

**Aix-en-Provence, le 30 septembre 2004**

**JOURNEE EUROPEENNE SPECIALISEE**

**« REDUCTION DU BRUIT ET DES EMISSIONS POLLUANTES AU  
VOISINAGE DES GRANDS AERODROMES CIVILS . »**

*Problématique, enjeux et perspectives d'avenir*

**INTERVENTION DE M. JEAN-PIERRE BLAZY**

*Président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport »*

*Député-Maire de Gonesse*

Mesdames, Messieurs,

Cher(e)s collègues,

Je tiens tout d'abord à remercier l'Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers (ENSAM) d'Aix-en-Provence et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), les organisateurs MM. BRENIER et KHARDI, de m'avoir invité à participer à cette journée européenne spécialisée. Elle porte cette année sur **la question de la « réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aéroports civils »**.

Vaste sujet !

Député-Maire de Gonesse, commune située à 5 kilomètres des pistes de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, Président depuis plus de quatre ans d'une association nationale d'élus « Ville et Aéroport » représentant les 10 grands aéroports français, et ancien Président du Conseil National du Bruit, je connais la problématique qui nous occupe aujourd'hui et les enjeux qu'elle recouvre.

**Il s'agit notamment de comprendre le caractère politique de cette question sous l'angle du principe de développement durable, désormais constitutionnel via la Charte de l'Environnement adoptée récemment au Parlement. Quelles applications possibles du principe de développement durable à ce mode de transport ? Autrement dit, comment concilier l'exigence économique du transport aérien, les contraintes environnementales et l'impératif de sécurité ?**

La technostructure et les experts ont trop longtemps sous-estimé les réalités du bruit autour des aéroports parce qu'ils ont trop souvent considéré le bruit comme un phénomène physique. C'est le débat récent mené par les élus et les riverains qui introduit la nécessité d'une mesure du bruit au sol, et non plus calculée. C'est totalement nouveau et cela caractérise mieux la réalité de la gêne physique ressentie par les riverains. Ainsi, les 10 grands aérodromes civils, ceux qui enregistrent plus de 20 000 mouvements annuels d'avions de plus de vingt tonnes, ont déterminé les meilleurs emplacements pour l'implantation de stations de mesures fixes et mobiles.

L'ACNUSA, Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, dont j'ai été rapporteur du projet de loi en 1999, a supervisé ce dispositif, émis ses recommandations notamment sur le passage d'un indice psychique jugé trop théorique à l'indice  $L_{den}$  (Level day-evening-night).

L'Europe s'est orientée vers cet indicateur unique pour tous les bruits de transports, ce qui a entraîné la révision des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore (PGS).

Pendant de trop longues années, la création et la gestion des zones bruyantes autour des aéroports sont restées marquées par les démarches classiques en termes de niveaux sonores calculés, se traduisant par des zonages abstraits.

Par ailleurs, si une mesure du bruit réellement émis constitue une amélioration, par la mise en transparence des erreurs de trajectoire et aussi des mouvements dérogatoires et des vols de nuit, elle ne résout pas le problème essentiel qui se situe dans la dimension qualitative de la gêne : le nombre de mouvements par an, et surtout le nombre de vols de nuit (qui a doublé à Roissy depuis 1997), sont des indicateurs essentiels pour les riverains.

Or, précisément, les partisans du développement du trafic aérien, à commencer par les ministres Pons et Idrac, puis Gayssot et aujourd'hui De Robien, ont cru pouvoir utiliser ce nouveau système de mesure pour garantir aux riverains que le volume sonore annuel n'augmenterait pas malgré l'augmentation du trafic ! Si bien que Roissy est actuellement plafonné sur la base d'un indicateur global de gêne sonore calculé sur la valeur moyenne des années 1999, 2000 et 2001. C'est là le point central de la charte de maîtrise des nuisances sonores : on pourrait assurer la tranquillité des riverains en compensant l'augmentation du trafic par le remplacement progressif des flottes d'avions par des appareils plus silencieux. **C'est-à-dire que la réduction du bruit à la source était l'unique réponse malgré l'opinion contraire des élus et des riverains.**

Ils ont exprimé des réserves fondées sur les résultats d'enquêtes menées dans d'autres aéroports, comme par exemple à Düsseldorf : la gêne y a augmenté alors que le volume sonore global a baissé.

C'est que la gêne due au bruit des avions ne s'épuise pas dans l'acoustique, même si l'on peut encore faire de gros progrès dans la finesse des mesures de bruit. Pour une large part, elle est due au sentiment des riverains d'avoir affaire à une politique d'expansion non maîtrisée des aéroports qui ne tient aucun compte réel de leur souffrance, ni de la dégradation de leur qualité de vie, directement (due au bruit, à la pollution et au risque d'accident), ou indirectement (due à l'aggravation de conditions socio-économiques).

Or face à l'augmentation du trafic aérien, à sa concentration au niveau local accentué avec l'apparition des « hubs », effet de la déréglementation, et en raison de la sensibilité plus aiguë de l'opinion aux questions environnementales et des riverains aux nuisances sonores aéroportuaires, la question du bruit du transport aérien est devenue une véritable question environnementale, sociale et politique. Créatrice de richesses et de nuisances, l'activité du transport aérien semble être à la recherche d'un « improbable consensus » comme l'analyse l'ACNUSA. Certaines réalités doivent être prises en considération par les pouvoirs publics et les experts de laboratoire : les avions en cours de construction voleront encore 20 ou 30 ans, le bruit à la source pourra baisser dans 20 ans, mais le trafic aura doublé, le décollage et l'atterrissage se font forcément près du sol.

**Quant à la question des émissions polluantes, elle reste encore secondaire bien qu'elle émerge fortement depuis peu au niveau local. L'exemption fiscale sur le kérosène n'est pas acceptable. Elle a pour conséquence que ce mode de transport se développe sans considération de ses coûts environnementaux, et notamment de sa contribution à l'effet de serre.** Pour autant, une taxation du kérosène ne peut être décidée par un seul pays. Cette question devrait être débattue et réglée dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Je partage l'idée avancée dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports d'envisager l'instauration d'une telle taxe sur les vols intra-communautaires.

J'en viens maintenant au cœur de l'exposé.

## **ANNONCE DU PLAN**

**Après avoir considéré l'historique récent de la question de la réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aéroports civils, j'examinerai l'un de ses aspects fondamentaux, celui de la réduction du bruit à la source (mythe ou réalités ?) pour envisager enfin les applications d'une politique de développement durable du transport aérien.**

I) **Historique récent de la question de la réduction du bruit et des émissions polluantes au voisinage des grands aérodromes civils (1997-2004)**

*De l'extension de Roissy CDG et de l'affaire DHL à la création de la communauté aéroportuaire*

Création d'un troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien pour desserrer une partie du trafic des plates-formes d'Orly et Roissy ou extension des capacités théoriques d'accueil poussées à leur terme hors de toute contrainte environnementale (soit 80-90 millions de passagers/an à Roissy et 30-35 millions à Orly) ?

Les années et les rapports ont passé (Douffiagues, Zémor, Gonnot, ...) au gré des alternances politiques et le conflit s'est envenimé. La question est devenue politique. Suite aux engagements non tenus, c'est une crise de confiance qui s'est installée entre les élus locaux, les riverains et les pouvoirs publics.

Les changements de position répétés sur la nécessité et le lieu d'implantation d'un nouvel aéroport ont largement contribué à cette crise.

Dès 1996, la mission Douffiagues d'étude de la desserte aéroportuaire du grand Bassin Parisien propose plusieurs séries de mesures pouvant être prises à moyen et long terme : la construction de deux nouvelles pistes à Roissy et la décision d'implanter une nouvelle plate-forme à Beauvilliers (Eure-et-Loir). Le projet sera abandonné en 1997, mais les pistes seront bien construites à Roissy. Jean-Claude Gayssot autorise leur construction tout en mettant en œuvre

différentes mesures destinées à améliorer la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport. Le Gouvernement Jospin s'est également engagé à ce qu'aucune piste supplémentaire ne soit ajoutée à celles prévues et à ce que le plafond annuel de passagers ne dépasse pas 55 millions.

Par ailleurs, les schémas de services collectifs de transports, adoptés en octobre 2000, estimaient que l'offre aéroportuaire du Bassin Parisien serait insuffisante dans vingt ans rendant nécessaire la construction d'une nouvelle plate-forme à vocation internationale.

En 2001, c'est un long débat public (Mission DUCSAI, mai-octobre) conduit par Pierre Zémor qui conclut à la nécessité d'un troisième aéroport. Le gouvernement Jospin décide de le situer à Chaulnes, près d'Amiens (Somme). Nous sommes en novembre 2001. Suite à l'alternance politique, la première décision du nouveau Ministre des Transports et élu picard, Gilles de ROBIEN, sera de

remettre à plat le dossier du troisième aéroport le 25 juillet 2002. Il annonce lui aussi parallèlement dans un plan de mesures sa volonté de limiter les nuisances aériennes à Roissy, et de donner la priorité au développement des aéroports régionaux et de l'intermodalité air-rail. En outre, il demande que le Parlement se saisisse de la question de l'opportunité d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire, en la replaçant dans la problématique plus globale de « la politique aéroportuaire et de l'avenir du transport aérien » en France. En juillet 2003, le rapport Gonnot conclut à la non-opportunité d'un troisième aéroport et propose même comme solution environnementale la construction de nouvelles pistes à Roissy !

Après plusieurs manifestations des élus et riverains franciliens, le projet de nouvelles pistes à Roissy est abandonné mais dans le même temps la construction du troisième aéroport n'est plus d'actualité.

Les engagements de Gayssot en 1997 puis ceux de l'actuel ministre De Robien en 2002 n'ont rien réglé. Il n'y a pas de continuité de l'action politique, l'autorité de l'Etat est sans cesse remise en cause.

Exemple : le plafonnement de l'activité à Roissy et la maîtrise du bruit sont régulièrement remis en cause (abandon de la limitation du nombre de passagers, changement d'indicateur sonore et de niveau de référence).

Sur ce point, il apparaît clairement que seule la décision de construction d'un troisième aéroport pouvait garantir les promesses d'un plafonnement du trafic sur les aéroports parisiens existants.

Aujourd'hui, l'extension de Roissy a eu lieu, le trafic de cette plateforme n'est pas réellement plafonné alors que sa reprise est effective suite aux attentats du 11 septembre aux Etats, au SRAS et à la guerre en Irak.

Une remise en cause de fond, qui concerne le trafic aérien doit être conduite sur deux points jusqu'ici négligés : une meilleure prévision du trafic futur dépend en fait de l'avènement, ou plutôt du retour, d'une régulation de la demande de transports, au lieu de chercher exclusivement à augmenter l'offre ; et, par ailleurs, on doit envisager une inscription bien plus forte des aéroports existants dans leur environnement régional. Ce qui implique de cesser de croire que l'on pourra calmer la colère de cet environnement en misant sur la compensation, c'est-à-dire en ne payant par exemple qu'une partie de l'insonorisation des logements à des riverains choisis individuellement en fonction de leur ancienneté, tout en multipliant les zones survolées par des trajectoires nouvelles. Va-t-il falloir condamner les populations riveraines ou survolées à rester enfermer chez elle hiver comme été ?

Les élus locaux et les riverains ont donc manifesté leur opposition à des projets d'implantation ou d'extensions d'activités aériennes comme ceux de Roissy en 1997 (+ implantation de FedEx), de Lyon Saint-Exupéry, de Strasbourg-Entzheim (projet d'implantation de DHL)...

Pour ce dernier exemple, mes collègues ont pu obtenir l'annulation de l'implantation de DHL, ce qui constitue une victoire historique. J'aurais souhaité obtenir le même résultat pour FedEx mais la négociation de l'implantation de cette compagnie de fret express à Roissy s'est faite « en coulisse » entre le Ministre du Budget de l'époque, M. Sarkozy, et les autorités américaines. Une convention fiscale a été signée dès 1994 permettant à FedEx d'être exonérée de taxe professionnelle. Résultat : l'entreprise a pu développer son « hub » à Roissy.

Elle est le principal pollueur s'agissant des vols de nuit et ne fait l'objet d'aucune mesure de restrictions opérationnelles comme c'est pourtant le cas pour La Poste.

La déréglementation du transport aérien à l'échelle européenne durant les années 90, la concurrence exacerbée des compagnies aériennes débouchant sur la logique du « hub », l'ignorance et le mépris pour les populations implantées aux abords des aéroports sont à l'origine de cette situation conflictuelle.

Le mouvement d'opinion est puissant. Il a permis d'obtenir quelques avancées, qui restent insuffisantes. Je pense notamment à la création de l'ACNUSA par la loi du 12 juillet 1999. La simple mise en œuvre de l'ensemble de ses recommandations faites depuis trois ans qui vont dans le sens du meilleur compromis (empêcher toute augmentation de la population dans les zones de bruit, faire en sorte que les avions respectent les trajectoires et les

altitudes, trouver des solutions techniques pour les survols, modifier le dispositif d'aide à l'insonorisation, etc.), améliorerait déjà la situation de façon notable autour des 10 grands aéroports français.

L'association « Ville et Aéroport » a pour sa part fait un certain nombre de propositions dans le cadre de ses différentes réunions et colloques, qui ont été transmises aux pouvoirs publics. Je reprendrais brièvement les principales en fin d'exposé.

La Mission du Sénateur LE GRAND qui portait sur les retombées économiques et fiscales des aéroports parisiens a retenu récemment une des propositions de « Ville et Aéroport » : la création de la Communauté aéroportuaire. Celle-ci, présidée par les Présidents de Conseils Régionaux au niveau des 10 grands aéroports, réunit

l'ensemble des acteurs du transport aérien (Gestionnaire d'aéroport, compagnies aériennes, élus, associations de riverains).

Seulement, la loi « Communautés aéroportuares » telle qu'elle a été adoptée en février 2004 ne prévoit pas de ressources de fonctionnement suffisantes. Celles-ci sont encore très aléatoires et reposent pour l'essentiel sur les contributions volontaires du gestionnaire d'aéroport et des entreprises implantées sur l'aéroport.

C'est l'exemple type d'un projet mort-né. L'idée de départ est bonne, les conclusions du rapport Le GRAND le sont également mais l'examen de la proposition de loi s'est fait à vitesse grand V dans un contexte électoral (élections régionales). L'association a demandé une audience auprès du Ministère des Transports afin d'améliorer ce texte avant la parution du décret d'application.

Autre écueil de la Loi « Communautés aéroportuaires », l'avis uniquement consultatif des associations de riverains.

Si l'on observe les instances de concertation existantes, les nouvelles Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE), dont le comité permanent siège en Commission Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR), on note des dysfonctionnements graves. La CCE d'Orly ne s'est pas réunie en 2003 !

La CCE de Roissy s'est tenue en décembre 2003 sous la pression des élus et riverains (demande de réunion extraordinaire, signature d'un tiers des membres).

Il est évident que plus ces instances de concertation se réunissent et travaillent en continu avec des sujets proposés par les différents membres, plus le climat est serein.

Aujourd'hui, on assiste à un certain désintérêt de certains Préfets de région à réunir ces Commissions régulièrement. De plus, il ne faudrait pas que la mise en œuvre de l'article 31 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> juillet 2004 qui modifie l'intitulé et vide de leurs compétences ces commissions vienne réduire davantage ces échanges et ces liens encore fragiles. La concertation est donc bloquée, les membres sont frustrés et le climat redevient conflictuel.

**L'analyse historique de cette question depuis 1997 montre que les pouvoirs publics n'ont pas encore pris la mesure du problème. Le projet de troisième aéroport, combat essentiel, a été abandonné pour un hypothétique « troisième réseau aéroportuaire » qui repose sur le développement de plates-formes secondaires existantes en région (Vatry, Châteauroux, Evreux, Beauvais). La mise en place de ce réseau était annoncé par le gouvernement dans le cadre d'un CIADT en décembre 2003. Aujourd'hui, ce réseau demeure purement virtuel. Rien dans ce projet n'est de nature à diminuer les nuisances franciliennes. La décision des pouvoirs publics reste encore trop liée aux intérêts d'un lobby du transport aérien très organisé et puissant. Pourtant, les mentalités changent et la Direction Générale de l'Aviation Civile a mis en place son réseau environnement.**

**Les élus locaux prennent leurs responsabilités, ils connaissent de mieux en mieux l'existence de solutions de moindres nuisances, celles qui constituent une alternative économiquement responsable face à la logique du gigantisme aéroportuaire et défendent au mieux les intérêts des populations.**

**La réduction du bruit à la source présentée comme LA solution de moindres nuisances par certains spécialistes reste une mesure tout à fait partielle et donc insuffisante pour les élus et les riverains.**

## II) Réduction du bruit à la source : mythe et réalités

Le transport aérien améliore doucement ses performances environnementales. En tendance, le bruit a diminué de 1 décibel et la consommation de carburant de 2% par an entre 1970 et 1990 puis 0,5 décibel et 1% par la suite. **C'est insuffisant pour compenser l'accroissement des mouvements. Au départ, je rappelle que la réduction du bruit à la source était motivée par l'économie de carburant. Dans la conjoncture actuelle, et malgré une hausse de 18,7% de leur trafic international de passagers, les compagnies devraient être encore déficitaires en 2004.** Elles devraient encore accuser une perte comprise entre 3 et 4 milliards en 2004, après une perte de 4 milliards de dollars en 2003 et une perte cumulée de

30 milliards de dollars depuis 2001. Si bien que le transport aérien américain va très mal : US AIRWAYS est menacé de disparaître, DELTA AIRLINES lutte pour échapper à la faillite. Parallèlement à la flambée du brut, les moteurs consomment moins. Les compagnies se retournent vers les Etats pour leur demander de réduire les coûts liés notamment à la sûreté, à l'environnement et à libéraliser davantage.

En outre, le secteur du transport aérien se trouve fragilisé par la concurrence des low-cost, même si la croissance du trafic est effective. Si l'on prend l'exemple du fret, qui est en augmentation de + 14,2%, on assiste au chantage à la délocalisation exercé par certaines compagnies.

Ex : la crise liée au projet d'extension de DHL à Bruxelles. Les régions bruxelloise et flamande s'opposent sur la répartition des nuisances liées aux vols de nuit de DHL. DHL, filiale de Deutsche

Post, a menacé de rapatrier ses activités à Leipzig en Allemagne si son projet n'est pas accepté.

Pour tenter de réagir sans remettre en question leurs grilles tarifaires, les compagnies ont inventé les surtaxes carburant. Pour leur permettre d'amortir les variations du prix de l'énergie sur le coût d'exploitation par passager, les aviateurs multiplient les solutions de moindre coût : moteurs plus économes, accroissement de la capacité des appareils. Un pétrole cher ne peut qu'accélérer le renouvellement des flottes, et donc déboucher sur une consommation moindre de carburant par les compagnies.

**Pour autant, quels effets sur la réduction du bruit des avions ?**

**Même si la réglementation environnementale est plus stricte, sans une sérieuse rupture technologique l'avion propre et silencieux n'est pas pour demain.**

**Le transport aérien est de plus en plus contraint par la réglementation environnementale, en particulier en matière de bruit, avec un cadre juridique important aux niveaux international, européen et national, auquel s'ajoutent des engagements en matière de réduction des nuisances qui peuvent être pris au niveau local, par exemple dans le cadre de chartes.**

### *✍️ L'OACI et les normes mondiales*

L'OACI est en charge de la réglementation au niveau international. Elle fixe notamment la certification acoustique et a défini un classement des aéronefs en quatre chapitres, en fonction de leur date de conception et de leur niveau de bruit. Les avions du chapitre 1 sont interdits d'exploitation, ceux du chapitre 2 interdits en

Europe depuis avril 2002 même si la réalité est l'autorisation par la Commission européenne, sous la pression américaine, de l'utilisation des avions *hushkittés*, qu'elle avait prévu d'interdire au départ.

Beaucoup de Boeing 727 fabriqués à la fin des années 1960, classés chapitre 2, ont pu être recertifiés et classés chapitre 3. Pour être certifié chapitre 3, un avion ne doit pas dépasser 300 EPNdB (*effective perceived noise in decibel – décibel de bruit effectivement perçu*) : les Boeing 727 *hushkittés* sont à 299 EPNdB !

Le chapitre 4, le moins bruyant, a été créé en 2001.

Les normes OACI sont considérées, notamment au niveau communautaire, comme les seules mesures objectives du niveau de bruit des avions. Pourtant, ce classement n'est pas opérationnel d'un point de vue « sonore », puisque deux appareils « chapitre 3 », parce qu'ils n'ont pas le même poids ou parce que l'un

est un appareil « chapitre 2 » *hushkitté*, ne feront pas effectivement le même bruit.

### *✍️ L'Europe et le principe de subsidiarité*

Pour répondre aux critiques formulées à l'encontre des normes OACI, les pays européens ont cherché à élaborer des « indices d'exposition au bruit » des avions plus proches du ressenti des riverains. Néanmoins, la réglementation européenne, notamment la directive du 26 mars 2002, se fonde sur l'approche de l'OACI et prévoit les règles applicables pour l'introduction de restrictions d'exploitation sur les aéroports, mais sans obligation. Dans tous les grands aéroports, des restrictions croissantes d'exploitation ont été mises en place au cas par cas, en particulier pour les vols de nuit, afin

de limiter les nuisances et prendre en compte la sensibilité environnementale des riverains. Il faudrait, dans ce domaine, rechercher une meilleure harmonisation au niveau européen.

*La France : historique des mesures de Gaysot à De Robien*

En France, la réglementation environnementale aéroportuaire est focalisée sur la politique de lutte contre le bruit au voisinage des aéroports, et repose actuellement sur un ensemble de textes législatifs et réglementaires, dont trois lois constituent la base :

- 1) la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports, institue, à titre « préventif », les plans d'exposition au bruit (PEB) qui permettent de limiter l'urbanisation au voisinage des aéroports.

- 2) la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, organise, à titre « curatif », un dispositif d'aide aux riverains dans le cadre des plans de gêne sonore (PGS)
- 3) la loi du 12 juillet 1999 a créé une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) afin d'améliorer la transparence et la concertation sur les questions aéroportuaires.

De 1997 (Gaysot) à 2004 (De Robien), le politique a pris des mesures de réduction du bruit dont les effets restent largement insuffisants. Des mesures qui contraignent le trafic aérien ont été mises en place progressivement. **Outre les progrès technologiques à nuancer s'agissant de la difficile réduction du bruit à la source**, les contraintes réglementaires ou contractuelles, dans le cadre de chartes

par exemple, se renforcent. C'est ainsi qu'une charte de qualité de l'environnement sonore a été signée à Roissy en 1998 et à Orly en 2000.

Des procédures de vols particulières ont été définies en 1999 pour limiter les nuisances sonores au décollage en montée initiale ainsi qu'à l'atterrissage.

Des mesures de restrictions opérationnelles ont été prises pour réduire l'activité nocturne des plates-formes. Si Orly bénéficie d'un couvre-feu, Roissy enregistre un doublement de son trafic depuis 1997 avec un nombre de mouvements entre 22h et 6h qui le place en tête des aéroports européens. Après l'instauration d'un couvre-feu pour les avions du chapitre 2, les mouvements les plus bruyants du chapitre 3 ont été restreints, la nuit, par quotas de bruit et par compagnie. Mais certaines compagnies, notamment la compagnie

de fret américaine FedEx, principal pollueur, sont moins touchées que d'autres (La Poste : réduction de 30% des mouvements).

L'attribution de créneaux horaires la nuit à Roissy est aussi réglementée par la perte de créneaux non utilisés et un maximum de 22500 créneaux horaires entre minuit et cinq heures du matin.

Enfin, d'autres restrictions concernent l'activité au sol des deux plates-formes, comme l'interdiction des essais moteurs entre 22h et 6h.

En réalité, le trafic de nuit a doublé depuis 1997. Les mesures prises pour réduire le nombre de mouvements n'ont pas d'effets auprès des populations qui se plaignent toujours autant. C'est véritablement la nuisance la plus mal ressentie par les populations.

La modulation des taxes est aussi un outil utilisé pour inciter à l'utilisation d'appareils moins bruyants. Une taxe bruit est

perçue sur les aéroports à chaque décollage d'avions de masse maximale de plus de 2 tonnes ; elle varie en fonction du poids de l'avion, de son classement acoustique et de l'aéroport. Elle est due par tout exploitant ou propriétaire d'aéronefs et est intégrée dans la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), qui alimente le budget général de l'Etat. **Mais la part du transport aérien dans les recettes de la TGAP ne représente que 2% du total. La taxe bruit vient en complément de la redevance d'atterrissage, qui tient compte, elle aussi, du bruit des avions. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, la taxe bruit deviendra taxe affectée dite « Taxe sur les nuisances sonores aériennes » (TNSA) dont l'intégralité du produit ira pour financer les aides à l'insonorisation des logements. Les ressources sont encore largement insuffisantes. Actuellement, il faudrait 20 ans pour insonoriser tous les logements inclus dans les PGS des 10 grands aérodromes.**

La réorganisation des couloirs aériens, mise en service le 21 mars 2002, avait pour premier objectif de créer une entrée sud-ouest à Roissy, tout en recherchant une diminution du nombre de personnes survolées à moins de 3000 mètres. Sa définition a été difficile et conflictuelle et ses résultats sont très mitigés.

Des volumes de protection environnementale (VPE), à l'intérieur desquels doivent circuler les avions, sous peine de sanctions, ont été mis en place en 2003. Mais le dimensionnement très large imposé par les services de l'Etat a été fortement contesté par les CCE. L'ACNUSA estime que ces mesures ne représentent pas une réelle avancée par rapport aux dispositifs précédents (cônes associés à chaque piste de décollage). De plus, il n'y a pas, en fait, pas encore de moyens de contrôle effectifs du respect des VPE.

**Des progrès importants sont possibles et indispensables pour rendre acceptable le développement du trafic. Les propositions de l'ACNUSA, des associations et des élus, pour être opérationnelles, ont besoin d'être transformées en réglementation qui minimiseraient les possibilités de dérogations, trop fréquentes actuellement et qui affaiblissent les procédures imposées.**

**Pour revenir à la question de la réduction du bruit à la source, je constate que l'indicateur basé sur l'énergie acoustique ne rend pas assez compte de deux préoccupations des populations riveraines : l'augmentation des mouvements (le nombre de survols est le principal motif de plaintes pour Orly et Roissy-Le Bourget confondus – respectivement 25% et 36,2% des**

plaintes – avec des survols à basse altitude – respectivement 35 et 14,7% (Source ADP, 1999). **Les riverains ne perçoivent pas la décroissance du bruit global du fait de la croissance du nombre de mouvements (répétition du bruit). De plus il faut considérer un phénomène d'émergence du bruit d'autant plus marqué que l'on se situe en périphérie de l'agglomération urbaine et en zone rurale.**

*✍ L'arrivée des gros porteurs A 380 : le risque majeur (bruit aérodynamique)*

S'agissant de la réduction du bruit à la source, pour le bruit comme pour la consommation de carburant, le saut technologique majeur a été la mise en service des moteurs à grand taux de dilution. Il arrive désormais à maturité.

Selon la SNECMA, la surface de l’empreinte acoustique au sol a été divisée par sept en trente ans.

**Pourtant, élus et riverains, s’inquiètent déjà de la future mise en service des gros porteurs A380. Cet avion, qui sera utilisé notamment pour le fret et donc volera la nuit, présente un risque majeur quant à son bruit aérodynamique (du fait de sa masse). Il devrait d’ailleurs dépasser le seuil fixé par l’ACNUSA à 85 dB(A)... Le bruit aérodynamique de l’A380 devient prédominant à l’atterrissage.**

**Parallèlement, un rendez-vous très ambitieux vient d’être fixé aux avionneurs et motoristes par la Commission européenne : il leur faudra, à l’horizon 2020, dans le cadre des objectifs définis par le groupe ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) qui réunit l’ensemble des**

**acteurs de la filière aéronautique européenne (Union européenne, gouvernements, constructeurs, compagnies aériennes, aéroports, centres de recherche), réduire de 50% le bruit global des appareils en approche et au décollage.**

Dans le cadre du programme Silencer, le bruit rayonné devra avoir été réduit de 10% à l'horizon 2008. Il y a encore une dizaine d'années, dans le bilan de bruit global (bruit moteur et bruit aérodynamique), le bruit moteur était prépondérant dans toutes les phases du vol. Actuellement, à l'atterrissage, les deux sources de bruit interviennent chacune pour moitié du bruit total.

### **Quel traitement possible du bruit aérodynamique ?**

Il émane de deux sources principales : le train d'atterrissage et les dispositifs hypersustentateurs.

**Une réduction du bruit à la source est encore possible mais reste marginale. La technologie ne peut apporter qu'une réponse progressive, au rythme de son introduction dans la flotte en service. En attendant, le trafic a repris sa croissance et le nombre de mouvements quotidiens a battu tous les records cet été à Roissy.**

Notons également qu'un compromis est nécessaire entre la réduction du bruit, des oxydes d'azote (NOx) et du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) qui sont trois objectifs parfois antagonistes. Les moteurs à grand taux de dilution ont permis d'abaisser la consommation et le bruit mais ils ont conduit à rendre plus difficile la réduction des oxydes d'azote.

Sur l'A380, il demeure incertain que cet avion atteigne l'objectif de bruit et les normes très strictes définies au « chapitre IV » de l'annexe 16 de la Convention de l'OACI. C'est la première fois dans l'histoire de l'industrie aéronautique que l'on a dévalorisé la performance énergétique de l'appareil (augmentation de la consommation de carburant) pour qu'il entre dans les normes OACI. Quand on observe l'augmentation du prix moyen du baril de pétrole....

### *Le bruit des avions : un coût social*

Cette question émerge depuis quelques années à travers la recherche universitaire notamment. La proximité d'un aéroport, de part les nuisances sonores qu'il génère, induit-il un marché spécifique en matière de logement et a-t-il un impact négatif sur les valeurs du foncier et des logements ?

C'est un sujet sensible, car il existe une forte demande des riverains concernant l'indemnisation d'une éventuelle perte de valeur de leur bien, induite par l'activité aéroportuaire, et l'idée de création d'un observatoire des valeurs immobilières dans les secteurs aéroportuaires est proposé.

C'est un sujet complexe car le rapport de chacun au bruit et la notion de gêne sonore ne sont pas facilement objectivables.

Si on analyse les transactions enregistrées par les notaires dans les secteurs aéroportuaires, on constate, dans le cas de Roissy comme dans celui d'Orly, une moindre valeur du logement dans les communes qui touchent l'aéroport, par rapport au reste du secteur aéroportuaire élargi, de 12% pour le m<sup>2</sup> d'appartement et de 6% pour les maisons. C'est déjà une première indication. Les propriétaires peuvent être obligés d'accepter de fortes décotes pour pouvoir vendre, sur des communes de ma circonscription comme

Goussainville et le Thillay (Source Etude ADEF, projet européen COFAR). Au-delà de ce constat, l'étude de l'ADEF fait l'hypothèse d'une certaine spirale de dévalorisation progressive de l'environnement social dans les secteurs proches des aéroports touchés par les nuisances sonores, n'y demeurant la population qui n'a pas les moyens de la mobilité.

Ainsi, les nouvelles opérations immobilières s'adaptent à un nouveau profil de clientèle, dont les revenus ont tendance à baisser. (phénomène de paupérisation). G. FABUREL, chercheur à l'université de Paris XII-Créteil, propose une estimation plus globale de la décote des logements. Le taux de décote immobilière pour cause de bruit serait de 0,5 à 0,6% du prix du logement, pour chaque dB au-delà de 60 dB.

**Je conclurais mon exposé par l'examen des applications possibles du principe de développement durable au transport aérien. « Ville et Aéroport » vient de soumettre auprès du Ministère de l'Ecologie et du développement durable ses propositions (audience du 27 juillet 2004).**

**III) Le développement durable appliqué au transport aérien : rêve ou réalité ? conflits ou compromis ?**

Transport aérien et développement durable sont-ils condamnés à être des notions opposées ? Le Président de la République a voulu faire du développement durable, inscrit dans la nouvelle Charte de l'Environnement, un principe constitutionnel.

En réalité, le développement durable fait aujourd'hui l'objet de nombreuses interprétations et au-delà du concept aucune politique d'application n'a été mise en œuvre pour le transport aérien. L'enjeu est de concilier l'exigence économique, l'exigence environnementale et l'impératif de sécurité. Cela passe par la prise de mesures fortes comme l'internalisation des coûts environnementaux et sociaux, la création d'un complément d'infrastructure aéroportuaire dans le grand Bassin Parisien au nord-est de l'Ile-de-France et fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG, la définition d'un plafonnement pour les aéroports existants, l'augmentation de l'emport moyen et l'instauration d'un couvre-feu sur les grands aéroports.

### *☞ L'affrontement des trois thèses*

Sur la question de l'offre aéroportuaire, trois thèses s'affrontent :

- 1) La thèse défendue par le gouvernement qui vise à abandonner le projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien, à développer les infrastructures existantes. Le troisième réseau aéroportuaire purement virtuel sert de cache-sexe à cette politique ;
- 2) La thèse écologiste qui rejette toute augmentation de la demande de transport aérien et la réorganisation nécessaire de l'offre aéroportuaire. Celle-ci n'est pas réaliste ;

3) La thèse qui offre le meilleur compromis possible entre les différentes exigences, économique, environnementale et de sécurité. C'est sur ces bases que le gouvernement de Lionel Jospin avait finalement fait le choix de la création de l'aéroport de Chaulnes sans exclure le développement maîtrisé des aéroports régionaux et de celui de Vatry.

*Le développement aéroportuaire et le risque du gigantisme*

Aujourd'hui, le développement durable ne peut être qu'une préoccupation négligeable pour des compagnies intéressées exclusivement par le maintien de leur position dominante ou monopolistique sur leurs « hubs », Air France à Roissy CDG et KLM à Amsterdam-Schiphol.

Il existe une contradiction très forte entre la demande environnementale de plus en plus aiguë des riverains (bruit, pollution atmosphérique) et le développement accéléré du transport aérien suite à sa déréglementation.

Un transport aérien écologique : rêve ou réalité ?

Si l'on peut rêver à des avions moins bruyants, on ne peut ignorer la réalité des nuisances aériennes.

Une croissance très forte et non maîtrisée du trafic aérien à laquelle on assiste ne peut que favoriser la demande environnementale susceptible de se radicaliser.

Les effets de la déréglementation et de la libéralisation du transport aérien (notamment depuis 1997) et la logique du « hub » qui en découle ont entraîné une situation de saturation environnementale : augmentation du trafic, gains en efficacité économique et commerciale, concurrence exacerbée et illustrée dans le cadre de

systemes d'alliances globales (dernier exemple : la fusion Air France-KLM au sein de Sky team).

Malgré tout, l'efficacité sociale est discutable en terme d'emplois (conditions de travail souvent difficiles, répartition inégale des retombées économiques au niveau des populations riveraines), l'efficacité économique trouve ses limites (saturation et retards) et l'environnement aéroportuaire s'en trouve dégradé.

Même la sécurité est remise en question du fait de la concentration d'un nombre accru de mouvements sur certaines plages horaires. En effet, la déréglementation du transport aérien et la logique du « hub » qui en découle en grande partie pousse au gigantisme aéroportuaire, indéniablement source de risque aggravé et en particulier dans la périphérie des infrastructures aéroportuaires

densément peuplée. De ce point de vue, l'impératif de sécurité rejoint l'exigence environnementale.

C'est pourquoi il importe qu'une réponse claire soit rapidement donnée à la seule alternative dont dispose l'actuel gouvernement : développer la taille des « hubs » sur les principaux aéroports existants, soit un enfer environnemental, ou plafonner ces aéroports et en prévoir d'autres dans des zones à faible densité de population permettant de fluidifier le trafic qui va doubler d'ici à 2020.

*La nécessaire internalisation des coûts externes du transport aérien*

Le livre blanc de la Commission européenne estime indispensable de « réconcilier croissance du transport aérien avec l'environnement ». Il est nécessaire de prendre en compte les indicateurs du développement durable. Ce paramètre ne peut plus être occulté et cette nécessité figure dans les conclusions du Conseil européen de Göteborg.

Le transport aérien est la seule activité de transport qui ne supporte aucune taxe sur le carburant dont elle a besoin en vertu d'accords internationaux. La directive européenne sur les droits d'accises exempte le kérosène utilisé par l'aviation, conformément à la **Convention de Chicago** qui, dans son article 24, dispose que « le

carburant, les lubrifiants, les pièces détachées, les équipements réguliers et les approvisionnements embarqués à bord d'un avion d'un Etat contractant... devront être exemptés des droits de douane, d'inspection, de taxes, de droits et redevance nationaux similaires ».

**Le kérosène est à la fois exempté pour les vols internationaux et les vols intracommunautaires**, ce qui n'incite pas les compagnies à utiliser les avions les plus performants et à participer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. **De surcroît, les transports aériens ne sont pas soumis à la TVA, contrairement aux transport terrestres, ce qui induit des distorsions de concurrence.**

Une directive européenne vise à **internaliser les coûts externes liés à l'environnement. Il est difficile d'envisager au niveau européen seulement la taxation du kérosène ; une telle position doit être adoptée au plan international.**

**Plus généralement, on pourrait imaginer, comme l'avait proposé l'OACI, que les compagnies aériennes, pour lutter contre l'effet de serre, achètent des « droits à polluer ». C'est l'application du principe « pollueur-payeur ».**

**La récente étude d'AIRPARIF** a pu évaluer la part de la pollution chimique due au trafic aérien. Le constat est alarmant et une comparaison avec le trafic du périphérique aux heures de pointe effraie. L'activité aérienne est génératrice de plusieurs types de polluants. Certains provoquent des effets directs sur la santé, d'autres s'accumulent dans l'atmosphère et participent à l'effet de serre. Les polluants principaux sont les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés, les suies ou particules en suspension, le monoxyde de carbone.

Les coûts externes du transport aérien sont ignorés. Les modes de transport ne paient pas toujours les coûts qu'ils engendrent et il faudrait donc intégrer ces « coûts externes » dans les politiques tarifaires. **Objectif : favoriser les modes de transport ayant le moindre impact environnemental.** Le Livre Blanc de la Commission européenne recommande de constituer des fonds d'investissements pour financer les mesures d'atténuation ou de compensation des nuisances.

**Il apparaît nécessaire de confier à la taxation ce rôle important de régulation et de compensation.** Une telle recommandation préconise que « l'externalité négative que représentent la pollution et les nuisances sonores du trafic aérien » soit prise en compte dans le calcul de toutes les taxes, y compris et surtout celles qui s'appliquent aux compagnies aériennes.

**Ex. de la politique tarifaire d'Aéroports de Paris :** elle incite paradoxalement à l'accroissement des nuisances en Ile-de-France. A Roissy, l'abattement de 30% sur les taxes d'atterrissage acquittées par les vols de fret constitue un véritable non-sens. L'internalisation des coûts environnementaux aurait dû, au contraire, aboutir à un surcoût spécifique pour ces vols les plus nuisants (avions d'ancienne génération, chargés au maximum et opérant notamment de nuit). Le dumping sur le prix du fret parisien est de nature à condamner les plates-formes de province qui constituent pourtant des solutions de moindres nuisances. C'est à l'Etat d'intervenir pour faire cesser de telles pratiques.

### **Taxe sur le kérosène et Taxe passager/ Taxe par tonne de fret transportée**

Chaque année, dans le cadre du projet de loi de finances, je propose un amendement qui vise à instaurer une taxe sur le kérosène, ainsi qu'une taxe par passager figurant sur le prix du billet d'avion et reversée directement par chaque compagnie aux futures communautés aéroportuaires (blocage de Bercy quelque soit le gouvernement).

**L'intégration du coût environnemental dans le prix du billet d'avion répond à un juste objectif de régulation du marché.**

Malheureusement, certaines pratiques de l'Etat et des collectivités territoriales vont à l'encontre de la «vérité sur les prix» recherchée.

En accusation : un système de subventions publiques versées aux compagnies aériennes pour abaisser les prix de marché et doper artificiellement le développement du trafic (**Cf. le système Ryanair et le jugement de Strasbourg : la ligne Strasbourg-Londres est hors la loi**).

*✍✍ La conception de l'aéroport « écologique » du XXI<sup>e</sup> siècle*

*✍✍ (Cf. Actes des 3<sup>èmes</sup> rencontres de l'association « Ville et Aéroport », Assemblée Nationale, juin 2003)*

- Construction en zone peu densément peuplée
- Dessertes terrestres (route, rail) performantes,
- Intermodalité active
- Distance-temps aéroport-ville en 20 minutes

En dépit des gains possibles liés au report modal de l'avion sur le TGV, qui constitue une solution complémentaire plus qu'une véritable solution alternative au troisième aéroport parisien, le développement d'un aéroport dans une zone faiblement urbanisée a conduit les élus de « Ville et Aéroport » à défendre une nouvelle conception de l'aéroport au 21<sup>ème</sup> siècle désormais soucieux de son insertion territoriale. L'aéroport ne doit plus tourner le dos à son territoire d'implantation, à la ville, mais doit être conçu pour la ville, suffisamment éloigné d'elle et relié à elle par des infrastructures terrestres performantes (rail, route).

*Propositions de « Ville et Aéroport »*

- 1) Concevoir dans le cadre de la révision des PEB et PGS des périmètres suffisamment larges afin de ne pas reproduire les erreurs du passé,
- 2) Etendre les Fonds de Compensation des Nuisances Sonores Aéroportuaires (FCNSA) mis en place en 2000 pour les aéroports parisiens aux grands aéroports régionaux ; d'une façon générale, elle a fait des propositions pour mieux répartir les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires au niveau des populations concernées,
- 3) Encourager un développement maîtrisé des plates-formes existantes (plafonnement sur la base du nombre de mouvements d'avions/an),

4) Décider la création urgente d'une troisième plate-forme internationale hors de l'Ile-de-France fonctionnant en bipôle avec Roissy (site de Montdidier en Picardie semble le mieux situé), afin d'arrêter les développements anarchiques de Roissy et d'Orly ; tout nouvel aéroport prendra en compte son environnement et ses riverains, comme d'autres aéroports européens ont su le faire (Cf. dispositions prévues dans la loi « Démocratie de proximité » : enquête publique préalable, périmètre suffisamment large, possibilité pour les riverains de mettre en demeure l'Etat de racheter leur logement jusqu'à deux années après la mise en service de l'aéroport),

5) Arrêter les vols de nuit comme c'est le cas sur une grande majorité d'aéroports européens situés à proximité d'une grande agglomération. « Ville et Aéroport » réclame le couvre-feu à Roissy dans un premier temps sur le cœur de la nuit entre minuit et 5h,

- 6) Transférer le fret à Vatry afin de desserrer une partie du trafic de Roissy,
- 7) Favoriser l'augmentation de l'emport moyen des avions et réduire le nombre de mouvements,
- 8) Assurer une plus grande sécurité pour les populations aux abords des grands aéroports

## CONCLUSION

### *Le développement durable du transport aérien : impératif de la politique européenne des transports*

Si l'on veut un compromis durable, il faut, au niveau national, mettre en place une politique qui concilie la croissance du transport aérien, l'aménagement du territoire, l'environnement et le niveau de sécurité aux abords des aéroports.

Au niveau européen, il faut également une véritable politique de transport aérien qui fasse le choix du développement durable dans le cadre de directives.

Sur l'air comme sur le bruit, il faut que l'OACI et l'Union européenne en premier lieu considèrent que l'heure est aux actes et non aux échappatoires et aux atermoiements. Il appartient à la puissance publique donc aux Etats membres et à l'UE de prendre les décisions courageuses qui s'imposent.

Les élus de « Ville et Aéroport » condamnent l'abandon du projet de troisième aéroport dans le grand Bassin Parisien pour un hypothétique « troisième réseau aéroportuaire » qui repose sur le développement de plates-formes existantes en région. Il faut que le gouvernement concrétise dès aujourd'hui ce troisième réseau encore virtuel car pour l'instant élus et riverains le juge comme un bel artifice médiatique, utilisé pour faire espérer.

Il est possible de concilier développement durable et transport aérien à condition d'envisager le développement économique de l'aéroport avec à l'esprit le double impératif de l'environnement et de la sécurité. D'autre part, cela suppose l'instauration d'un dialogue continu et transparent entre tous les acteurs : pouvoirs publics, direction d'aéroport, gestionnaire d'aéroports, collectivités locales, élus riverains et associations.