

JUILLET 2002

## **25 PROPOSITIONS POUR REDUIRE LES NUISANCES AERONAUTIQUES DES AEROPORTS PARISIENS ET REGIONAUX**

*Période transitoire d'ici la mise en service de la nouvelle plate-forme internationale*

### **LES 25 PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION NATIONALE D'ELUS « VILLE ET AEROPORT »**

- I) L'interdiction des vols de nuit sur les aéroports**
- II) La régulation de la croissance du trafic : l'augmentation de l'emport moyen**
- III) Le développement des dessertes terrestres**
- IV) Mise en place d'un plan de soutien au développement maîtrisé des dix grands aéroports régionaux**
- V) La révision des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS)**

*Lors de son dernier conseil d'administration réuni à Paris le 09 juillet, les élus de l'association « Ville et Aéroport » ont en premier lieu réaffirmé leur position favorable à la réalisation du 3<sup>ème</sup> aéroport international dans le grand Bassin Parisien. Afin de gérer la période transitoire d'ici la mise en service de la nouvelle plate-forme, ils ont ensuite formulé 25 propositions visant à réduire les nuisances aéronautiques des aéroports parisiens et régionaux. Celles-ci sont adressées à l'attention de MM. DE ROBIEN et BUSSEREAU, respectivement Ministre des Transports et Secrétaire d'Etat aux Transports, ainsi qu'à MME BACHELOT, Ministre de l'Environnement et du Développement durable.*

## I) L'interdiction des vols de nuit sur les aéroports

Le bruit des avions est devenu un problème national pour au moins 500 000 riverains des grands aéroports français qui exigent des décisions plus politiques que techniques à Paris et Bruxelles afin de réduire notamment les vols de nuit.

L'exaspération très vive des riverains face aux nuisances subies et à la réaction insuffisante à leurs yeux des pouvoirs publics se double d'une profonde inquiétude à l'égard des perspectives de court et moyen termes particulièrement menaçantes pour leur cadre de vie : l'inévitable croissance du trafic aérien d'une part, le peu de soutien des autorités européennes de l'autre.

Les conclusions rendues le 12 février dernier par un groupe d'études parlementaire sur cette question relèvent qu'à Roissy CDG, 58 684 vols de nuit ont été recensés en 2001, soit un avion toutes les trois minutes entre 22h et 6h00. Le trafic aérien nocturne a augmenté de 40% depuis 1997.

Il est clair que la question des nuisances aéroportuaires ne peut progresser qu'au niveau européen en liaison avec les entreprises concernées, compagnies aériennes et fret (FedEx, La Poste, ...).

**PROPOSITION 1** : *Dans cet esprit, il est essentiel de transférer des activités de fret de l'Aéroport Roissy CDG sur l'aéroport de Vatry dans la Marne, cet aéroport pouvant être immédiatement opérationnel et accueillir par ailleurs une partie des vols charter de Roissy CDG. Actuellement, le point faible de Vatry, c'est la mauvaise performance de ses dessertes terrestres. Sur ce point, l'association demande l'amélioration nécessaire des dessertes terrestres et notamment la mise à l'étude du coût de la desserte TGV à Vatry ? Les capacités de l'aéroport de Châteauroux-Déols sont également à examiner.*

**PROPOSITION 2** : *L'association « Ville et Aéroport » demande une délocalisation de l'Aéropostale et des sociétés de courrier express type FedEx. Le fret est responsable de l'essentiel des nuisances nocturnes sur les aéroports concernés. Pour reprendre l'exemple de Roissy CDG, des avions atterrissent ou partent au cœur de la nuit (de 1 heure à 4 heures). L'association note en outre que FedEx a commandé des avions gros porteurs type Airbus A 380. Or, ces avions dépasseront le seuil autorisé de 85 dB la nuit.*

Signalons enfin les dérogations au couvre-feu nocturne et prenons l'exemple d'Orly : environ 10 vols par mois. D'une part, leur justification est parfois discutable (lorsqu'elle s'appuie sur des motifs autres que ceux relevant de la stricte sécurité), d'autre part, elles sont en augmentation malgré les chiffres produits par ADP (lesquels ne prennent plus en compte dans leur calcul les vols « non-commerciaux », au nombre d'une quinzaine par an). Ces vols constituent également une source de nuisances majeures pour les populations au sol.

« Ville et Aéroport » juge qu'il faut aller plus loin pour maîtriser davantage les nuisances des vols nocturnes : la gêne ressentie la nuit et ses conséquences sur le sommeil sont particulièrement importantes pour les riverains des aéroports.

**PROPOSITION 3** : *Dans ce sens, l'Etat doit imposer, pour les aéroports concernés, des procédures d'évolution particulières au décollage ou à l'atterrissage visant à limiter les nuisances sonores nocturnes.*

**PROPOSITION 4** : *L'association juge les normes de bruit internationales inadaptées à la croissance sans précédent du trafic aérien depuis sa libéralisation, au niveau mondial et européen comme au niveau national. Elle déplore que les normes européennes soient uniquement incitatives.*

**PROPOSITION 5** : *Il faut que la construction d'avions beaucoup moins bruyants, à l'étude actuellement à l'OACI, devienne obligatoire dans l'Union européenne bien avant 2006, date envisagée par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.*

**PROPOSITION 6** : *L'association demande l'élimination rapide à l'échelle européenne des avions les plus bruyants, notamment de ceux dotés d'un atténuateur de bruit (hushkit).*

Sur ce point, elle s'inquiète de l'adoption d'une nouvelle directive européenne relative aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. « Ville et Aéroport » observe un net recul de la législation sur les « hushkits » et notamment le règlement de 1999, jugé discriminatoire par les Etats-Unis, qui prévoyait l'interdiction des avions « hushkittés » sur les aéroports au 1<sup>er</sup> avril 2002. Or, contrairement aux orientations prises antérieurement, les autorités bruxelloises repoussent le retrait des avions les plus bruyants du ciel européen de 2002 à 2008, pour les aéroports classés « non-urbains ». Contre tout bon sens, les principaux aéroports français situés dans des zones urbaines densément peuplées comme Orly et Roissy CDG figurent parmi les aéroports « non-urbains ». Ainsi, les appareils du chapitre II équipés de dispositifs dits « atténuateurs de bruit » (« hushkits ») pourront continuer leur service en Europe. Il s'agit pour l'essentiel d'appareils anciens des flottes nord-américaines et de pays en voie de développement. En l'espèce, il semblerait que les institutions communautaires aient cédé à la forte pression exercée par les Etats-Unis, par le biais de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Sur cette question, enfin, certains experts conjecturent la réintroduction des appareils de type I, qui ont pourtant déjà fait l'objet d'une mesure de retrait du ciel européen du fait de la pollution qu'ils provoquent.

**PROPOSITION 7** : *L'association juge inacceptable les mesures présentées dans cette récente directive européenne. Celle-ci, portant pourtant sur les restrictions d'exploitation liées au bruit des avions dans les aéroports de la Communauté, prévoit le maintien en service des avions du chapitre II les plus bruyants et s'oppose catégoriquement à la réintroduction de ceux du chapitre I. L'association demande le retrait de tous les avions classés chapitre II. De même, le retrait des avions du chapitre III les plus bruyants doit être accéléré. Il est actuellement prévu à l'horizon 2009.*

Les mesures disponibles à l'ACNUSA montrent qu'il n'est plus concevable d'élaborer des réglementations visant la protection des riverains d'aéroports sur la base de normes élaborées à des fins de certification. En effet, ces normes autorisent des niveaux de bruit de plus en plus élevés quand la masse de l'avion au décollage augmente. Le gouvernement serait inspiré d'utiliser la future directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant pour fixer des objectifs de réduction des nuisances sonores.

**PROPOSITION 8** : *Il faut renforcer et étendre le système d'amendes pour non-respect de la réglementation. Le couvre-feu doit faire l'objet d'une application rigoureuse et les dérogations diminuer : tout vol de nuit pour des raisons autres que la sécurité doit disparaître. Afin d'assurer l'impartialité incontestable dans l'octroi de ces dérogations, une implication plus active de l'ACNUSA est souhaitable. Il conviendrait de faire réellement de l'ACNUSA le véritable policier indépendant du ciel français, avec les facultés d'expertise, d'enquête et sanction appropriées, telle que la loi lui en donne les possibilités.*

**PROPOSITION 9** : *Pour ce faire, l'association demande que plus de moyens financiers soient accordés à l'ACNUSA, que l'information à l'attention des riverains soit mieux diffusée et qu'il y ait une instruction plus rapide des plaintes enregistrées.*

**PROPOSITION 10** : *« Ville et Aéroport » rejette la proposition de loi COCHET adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale le 26 avril 2001. Elle la juge insuffisante et en trompe-l'œil. A défaut de décider un couvre-feu partiel ou total, il faut aller plus loin et préconiser de réduire le bruit des avions la nuit à 80 dB(A) maximum dans la zone C des plans d'exposition au bruit.*

**PROPOSITION 11** : *La proposition majeure de l'association est d'instaurer des couvre-feux totaux ou partiels entre minuit et 6h00 pour les grands aéroports inclus dans des zones urbanisées. Cette mesure s'accompagne d'une modulation des taxes d'aéroport en fonction de l'horaire de décollage et d'atterrissage. Elle est favorable à l'interdiction à certaines heures ou sur certaines pistes, voire totalement dans les cas les plus conflictuels, des avions les plus bruyants du chapitre 3.*

## II) La régulation de la croissance du trafic et l'augmentation de l'emport moyen

**PROPOSITION 12** : *Dans le cas de certaines plate-formes, l'absorption du trafic pourrait se faire sans accentuer les nuisances pour les riverains, à condition que des mesures plus efficaces soient mises en place, telles que des taxes sur le bruit des avions, des contrôles sur les types d'appareils autorisés ou sur les heures des vols, le respect des couloirs, la création de bretelles de détachement sur les plate-formes, la réalisation de seuils décalés pour une meilleure fluidité du trafic.*

**PROPOSITION 13** : *Les créneaux horaires octroyés par les pouvoirs publics aux compagnies doivent être repensés. En effet, aux heures de pointe (de 6h30 à 9h30 et de 17h30 à 21heures), les compagnies et notamment Air France, ont multiplié leurs offres de vols, concurrence oblige. Sur les destinations Paris-Toulouse, Paris-Nice ou Paris-Marseille (navette), les fréquences ont été considérablement augmentées. Du coup les avions décollent à moitié remplis. Ainsi, la régulation de l'augmentation du trafic doit être surtout recherchée par l'augmentation de l'emport moyen. Le nombre de mouvements d'avions et les nuisances seraient ainsi réduits.*

**PROPOSITION 14** : *L'association « Ville et Aéroport » est pour l'instauration d'une limitation opérationnelle exprimée en nombre de mouvements d'avions annuels et non de passagers. Car ce ne sont pas les passagers qui font du bruit, mais les avions. Le gouvernement pourrait donc proposer d'instituer une limite pour les aéroports parisiens et régionaux concernant le nombre de mouvements annuels d'avions à ne pas dépasser. L'engagement du précédent gouvernement et de J-C GAYSSOT de limiter Roissy CDG à 55 millions de passagers devrait alors correspondre à une limitation du nombre de mouvements d'avions sur cette plate-forme, soit un seuil souhaité de près de 600 000 mouvements d'avions annuels. Cependant, avec le taux d'emport moyen actuel, l'équivalence en mouvements annuels dépasserait le plafond des 600 000. Pour Orly, le plafond a d'ailleurs été fixé au départ par rapport aux mouvements d'avions annuels, soit 250 000. Il ne saurait être question de déplaçonner Orly et tout marché de dupes est impossible s'agissant du passage entre le plafond exprimé en passagers et celui exprimé en mouvements d'avions.*

**PROPOSITION 15** : *Il convient par ailleurs d'internaliser les coûts environnementaux tant au niveau des nuisances sonores (bruit) que de la pollution atmosphérique (kérosène) par l'instauration d'une taxe environnementale sur les compagnies aériennes selon le principe « pollueur-payeur ».*

**PROPOSITION 16** : *D'une manière générale, la régulation du trafic aérien doit être moins discrétionnaire et les décisions prises à son sujet devraient davantage associer les citoyens, leurs élus locaux, comme les associations de défense de l'environnement.*

### III) Le développement des dessertes terrestres

Le développement des dessertes terrestres doit être poursuivi. L'amélioration de la desserte terrestre doit être prise en compte, pour étendre la zone de chalandise essentielle pour un aéroport, en s'appuyant sur un réseau de transports collectifs adapté et performant.

**PROPOSITION 17** : *Dans ce sens, il est nécessaire de veiller à la recherche systématique d'une desserte TGV et TER efficace, en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF. Les études portant sur de nouveaux sites aéroportuaires devront intégrer les conditions de développement de l'intermodalité entre modes aérien et ferroviaire rapide.*

Le développement du réseau TGV doit permettre la mise en place des lignes de substitution performantes. La mise en œuvre d'un programme important de TGV doit favoriser le report modal de l'avion sur le train pour les relations internes au territoire français, et entre la France et les régions européennes limitrophes. Il permet aussi de substituer un parcours en TGV à des vols de rabattement sur les aéroports internationaux.

Sur des liaisons domestiques, en particulier sur celles qui se font en moins de trois heures, le train gagne la partie face à l'avion. Un transfert du trafic intérieur sur le train permettrait de désengorger le ciel. De même, avec les développements prévus sur le réseau européen, le TGV pourrait aussi prendre des parts de trafic à l'avion. Par exemple, entre Paris et Bruxelles, Air France a jeté l'éponge en choisissant de faire prendre Thalys à ses passagers, sur lequel la compagnie achète des sièges.

**PROPOSITION 18** : *La desserte terrestre concerne aussi bien les passagers que les employés de la plate-forme : il faut aussi pour ces derniers prévoir un accès convenable, par transports collectifs de préférence, ou par route.*

**IV) Mise en place d'un plan de soutien au développement maîtrisé des dix grands aéroports régionaux**

Le gouvernement JOSPIN proposait une enveloppe de 760 millions d'euros de prêts à taux préférentiel d'une durée de trente ans.

**PROPOSITION 19** : *Le développement maîtrisé des grands aéroports régionaux est un complément indispensable et prioritaire à la création d'une troisième plate-forme internationale. Par développement maîtrisé, on entend la nécessité de concilier le développement économique et l'exigence environnementale et de sécurité comme pour les aéroports parisiens. Concernant Notre-Dame-des-Landes, l'association entend participer au débat public qui va s'engager.*

**V) La révision des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS)**

Cette révision est rendue nécessaire par la publication du décret du 26 avril 2002 qui définit le nouvel indice de gêne sonore (Lden), plus représentatif de la gêne subie que l'indice psophique.

**PROPOSITION 20** : *Pour les PEB, un projet de loi validé par l'ancien Conseil des Ministres est dans les cartons et doit servir de base pour garantir une meilleure protection des populations riveraines contre les nuisances sonores et une plus grande maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports. Les PEB ont été critiqués en raison d'indices de mesure du bruit inadaptés, et suivant peu l'évolution de l'aéroport dans le temps. Ils doivent être révisés pour mieux intégrer la gêne ressentie par les populations.*

**PROPOSITION 21** : *Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau PEB, l'association « Ville et Aéroport » demande que soit engagée conjointement une réflexion active sur le renouvellement du tissu urbain (centres anciens, zones pavillonnaires) situé en zone C, afin de préparer l'avenir des communes concernées et d'éviter le déclin des tissus urbains existants. Dans ce sens elle demande qu'une aide soit versée aux collectivités locales pour favoriser un renouvellement urbain raisonné et elle préconise la création de fonds d'intervention sur le foncier.*

« Ville et Aéroport » souhaitait que pour les principaux aéroports, les PEB soient révisés avant le 31 décembre 2004. L'association se félicite de la création d'une zone D, obligatoire pour les grands aéroports, « à l'intérieur de laquelle les constructions doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme ».

Enfin, elle considère que les deux amendements gouvernementaux adoptés dans le cadre de la loi « Démocratie de proximité » vont dans le bon sens. Le premier amendement prévoit le rachat préventif des biens et propriétés. Il s'agit de permettre aux propriétaires de biens immobiliers concernés – dans un périmètre fixé par décret en Conseil d'Etat – de mettre en demeure l'Etat ou l'exploitant du nouvel aéroport d'acquiescer leurs biens. Par ailleurs, un autre amendement, portant sur les modifications des couloirs aériens, indique la réalisation préalable d'une enquête publique.

**PROPOSITION 22** : *L'association « Ville et Aéroport » est favorable à une extension des périmètres quasi inconstructibles autour des aéroports. Elle met en garde contre une répétition des erreurs du passé, c'est-à-dire l'autorisation de construire à proximité des aéroports.*

**PROPOSITION 23** : *Pour les PGS et l'aide à l'insonorisation des logements, une amélioration de la réglementation est nécessaire et il s'agit de favoriser le principe de l'unicité communale ; c'est-à-dire qu'à partir du moment où une partie de la commune est incluse dans le PGS, on considère que c'est l'ensemble de la population qui est concerné. Il faut élargir le champ d'application de l'aide aux riverains s'agissant des équipements publics, notamment des équipements communaux. Sur ce point, il est indispensable de garantir les crédits nécessaires à un niveau suffisant pour répondre aux demandes d'aides qui vont être plus importantes dans la période à venir.*

**PROPOSITION 24** : *Comme le préconise l'ACNUSA, l'association est favorable à l'harmonisation des zones des nouveaux PGS (I, II, III) avec celles des zones A, B, C des nouveaux PEB. Il est important que les zones du PGS soient établies sur la base du trafic estimé dans cinq ans.*

**PROPOSITION 25** : *Par ailleurs, « Ville et Aéroport » demande la mise à l'étude de l'élargissement des Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires aux grands aéroports régionaux. Le produit des sanctions financières à l'encontre des compagnies aériennes pourrait alimenter un fonds de compensation.*