fort) et la zone B (bruit fort de gêne moindre) qui ne comptent aucun habitant. La zone C (bruit modéré) représente quant à elle 341 personnes et 141 logements. En parallèle, l'ACNUSA (Autorité de Contrôle de Nuisances Sonores Aéroportuaires) estime que 450 000 personnes et 180 000 logements sont concernés par le plan de gêne sonore (PGS) des dix principaux aéroports français. Inutile de rappeler que la part qui incombe aux PGS d'Orly et de Roissy est largement prépondérante ! Le périmètre de nuisances retenu, très restrictif dans son évaluation, illustre pourtant bien l'ampleur du problème de l'indemnisation des riverains : le développement aéroportuaire en milieu urbain coûte très cher à la France.

## RÉDUIRE LE COÛT ENVIRONNEMENTAL DES NUISANCES

Face à ces chiffres, que doit faire l'Etat ? Maximiser les nuisances en zones fortement urbanisées pour insonoriser, à posteriori et tardivement, un nombre toujours plus important d'habitations ? Contrepartie légitime mais très mal assumée, puisque entre 1995

et 2001, 12 000 logements seulement ont été insonorisés, pour 76 millions d'euros (500 millions de francs, soit un demi Vatry !).

À Vatry, l'insonorisation des habitations a été budgétée dès le départ. Le montant moyen évalué par maison représente environ 15 245 euros (100 000 francs) soit une enveloppe totale de - seulement - 1 982 000 euros (13 millions de francs)... pour 152 millions d'euros (1 milliard de francs) d'investissements liés à la plate-forme. Grâce à la faible densité de population de la Marne, le coût environnemental de l'aéroport de Vatry est imbattable. Cela permet aux promoteurs de Vatry de prendre en charge les travaux d'insonorisation à 100 %, ce qui est loin d'être le cas en région parisienne.

## ROISSY COÛTE CHER

Dans son étude, l'Acnusa a estimé un budget de 1,1 milliard d'euros pour insonoriser tous les locaux éligibles situés dans les plans de gêne sonore de référence... et 10 ans pour le faire ! Indemnités partielles, nombre de logements sous-estimés, budget pharaonique : ce n'est pas sérieux.

Enclavé en territoire fortement urbanisé, Roissy-CDG coûte cher à la collectivité. Que repré-

sente le coût du déménagement de Fedex en rapport ? N'est-ce pas l'opportunité de lancer les travaux du troisième aéroport ? Un exemple intéressant : l'aéroport d'Amsterdam qui s'est engagé à insonoriser 10 000 maisons ; contrepartie morbide au crash d'un avion sur les riverains. Cette concession, insatisfaisante en terme de qualité de vie et de sécurité, a coûté aussi cher que la construction de la plate-forme de Vatry ! Penser autrement le développement de l'aérien serait un progrès ! Tout simplement. ●

## VATRY EN CHIFFRES

- Situé à 120 km de Paris
- Desserte autoroutière autoroute A4 (Est/Ouest) autoroute A26 (Nord/Sud)
- Gare de l'Est à 35 mn projet de raccordement TGV Est
- Plate-forme multimodale Train - Camion - Avion
- Une piste de 3 860 m l'une des plus longues de France

## Trafic des 10 premiers aéroports de la métropole en 2002

En nombre de mouvements commerciaux par milliers

Paris-CDG	501,5	Mulhouse	85,6
Paris-Orly	207,6	Toulouse	82,3
Nice	176,2	Bordeaux	50,5
Lyon	114,7	Strasbourg	38,9
Marseille	86,7	Nantes	36,7

Source : Direction des Transports Aériens, 2003.

## L'Advocnar invite les élus à Vatry



Le 24 mai 2003 fut une journée découverte de l'aéroport de Vatry pour de nombreux élus. Ils ont répondu présents à l'appel de l'Advocnar et nous les en remercions ! Messieurs LES DÉPUTÉS Jean Bardet (Val-d'Oise, conseiller régional Ile-de-France), Jérôme Chartier (Val-d'Oise, maire de Domont), Charles de Courson (Marne) ; madame et messieurs LES MAIRES Jean-Claude Boistard (Montsoult), Alain Bourgeois (Ezanville), Joël Boutier (Groslay), Roger Dufour (Saint Martin du Tertre), Claude Grebonval (Baillet-en-France), Claude Krieguer (Asnières-sur-Oise), Gérard Lambert-Motte (Plessis-Bouchard), Hugues Portelli (Ermont, pdt de la communauté de communes Val et Forêt), Annie Schmitt (Moisselles) ; messieurs LES MAIRES ADJOINTS Denis Caillie (Taverny), Roger Gagne (Saint-Brice-sous-Forêt), Rémy Julien (Montmagny), Jean-Pierre Largeau (Saint-Gratien), Patrice Manfredi (Enghien), Guy Saint-Macary (Deuil-le-Barre), Bernard Vignaux (Soisy-sous-Montmorency) ; mesdames et monsieur LES CONSEILLERS MUNICIPAUX Dominique Carage (Saint-Leu-la-Forêt), Pierrette Catusse (Franconville), Michel Fauveau (Sannois).

