

Compte-rendu

Audience ACNUSA-VILLE ET AEROPORT
11 septembre 2007 – 16h30-18h – 93, Boulevard du Montparnasse – Paris

Délégation Ville et Aéroport

Jean-Pierre BLAZY, Président « Ville et Aéroport », Maire de Gonesse
Nicolas DUPONT-AIGNAN, Vice-Président « Ville et Aéroport », Député-Maire de Yerres
Pascal BOUREAU, Vice-Président « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Blagnac
Didier GONZALES, Député-Maire de Villeneuve le Roi
Louis CERCLERON, Vice-Président de la CC Erdre et Gesvres, Maire de Notre-Dame-des-Landes
Etienne-Christian VILLEMAGNE, Trésorier « Ville et Aéroport », Vice-Président de la CC de l'Est Lyonnais
Bernard GARANDEAU, Secrétaire général « Ville et Aéroport », Adjoint au Député-Maire de Mérignac
Julien DELANNAY, Chargé de mission « Ville et Aéroport »

Délégation ACNUSA

Patricia LEMOYNE de FORGES, Présidente
Jean-Pierre CAMOIN
Jean-Yves DELHAYE
Damien LEGER
Jean-Pierre MUSSO
Guy PUECH
Michel RUMEAU
Monique VERNET
Janine LE FLOCH-FOURNIER, Secrétaire générale
Philippe LEPOUTRE, Pôle technique
Florence CHANEL, Pôle juridique
Fanny GIRAUD, Pôle communication

L'audience commence à 16h35.

A l'occasion de la réunion plénière de ses membres, l'ACNUSA auditionne Ville et Aéroport.

Après les présentations d'usage, **Jean-Pierre BLAZY** introduit la réunion.

Il souligne la situation actuelle de l'ACNUSA. Si l'Autorité a pu apporter des avancées positives, Ville et Aéroport regrette que ses recommandations ont été insuffisamment prises en compte par les pouvoirs publics. Le bilan 2000-2005 de l'ACNUSA confirme que celle-ci remplit les missions confiées par le législateur en tant qu'instance d'arbitrage, rappelant le droit et intervenant en équité mais il lui manque les moyens nécessaires pour s'imposer aux acteurs publics comme une véritable autorité indépendante.

Ce bilan indique que les acteurs locaux et l'Etat central (seul responsable du cadre législatif dans lequel ils évoluent) ont une part prépondérante dans la transformation de ces résultats en effets durables. Or, les effets produits restent limités.

En effet, depuis 2000, un certain nombre des 70 recommandations émises par l'ACNUSA n'ont pas été appliquées par les pouvoirs publics. Il a fallu attendre une à deux années pour qu'une cinquantaine de recommandations émises, réalistes et techniquement argumentées, soient mises en œuvre. Un dizaine d'entre elles sont encore dans les circuits politico-administratifs. Ces recommandations visent à établir un cadre cohérent pour organiser les conditions du débat, maîtriser les nuisances, améliorer la situation des riverains et prévenir les nuisances futures.

Les membres de Ville et Aéroport rejoignent les derniers rapports d'activité de l'ACNUSA qui sont sans concession vis-à-vis de l'action de l'Etat relative à la maîtrise des nuisances aériennes, jugée inefficace à bien des niveaux : dysfonctionnements des instances de concertation (CCE), du dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements (CCAR), augmentation du nombre d'habitants survolés notamment autour des aéroports parisiens, non respect de la réglementation par les compagnies (trajectoires, décollages non programmés entre minuit et cinq heures à Roissy CDG).

Jean-Pierre BLAZY indique aux membres de l'ACNUSA que Ville et Aéroport souhaite aborder un certain nombre de questions sensibles et d'actualité : la charte de développement durable de Roissy CDG, le rapport de la mission Rouquès sur l'harmonisation PEB/PGS, l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines, le dispositif d'aide aux riverains et la TNSA, le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes, les vols de nuit.

Jean-Pierre BLAZY précise que dans le cadre de l'élaboration de la charte du développement durable de l'aéroport Roissy CDG, l'ACNUSA est un matériau utile.

Suite au rapport de la mission Rouquès sur l'harmonisation PEB/PGS, Ville et Aéroport attend une évolution législative.

Sur la question de l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines, il souligne le manque d'études scientifiques sur la question et la nécessité d'une véritable enquête épidémiologique en France.

Sur les instances de concertation existantes (CCE, CCAR), Jean-Pierre BLAZY déplore les dysfonctionnements constatés pour les aéroports parisiens.

La Présidente de l'ACNUSA reconnaît ces dysfonctionnements et informe les membres de Ville et Aéroport d'une révision prochaine du PEB d'Orly.

Didier GONZALES indique que l'extension du PEB d'Orly serait une aberration. En effet, l'alignement du PEB sur le PGS conduit selon lui à une dévalorisation des biens immobiliers. L'extension du PEB accélère la paupérisation du territoire. Il rappelle que pour sa commune 4 000 habitants sont partis. Aussi, il propose de dissocier les différentes zones du PEB. La zone C ne doit pas être traitée comme les zones de bruit fort A et B. La zone C est une zone de bruit équivalente à une rue secondaire de centre ville.

Nicolas DUPONT-AIGNAN constate que les recommandations de l'ACNUSA ne sont pas suivies et appliquées. Sur la question d'Orly et des trajectoires au décollage face à l'Est il déplore que rien n'avance. Il salue la mise en place du système VITRAIL qui permet désormais d'observer en toute transparence notamment les trajectoires. Il souligne un nombre important de déviations et que s'agissant du volume de protection environnementale d'Orly les compagnies aériennes se mettent au sud du VPE ce qui pénalise les communes environnantes.

Il pose alors la question de la formation des contrôleurs et des pilotes.

Selon lui, le problème est qu'en heure de pointe il y a 36-37 mouvements par heure au lieu de 30 et que les avions ont une trajectoire différente pour couper le virage.

Nicolas DUPONT-AIGNAN poursuit sur la question des amendes. Il regrette qu'une amende sur 10 seulement soit prononcée. Les arguments invoqués sont souvent liés aux conditions météorologiques et c'est discutable. Il condamne l'argument parfois apporté de la disparition de la trace radar de l'avion qui pour lui est un mensonge organisé et inacceptable de la DGAC.

Il affirme la nécessité pour les pouvoirs publics de jouer la transparence.

Il propose d'améliorer l'actuel VPE en le faisant passer de 6 000 nautiques à 7 500 nautiques. Il rappelle que lui et son collègue G. TRON ont demandé 9 000 nautiques.

Nicolas DUPONT-AIGNAN rappelle la nécessité de respecter l'actuel couvre-feu. Il s'inquiète et au regard des statistiques du transport aérien il met en garde contre une volonté de revenir sur le plafond des 250 000 mouvements annuels.

Fort de ce constat, il propose l'anticipation du gel des terres pour le 3^{ème} aéroport. Il demande également qu'apparaisse sur les écrans radar le cône du VPE d'Orly.

Pascal BOUREAU intervient sur le cas toulousain. Il indique notamment que le niveau actuel de la Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) n'est pas à la hauteur des enjeux. Actuellement, on est au rythme de 30-40 ans pour insonoriser l'ensemble des logements concernés autour de Toulouse-Blagnac. Pour tout insonoriser dans les 10 ans, il faut envisager le triplement du produit de la TNSA.

Janine LE FLOCH-FOURNIER précise que la TNSA a généré 45 millions d'euros en 2006 et qu'au mois de mai 2007 étaient enregistrés 20,4 millions d'euros.

Elle a indiqué que le calcul de la taxe et la modulation sur la soirée pénalisait Orly (couvre-feu).

Elle a informé Ville et Aéroport de la parution (29/08/07) d'une « circulaire relative à la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains autour des aéroports ».

Jean-Pierre BLAZY a souligné sur ce point la difficulté de monter des opérations groupées lorsqu'il s'agit de copropriétés.

Sur le cas de Lyon-St-Exupéry, **Etienne-Christian VILLEMAGNE** a indiqué que le système CONSTAS avait bien amélioré les choses. Qu'actuellement, il y avait un bien meilleur respect des trajectoires sur Lyon.

M.VILLEMAGNE a également posé la question du PEB en vigueur qui intègre un 2^{ème} doublet dont la réalisation est très aléatoire.

Jean-Pierre BLAZY est revenu sur le cas de Roissy et la contrainte du PEB. On ne peut pas renouveler le tissu urbain existant. La contrainte est maximale en zone C et des territoires se verront bientôt condamnés. Il indique aux membres de l'ACNUSA la nécessité de réformer le code de l'urbanisme et notamment l'article L.147-5 (sédimenté, illisible, contradictoire).

Louis CERCLERON a évoqué le cas du nouvel aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes. Il a notamment demandé la mise en place d'une CCE anticipée et rappelé les conclusions de l'enquête publique.

Enfin, **Jean-Pierre BLAZY** a rappelé la nécessité d'aller plus loin sur le dossier Vols de nuit à Roissy CDG. Il a souligné la répétition d'émergences sonores avant minuit et à partir de 5h. Cette situation a des effets sur la population. Certains partent et on constate une évolution de peuplement. Il s'est dit favorable à une utilisation alternée des doublets entre 22h et 6h. Ville et Aéroport a déjà saisi la DGAC sur ce point. Il n'est pas pour la solution d'un report exclusif des vols de nuit sur le doublet nord.

Pour l'aéroport du Bourget, il souhaite que soit mise en place une CCE ainsi qu'un PEB.

Il a demandé qu'un Préfet de département soit désigné pour présider la CCE.

L'audience se termine à 18h05.

Ci-dessous les propositions Ville et Aéroport remis aux membres de l'ACNUSA lors de l'audience.

➤ **Renforcement des pouvoirs de l'ACNUSA**

Proposition 1

Ville et Aéroport propose que le ministre en charge de l'aviation civile ait l'obligation de répondre dans un délai d'un an renouvelable aux recommandations formulées par l'ACNUSA.

Proposition 2

Ville et Aéroport propose que l'ACNUSA présente annuellement un rapport sur les vols de nuit au Parlement, au Gouvernement et devant chaque Commission consultative de l'Environnement. Sur demande de l'ACNUSA, le ministère de la Santé réalise une étude épidémiologique relative aux effets du bruit des avions sur la santé des populations riveraines.

➤ **Dispositif d'aide aux riverains et Taxe sur les nuisances sonores Aéroportuaires**

Proposition 3

Ville et Aéroport demande que soit défini une nouvelle assiette de la Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée. Elle est due par les compagnies aériennes selon le principe pollueur-payeur. Le nouveau produit attendu permettra d'insonoriser dans les dix ans à compter de la promulgation de la loi les 160 000 logements concernés et améliorera le dispositif d'aide aux riverains. Le cas échéant, le tarif de la TNSA est révisable chaque année dans le cadre des lois de finances. Cette mesure permet de renforcer la fiscalité écologique du transport aérien qui n'est pas au bon niveau au regard des coûts liés à la sécurité et à la sûreté.

➤ **Grands aéroports français : harmonisation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Gêne Sonore (PGS)**

Proposition 4

Dans le cadre d'une réforme du code de l'urbanisme et du code de l'environnement, Ville et Aéroport propose la fusion des dispositifs de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et de Plan de Gêne Sonore (PGS). De cette fusion est créé le Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA). Le PEBA a pour objet à la fois la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports et la réparation, c'est-à-dire l'insonorisation des logements et des équipements. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation.

Dans le cadre de la réforme du code de l'urbanisme, Ville et Aéroport propose notamment la révision de l'article L.147-5 en étendant à la zone C des PEBA la possibilité de construire des équipements publics ou collectifs jugés nécessaires aux populations existantes. En outre, il rend possible en zone C la construction de logements à condition que l'augmentation éventuelle de la population en résultant soit faible car il ne s'agit en aucun cas de remettre en question le principe même de la prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports.

➤ **Amélioration de la concertation publique**

Proposition 5

Ville et Aéroport rejoint l'analyse de l'ACNUSA sur la concertation qu'elle juge « défailante ». C'est pourquoi elle demande que soient mises en place les communautés aéroportuaires et que soient créées parallèlement les Commissions de l'Environnement et d'Aide aux Riverains d'Aéroports (CEARA), en remplacement des Commissions (CCE et CCAR) existantes qui fonctionnent mal.

➤

➤ **Maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires**

Proposition 6

Afin de limiter les nuisances sonores aéroportuaires dans les zones à forte densité de population, Ville et Aéroport propose l'instauration d'un plafonnement du nombre de mouvements sur les principaux aéroports français.

Proposition 7

Sur la question sensible des vols de nuit, Ville et Aéroport demande que la nuit soit définie et propose un couvre-feu total entre 0h et 5h ainsi qu'un couvre-feu partiel entre 22h et 6h. En outre, elle demande que le seuil de bruit la nuit soit fixé à 80 dB(A).

Ville et Aéroport s'inquiète de la multiplication par quatre du nombre d'amendes prononcées par l'ACNUSA depuis 2003 et notamment des 368 vols de nuit non programmés entre 0h et 5h à Roissy CDG.