



COLLOQUE
20 ANS DE L'ACNUSA
Mardi 7 janvier 2020 - 15H30 – 19H30

INTERVENTION
DE MONSIEUR. JEAN-PIERRE BLAZY

Rapporteur de la loi portant création de l'ACNUSA
Maire de Gonesse - Président de Ville et Aéroport

SALLE VICTOR HUGO
101 rue de l'Université
ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

**Madame la ministre de la Transition écologique et solidaire,
Monsieur le secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des transports
Monsieur le président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances aéroportuaires,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs les représentants du secteur aérien,
Mesdames et Messieurs les représentants associatifs,
Mesdames et Messieurs,**

Je suis heureux de célébrer avec vous aujourd'hui les 20 ans de l'ACNUSA et vous remercie, Monsieur le Président, pour votre invitation.

Il y a vingt ans je fus dans ces murs le rapporteur de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Celle-ci était alors la traduction législative d'un engagement pris par Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, du Transport et du Logement, le 23 septembre 1997, au terme de la concertation conduite durant l'été 1997 et portant sur la construction d'un deuxième doublet de pistes à Roissy. Cette loi concrétisait l'engagement du Gouvernement Jospin de mettre en œuvre un programme d'actions pour lutter contre les nuisances et pour plafonner le bruit dans le cadre de l'explosion du trafic aérien dans les principaux aéroports français.

Il est apparu au cours des débats parlementaires que les autorités publiques souhaitaient mettre en place les conditions nécessaires à un développement du transport aérien plus respectueux de son environnement et donc mieux régulé. À ce titre, la création de l'ACNUSA est révélatrice de l'attention portée aux nuisances sonores et à leur réduction depuis vingt ans, autour des aéroports comme, plus généralement, dans notre environnement quotidien. En cela, elle constitue un progrès.

L'esprit du projet de loi et les objectifs qu'il poursuivait a trouvé d'emblée des oppositions portées notamment par l'administration d'État et le lobby aérien. Il a fallu faire preuve de ténacité pour que le texte soit amélioré, car dans sa version initiale, comme dans celle votée en première lecture par le Sénat, les prérogatives conférées à l'ACNUSA dans le cadre de l'article 1er, de même que les dispositions complémentaires contenues dans les articles 2 et suivants sont apparues fort modestes aux yeux de l'Assemblée nationale. L'ACNUSA n'avait alors d'autorité que l'initiale de son nom !

Je me suis donc efforcé avec mes collègues de « muscler » le dispositif afin de doter l'ACNUSA de véritables pouvoirs.

Je souhaite revenir rapidement sur certains ajouts majeurs :

- **s'agissant de l'ACNUSA, nous avons élargi** les modalités de saisine de l'ACNUSA au ministre chargé de l'urbanisme et du logement et aux associations agréées de protection de l'environnement ; **étendu le pouvoir** de recommandation de l'ACNUSA applicable à l'ensemble des aérodromes conformément à l'article L. 227-3 du code de l'aviation civile ; **octroyé à l'autorité un pouvoir** redéfinition des indicateurs de mesure du bruit et de la gêne sonore ; permis à l'ACNUSA d'exercer un pouvoir de mise en demeure des exploitants ne respectant pas les normes fixées à l'article L. 227-4, 1° du code de l'aviation civile ; **permis à**

l'ACNUSA de contrôler les révisions des plans d'exposition au bruit (PEB) ; élargi le champ de consultation de l'autorité sur les projets de textes réglementaires ; redonné un véritable pouvoir de contrôle du respect des engagements contenus dans les chartes de l'environnement sonore ; octroyé un pouvoir de sanction pour tout manquement aux restrictions d'usage aéroportuaire ;

- **S'agissant des commissions consultatives de l'environnement** (article 2), leur pouvoir de consultation a été étendu aux questions relatives à l'exploitation des aérodromes ; il a été confié aux CCE une mission de suivi des chartes de qualité de l'environnement sonore, leur permettant, dans ce cadre, de saisir l'ACNUSA ; en outre il a été imposé la motivation et la publicité des avis des CCE ainsi que la publication d'un rapport annuel pour les commissions des neuf plus grands aérodromes ; facilité les possibilités de réunion de droit de la commission ; rendu de droit la création d'un comité permanent pour les neuf plus grands aéroports ; intégré au sein des comités permanents des CCE, les commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) ; revu la composition des CCE en y garantissant la participation des représentants des associations de protection de l'environnement et des associations de riverains.

- **S'agissant des dispositions relatives au droit de l'urbanisme**, l'Assemblée nationale a autorisé les constructions à usage d'habitation dans les zones C des PEB si celles-ci n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances sonores (article 4 bis) ; rendu obligatoire la création d'une quatrième zone de PEB dans laquelle les constructions autorisées doivent être insonorisées (article 4 ter).

L'ACNUSA fut donc la première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement qui disposait d'un triple pouvoir de recommandation, d'alerte et d'investigation, assorti d'un pouvoir de sanction administrative. Elle a été créée dans le but de tenir compte des défauts de régulation entre les différents partenaires du transport aérien, professionnels, riverains, élus et administrations.

Depuis sa création, l'ACNUSA est devenue un acteur reconnu par les acteurs du transport aérien. Elle s'est progressivement imposée comme un interlocuteur incontournable auprès de ses partenaires, riverains, élus, représentants de l'aviation civile, compagnies aériennes et exploitants d'aéroports. Les populations riveraines d'aéroports ont notamment souligné le rôle primordial de cet interlocuteur indépendant qui prend en considération le point de vue des associations et fait entendre leur voix dans le débat. Cette écoute permanente, adossée à une solide expertise, a permis l'instauration d'une véritable concertation et d'un dialogue constructif.

Bien entendu, l'Autorité ne peut apporter toutes les solutions, mais elle met en lumière auprès des acteurs concernés les difficultés rencontrées sur les plateformes aéroportuaires de manière à ce qu'elles soient prises en compte.

Dans le cadre du bilan de l'action de l'Autorité depuis sa création, je regrette que ses recommandations aient été insuffisamment prises en compte par les pouvoirs publics. Je pense ici à la direction générale de l'aviation civile qui n'a pas toujours pris soin de répondre. C'est ainsi que j'ai souhaité à plusieurs reprises sous les législatures précédentes une évolution

législative afin de renforcer ses pouvoirs. Il était important que l'ACNUSA puisse avoir d'une part un meilleur contrôle sur le fonctionnement des procédures et institutions et d'autre part, il s'agissait de favoriser le respect des engagements pris. Le pouvoir de mise en demeure et d'injonction avait été mis en avant notamment sur le bon fonctionnement des commissions consultatives de l'environnement ou sur des mesures administratives qui pourraient aggraver les nuisances sonores.

J'ai pensé opportun que l'Autorité soit en mesure de mettre en demeure les services de l'administration centrale ou locale notamment pour que ses recommandations deviennent opérationnelles selon un calendrier défini par elle (ex. : délai de réponse de l'administration aux recommandations de l'ACNUSA fixé à 6 mois). Il est vite apparu que lorsque la recommandation de l'ACNUSA est fondée sur une analyse qui n'est pas partagée par les acteurs locaux ou par la DGAC, il est difficile de faire progresser un sujet. Ainsi, il existe des recommandations sur lesquelles la DGAC s'est montrée réservée au fil des rapports d'activité annuels de l'Autorité.

Je pense que la verticalité qui existe entre la DGAC, le ministère des Transports et les acteurs territoriaux à Paris et en régions n'a pas hélas permis de progresser comme on pouvait l'espérer. Chacun a pu s'en apercevoir dans le cadre des rapports que l'Autorité entretient avec la direction générale de l'aviation civile.

Pour autant, l'indépendance est importante à la fois dans les analyses, dans la capacité d'écoute et dans la capacité de recommandation. Un certain nombre de recommandations de l'ACNUSA me semblent intéressantes et l'an passé les Assises nationales du transport aérien auraient dû faire converger un certain nombre de textes et de documents ; j'ai en tête essentiellement les documents locaux – en particulier les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS). Les différents documents réglementaires apparaissent aujourd'hui un peu « superposés » ; il faut des améliorations, des simplifications pour arriver à une harmonisation des plans et une cartographie unique. Là aussi c'est une réforme que la DGAC aurait pu conduire et qui aurait déjà dû aboutir.

Parmi les recommandations qui relèvent effectivement de la DGAC, il en existe certaines pour lesquelles des études ont été lancées (impact de restrictions d'exploitation à 13 EPNdB en cœur de nuit, entre 0 heure et 5 heures 30, possibilité de couvre-feux pour l'aviation d'affaires, étude de faisabilité de mise en place de moyens pouvant limiter l'utilisation par les avions de leurs moteurs auxiliaires de puissances, intégration dans la promesse de vente ou dans le bail locatif des indications relatives à la zone du PEB...). Ces études ou travaux peuvent être relativement longs.

Le problème est que les territoires aéroportuaires ne se saisissent pas de ces sujets et face à la verticalité dont je parlais une approche par nature transversale aurait pu s'imposer. Je pense à la proposition de la communauté aéroportuaire (loi du 23 février 2004 aujourd'hui inappliquée), instance de concertation et de décision présidée par les régions, qui pouvait être un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires alors que les instances de concertation existantes, essentiellement consultatives type CCE, ne donnent pas satisfaction aux élus et aux associations. Or, je crois qu'il est désormais nécessaire de formaliser sur le plan institutionnel cette nouvelle gouvernance territoriale.

Parmi les points positifs, je retiens les évolutions qui sont venues renforcer la position de l'Autorité dans un paysage aérien français qui a profondément changé. Je pense notamment à la réforme de la procédure de sanction. Entrée en vigueur en avril 2010, cette réforme lui a conféré un véritable pouvoir en matière de sanction des manquements environnementaux. S'ajoutant au suivi des arrêtés de restrictions sur les plateformes, au travail de sensibilisation et d'explication auprès des représentants de l'aviation civile (etc.) cette réforme a donné tout son sens à la mission de contrôle dont est investie l'Acnusa depuis sa création. De plus, avec la loi Grenelle II de juillet 2010, elle peut dorénavant émettre des recommandations en matière de pollution atmosphérique.

D'autres chantiers importants doivent être poursuivis, à l'instar du travail de réflexion entamé sur la question fondamentale des vols de nuit ou de l'étude DEBATS portée depuis plusieurs années par l'Autorité et qui devrait fournir enfin des informations fiables quant aux répercussions du bruit sur la santé des riverains. Sur les vols de nuit, la fermeture des aéroports la nuit est l'une des grandes questions qui se posera lors des années à venir. La directive européenne de 2014 se fonde sur la notion d'approche équilibrée.

Des études fondées sur cette approche sont désormais obligatoires. Elles doivent être réalisées de manière transparente et rendues publiques. Des couvre-feux ont déjà été mis en place à Paris-Orly, à Bâle, à Mulhouse et à Beauvais. Les aéroports de Toulouse, Blagnac et Nice imposent des restrictions aux aéronefs les plus bruyants, dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNdB. À Nantes, à la faveur de la concertation sur le réaménagement de l'aéroport, l'instauration d'un couvre-feu entre 0h et 6h proposée par les élus de la métropole est aujourd'hui actée. Des études sont engagées pour l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et pour celui de Marseille-Provence. Le cas de Paris-CDG devra être à l'évidence examiné de près, le couvre-feu étant en soi une contrepartie face au projet d'un nouveau Terminal 4 qui va générer 500 vols supplémentaires par jour (+38% par rapport à la situation actuelle), soit 1800 vols quotidiens au total à l'horizon 2037 !

Sur cette question, si l'ACNUSA recommande d'interdire les avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures sur toutes les grandes plateformes aéroportuaires françaises d'ici la fin 2021, je crois qu'il faut aller plus loin en matière de réglementation et instaurer suivant les situations des couvre-feux partiels ou totaux.

Reconnue par les acteurs du transport aérien, l'ACNUSA demeure pourtant peu connue au-delà de ce périmètre. Face à la montée des préoccupations environnementales dans le débat public, il est dommage que l'Autorité ne puisse pas davantage faire entendre sa voix. Davantage et surtout autrement, en développant une vision prospective et interdisciplinaire qui lui permettrait aussi d'être une force de proposition.

Tout cela nécessite que l'on donne à l'ACNUSA des moyens à la hauteur de ses missions et de ses ambitions. Des moyens humains, mais aussi financiers pour maintenir et consolider la légitimité gagnée au cours de ses vingt dernières années. Par son budget (1,7 million d'euros) et ses effectifs (12 personnes), l'ACNUSA reste en effet la plus petite des autorités administratives indépendantes...

Je vous remercie pour votre attention.