

.....

---

CORIAS

**UECNA**



*COMPTE RENDU REUNION DU 09 et  
10 Novembre 2007 à BRUXELLES  
(Belgique)*

*Assemblée Générale*

---

# Disparition du trésorier.

*Commentaires de Martin KESSEL*

## Introduction

Martin renouvelle ses regrets vis-à-vis de la disparition fulgurante du trésorier Peter NAEF et nous en explique brièvement les circonstances. Il nous explique également pourquoi il sera dans l'impossibilité de nous présenter le bilan financier de l'UECNA puisque les comptes sont gelés.

Un rapide tour de table permet à chaque participant de présenter son association et de se présenter lui-même. La liste exhaustive nos parviendra par mail avec le compte rendu rédigé par le secrétaire de l'UECNA. L'Europe était toutefois bien représentée puisque l'Angleterre, la France, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse, les Pays-Bas et la Grèce assistaient à cette AG.

Martin rappelle à tous que 2008 sera une année importante pour l'UECNA car elle fêtera ses 40 ans.

**SITE INTERNET ([uecna.eu](http://uecna.eu)).** Le site de l'UECNA, dont le « webmaster est JP PAGO, doit rester vivant. Il faut l'enrichir de nos expériences et ainsi les faire connaître. D'autres pourraient s'en inspirer pour leur prochain combat. Il suffit pour cela de transmettre les documents (.pdf), soit en ligne, soit à Martin. Des liens peuvent être ajoutés vers nos propres sites.

## Comptes-rendus par pays

Chaque pays fait ensuite un compte-rendu de ses activités et évoque ses problèmes. Il semble qu'il n'y ait pas beaucoup de progrès et les différents rapports montrent que les aéroports et les politiques qui s'y rattachent sont partout les mêmes. Quelque fois certains pires que les autres.

1. **UK** : John fait un bref résumé des 2 journées, qui ont eut lieu en mars 2007 à Bruxelles, avec en principe, certains membres du Parlement. Les sujets principaux abordés durant la première journée ont été forts intéressants et celle-ci fut un succès.
  - Extension des aéroports
  - Bruit
  - Pollution de l'air
  - Taxe sur le kérosène
  - Et plus généralement l'impact du transport sur notre environnement.

En ce qui concerne la seconde journée, elle fut pénible, car il y avait de gros problèmes de langage, et les explications étaient très techniques. De plus, de nombreux parlementaires dûment invités n'avaient pas daigné venir.

John nous confie avoir envoyé à trois reprises, des courriels d'invitations restés pour la plupart sans réponse, et pour ceux qui ont répondu, nombreux sont ceux qui ont décliné en demandant à recevoir le compte-rendu par courriel.

L'assemblée présente demande à John d'envoyer ses comptes-rendus quand même et pense qu'il faudrait tenter de rencontrer les destinataires, à l'occasion d'une prochaine invitation.

John fait également un bref résumé de la réunion du 16/06/07, pour l'AAA, qui a abordé principalement les vols de nuit et l'accroissement des nuisances sonores. Cette année, la presse n'avait pas couvert l'évènement.

John rappelle que même quand les aéroports mettent en avant l'implication et l'expansion économique liée à leurs activités, il faut leur répondre que le développement économique ne souffrira pas de nos actions, ni de nos demandes. En effet, un récent rapport demandé par le gouvernement britannique montre que de plus en plus de personnes sont affectées par ces nuisances et ce à un niveau de plus en plus faible (environ 50 dbLeq), et ce seulement pour le bruit des avions. Sachons que le gouvernement est bien embarrassé par ce rapport qui figure dans sa totalité sur son propre site. John se charge de nous faire passer les 4 ou 5 pages intéressantes (voir rapport en document joint).

**Nota** : en Angleterre, il n'existe pas de commission de type CAR.

2. **Suisse** : Les actions menées n'en finissent pas de tourner en rond, on ressent la fatigue des personnes, même si la motivation est toujours là (voir rapport en document joint).
3. **Allemagne** : Ces deux dernières années, les indicateurs ont augmenté en volume : plus de trafic et plus de bruit (voir rapport en document joint).
4. **France** : M. Fontanel de Toulouse, était essentiellement présent pour exposer les problèmes concernant l'aviation légère, il donne quelques informations concernant les vols commerciaux.
  - Exiger une taxe sur les voyages ayant une alternative ferroviaire.
  - Réduire, voire geler le développement de nouveaux aéroports.

Puis, il détaille un rapport de mai 2006, concernant la réglementation de l'aviation légère, qui n'autoriserait pas les pays à modifier localement les restrictions accordées par les commissions européennes. Contradictoirement, il semble que dans chaque pays, il appartient à chaque aérodrome de dicter ses propres règles (on n'est pas sortis de l'auberge).

Toutefois, l'aviation commerciale légère n'est pas concernée par les règles des gros transporteurs, compte tenu de leur faible nombre de mouvements (< à 5000 par an). Il demande également une éco-taxe sur les avions légers, commerciaux non équipés de silencieux (certains volent semble-t-il en échappement libre).

5. **Luxembourg** : Pour l'aviation légère : vont travailler avec Toulouse à l'élaboration d'une pétition, à destination du Ministre des Transports, concernant l'amélioration des conditions sonores, en ajoutant des silencieux, ou en remplaçant le type d'hélices.
6. **Grèce** : Vols de nuit : ont mis en place un système de surveillance (du genre CONSTATS). Ils ont réalisé des cartes de bruit, il leur faut maintenant proposer un plan d'action. Les études ont été menées par les aéroports eux-mêmes, évidemment comme pour l'ODESA les aéroports se donnent bonne conscience.
7. **Pays-Bas** : Ils essaient de trouver une solution pour fermer les aéroports la nuit. Tout en prenant en compte l'augmentation des vols, ils voudraient réduire les vols de nuit et augmenter les vols de jour.

Le gouvernement fait passer une nouvelle loi, lorsque les limites de la précédente sont dépassées. Dès que les associations font remarquer que les nuisances sont hors la loi, le gouvernement répond que c'est temporaire, où qu'ils réalisent des essais, qui ne dureront que 2 ou 3 ans. La population ne réagit pas !!! Une fois de plus, ce gouvernement parvient à gagner du temps.

Martin indique qu'il faut maintenant quitter la table des négociations et porter l'affaire devant les tribunaux européens. Il rappelle, que les problèmes économiques liés à certains changements, ne sont pas nos problèmes, il faut avant tout leur faire comprendre que les populations souffrent.

**Remarque** : Avec la récente piste construite sur cet aéroport, les compagnies KLM et AF ne veulent plus y atterrir, car pour rejoindre le terminal il faut ½ heure de roulage. En dehors de la perte de temps, c'est une aberration écologique.

8. **Belgique** : Les limites sont toujours dépassées, le chevelu correspondant est impressionnant. Ils ont tenté d'informer le public à travers la presse.

C'est l'aéroport qui grossit le plus vite en terme de fret, il est passé de 70 mouvements par nuit à 80. C'est plus, qu'Heathrow et tous les aéroports alentours. Il n'y a pas de texte sur les vols de nuit !! Ils essaient de participer à tous les événements qui se rapprochent de près ou de loin au bruit. Personne ne bouge dans les hautes sphères, car la Belgique est spécialisée dans la logistique air/route/mer. Malgré, les problèmes d'environnement, aucune taxe spéciale n'existe, et de plus en plus de compagnies low cost s'installent. Tous les aéroports de Belgique sont d'accord pour se grouper et travailler sur les vols de nuits. Il faudrait que les autres pays européens se joignent à eux pour tenter de faire changer les directives.

9. **Espagne** : La ville de Madrid, qui a participé l'an passé n'a pas donné signe de vie.
10. **Italie** : L'aéroport de Milan n'a pas donné de nouvelles depuis 2 ans, et aucune nouvelle des autres aéroports.

11. **Portugal** : Le nouvel aéroport de Lisbonne est construit à 7 km de la ville, et personne ne réagit. Martin et John vont essayer de rencontrer des gens sur place.

### **Election du trésorier**

Léo Wagner (Luxembourg) est élu.

### **Prochaine réunion**

18 et 19 avril 2008 à Bruxelles.

### **Le système EANS**

On nous a présenté un système comparable à notre système CONSTATS, mais qui permet d'obtenir les informations en temps réel sur internet. 10 minutes seulement après le décollage, on obtient sa hauteur, son type, son numéro et son niveau de bruit. Ces informations peuvent être gardées et consultées pendant plusieurs années. Ces données sont comparables à celles faites par les aéroports. Sur 19 aéroports équipés en Allemagne, 150 à 200 mesures ont été réalisées ! Certains aéroports ont arrêté les mesures ! (Voir documentation jointe).

### **Médiation**

A Vienne, créée en 1998, l'agrément a été renouvelé en 2003. La confidentialité est préservée.

C'est long mais ça marche, avec les aéroports publics. C'est certainement plus difficile avec les aéroports privés.

### **Documents joints**

Rapports d'activité :

- Angleterre
- Suisse
- Allemagne

Documents :

- Système EANS
- Compte-rendu de l'UECNA