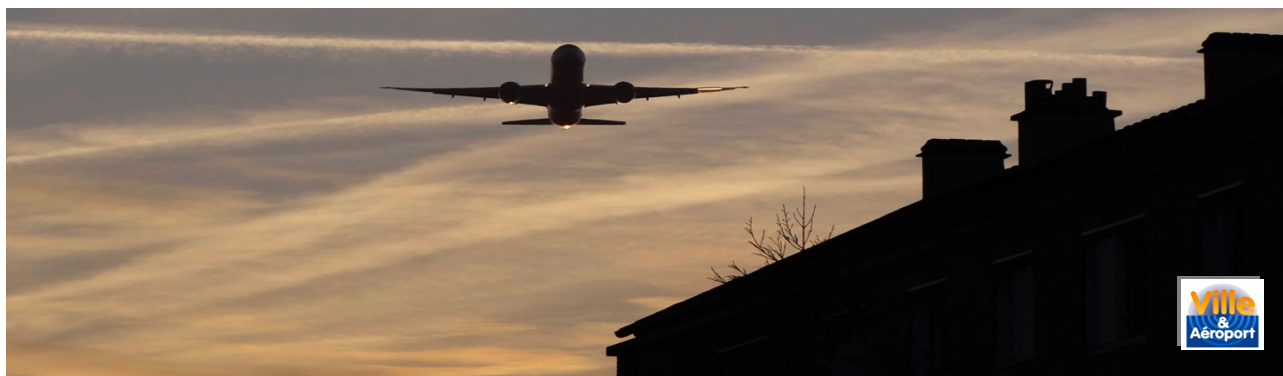


La Newsletter

Ville & Aéroport

N°27 – Juillet 2013



Ville & Aéroport réagit au rapport d'activité 2012 de l'ACNUSA

L'Acnusa a publié son rapport d'activité 2012, le premier sous la présidence de M. Victor Haïm. En premier lieu, Jean-Pierre Blazy salue le travail réalisé et le souci de clarté manifeste au niveau de l'intitulé de ses recommandations. Conformément à la loi, les élus de Ville et Aéroport veilleront à ce que l'administration concernée (DGAC) puisse y répondre dans le délai imparti de six mois. Cette disposition s'inscrit dans le cadre du renforcement des pouvoirs de l'Autorité et les parlementaires du réseau Ville et Aéroport envisagent cette année le dépôt d'une proposition de loi sur ce sujet.

Suite à l'échec du groupe de travail « Vols de nuit » piloté par l'Autorité en 2012 et l'incapacité des acteurs à s'entendre sur des solutions pragmatiques pour réduire les nuisances nocturnes, les recommandations de l'Autorité sur ce sujet sensible étaient attendues. Jean-Pierre Blazy regrette que la principale proposition formulée par les élus et les associations de riverains ait été écartée par l'Autorité pour des raisons à la fois juridiques et économiques. Il s'agissait de plafonner les vols de nuit à Paris-CDG, aéroport européen qui enregistre le plus grand nombre de mouvements nocturnes entre 22h et 6h, au niveau moyen annuel des aéroports de Heathrow, Amsterdam et Francfort. Jean-Pierre Blazy est surpris de lire la position de l'Acnusa qui précise qu'« *imposer à Paris-Charles-de-Gaulle d'être au niveau moyen de plateformes étrangères, c'est le condamner à renoncer au leadership et à des parts de marchés* ». Enfin, outre les recommandations retenues sur ce chapitre qui sont d'ordre purement technique et qui auront des effets limités sur le territoire (alternance des doublets de pistes, choix optimisé des trajectoires, interdiction progressive et programmée des avions les plus bruyants, interdiction du décollage d'avions non autorisés pour absence de créneau, etc.), Jean-Pierre Blazy est réticent à la proposition d'un « repos dominical » qui serait gracieusement accordé aux riverains. Une telle recommandation ne saurait être une solution au problème des nuisances sonores nocturnes ! Pour Ville et Aéroport, il s'agit plutôt de construire dès à présent le compromis audacieux sur les vols de nuit par voie réglementaire et/ou voie de la négociation. Il appartient au politique de faire des propositions. Celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre européen mais aussi national tout en tenant compte des contextes propres à chacune des plateformes.

Sur le thème de la gestion de l'urbanisme en zone C des Plans d'Expositions au Bruit qui ne fait pas l'objet d'un chapitre de son rapport, l'Autorité s'est dite favorable à une évolution législative permettant d'instaurer une zone de servitude des nuisances sonores aéroportuaires induisant des extensions urbaines. Ville et Aéroport est hostile à cette position bien qu'elle soit favorable à une évolution de l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et de son 5°) qui a pour objet les secteurs de renouvellement urbains. Jean-Pierre Blazy demande au gouvernement de décider cette évolution législative non pas dans le cadre des contrats de développement territorial comme proposé dans un prochain rapport du CGEDD mais au niveau du code de l'urbanisme et de cet article devenu composite. Il est urgent de trouver une réponse modérée aux contraintes économiques et juridiques du PEB qui pèsent sur les villes. Celles-ci connaissent un phénomène de dégradation urbaine accompagné d'une paupérisation sociale qu'il faut contrer en sortant de la règle étouffante du 1m2 détruit pour 1m2 construit.

Concernant les amendes aéroportuaires, Jean-Pierre Blazy est satisfait du renforcement du pouvoir de sanction de l'Autorité. Le gouvernement a adopté un amendement qu'il a défendu et qui porte le plafond des amendes de 20000 euros à 40000 euros. Cette mesure sera effective au 1er janvier 2014. Par ailleurs, Jean-Pierre Blazy travaille à la rédaction d'un amendement « Charge conjointe et solidaire » avec l'Acnusa et le cabinet du ministre du Budget.

Néanmoins, il s'inquiète que les manquements ne soient pas systématiquement relevés et s'interroge sur l'obstruction des services de la DGAC (DSNA et DSAC). Enfin, il note la demande de l'Autorité concernant les conclusions du groupe de travail « déviation de trajectoires ».

Sur le chapitre « pollution atmosphérique » qui est une nouvelle compétence de l'Autorité suite à la réforme prévue par la loi Grenelle II, Jean-Pierre Blazy se félicite que des études soient menées pour déterminer la contribution des zones aéroportuaires à la pollution atmosphérique (problématique du roulage au sol et indicateurs associés) et que l'Autorité recommande une limitation de l'usage des groupes auxiliaires de puissance dits APU ainsi que la mise en place d'un système incitatif à l'utilisation des moteurs les moins émissifs. Sur le volet sanitaire, il rappelle également l'enjeu de l'étude épidémiologique DEBATS dont le financement pose problème à ce jour au niveau du Ministère de la Santé. Enfin, il partage l'analyse de l'Autorité sur l'inscription aux schémas régionaux climat-air-énergie d'orientations propres au transport aérien.

Sur le dispositif d'aide à l'insonorisation, Jean-Pierre Blazy dénonce l'abaissement du tarif de la TNSA pour trois aéroports dont Paris-CDG pris par arrêté du 13 mars 2013. Dans le même temps, la révision de certains PGS sont en cours et celle-ci conduira à leur extension ainsi qu'à l'augmentation du nombre d'ayant droits. Il demande au gouvernement l'abrogation de cet arrêté qui aura une incidence sur le financement des travaux d'insonorisation restant à réaliser. Enfin, il demande comme l'Autorité que l'aide à 100% soit pérennisée au-delà du 31 décembre 2013 (mesure NKM).

Le dernier point porte sur le manque d'accès à l'information critiqué par l'Autorité à juste titre. Pour Jean-Pierre Blazy, il est essentiel que la DGAC fournisse à l'Autorité en 2013 pour toutes les plateformes acusées les éléments relatifs aux trajectoires et aux niveaux de bruit traités par son logiciel ELVIRA. Par ailleurs, il partage la recommandation émise sur la nécessité de finaliser un site Internet de visualisation des trajectoires sur les aéroports acusés et sa mise à disposition au public avant le 31 octobre 2013.



AGENDA * Ville & Aéroport