

40 PROPOSITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AERIEN

Synthèse

1) Concevoir un système aéroportuaire francilien équilibré

Il s'agit de penser le « système aéroportuaire francilien » équilibré afin de préserver à la fois le dynamisme économique de ce secteur d'activité créateur d'emplois et de richesses, et la qualité de vie des populations riveraines (500 000 franciliens) et survolées (2,5 millions de franciliens).

Proposition n°1 : Compte-tenu de l'état de saturation environnementale constaté en Ile-de-France et causé en partie par la croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, il s'agit d'instaurer pour cet aéroport un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels comme cela existe déjà à Orly. Ville et Aéroport propose un plafonnement situé dans une fourchette entre 550000 et 600000 mouvements annuels.

Proposition n°2 : Sur la question sensible des vols de nuit, un plan de réduction négocié doit être mis en œuvre notamment entre 22h et 0h et entre 5h et 6h, plages horaires sur lesquelles le trafic est en augmentation. Sur le cœur de nuit, entre 0h et 5h, le plafonnement du nombre de créneaux doit être maintenu. Un créneau horaire abandonné ne peut être réaffecté, ce qui favorise la décroissance progressive du trafic.

Proposition n°3 : Dans le cadre de l'évaluation et de la révision de la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 « établissant les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté », il faut prévoir une définition officielle de la nuit, soit huit heures consécutives. Le principe de subsidiarité prévaut toujours sur cette question et l'Etat doit acter cette définition en retenant la plage 22h-6h.

Proposition n°4 : Il faut mettre en place immédiatement des restrictions opérationnelles du trafic de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle. Cela passe notamment par la fixation du seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A). L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a fixé un indice événementiel de nuit à 85 dB(A). Il convient de ramener cet indice à 80 dB(A) afin qu'il s'applique à un plus grand nombre d'avions. Ceux-ci génèrent une pollution sonore qui doit être sanctionnée.

Il s'agit de promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prenne mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturne.

Proposition n°5 : Il faut financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact sanitaire des vols de nuit en particulier et du transport aérien en général sur les populations riveraines (ex : troubles du sommeil).

Proposition n°6 : Il faut concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées. L'aéroport de Paris-Vatry situé à 150 km de Paris constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret et les vols charters de Roissy Charles-de-Gaulle. Il faut envisager le système Roissy-Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26). L'aéroport de Châteauroux-Centre a lui aussi vocation à accueillir du trafic de fret.

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées.

Proposition n°7 : Il faut faciliter l'accès de tous les riverains à l'aéroport de Roissy CDG en créant, avec un barreau de raccordement RER B/ RER D, les conditions d'une mobilité entre bassin de vie et gisement d'emplois. En outre, il est vraisemblable que la réalisation du projet CDG Express n'apportera aucune retombée pour les territoires qu'il traversera sans s'arrêter. Il retarde en revanche l'amélioration des transports publics.

Proposition n°8 : L'accroissement important du trafic aérien de l'aéroport du Bourget et des nuisances sonores qu'il engendre exige, comme c'est le cas pour 190 aéroports en France, qu'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) soit adopté et qu'une concertation régulière soit organisée via une Commission Consultative de l'Environnement.

Proposition n°9 : L'aéroport d'Orly qui connaît un lent déclin doit être re-dynamisé par l'optimisation des créneaux et dans la stricte observation de la limitation en vigueur du trafic aérien, soit un plafond de 250 000 créneaux pour 200 000 mouvements annuels et un couvre-feu total entre 23h30 et 6h, ce qui n'est pas le cas actuellement. En effet, depuis sa promulgation l'arrêté du 6 octobre 1994 limitant à 200 000 le nombre de mouvements à Orly n'a jamais été respecté. De fortes pressions s'exercent pour un déplafonnement du nombre de mouvements à Orly afin d'absorber le doublement du trafic aérien prévu à l'horizon 2020. Il s'agit de tenir compte de la contrainte environnementale pour cet aéroport enclavé en milieu urbain.

➤ **II) Pour une réorganisation du trafic aérien parisien fondée sur le système aéroportuaire Roissy-Orly-Vatry : quel rôle pour Vatry ?**

Proposition n°10 : L'Etat doit engager une réflexion sur le nécessaire rééquilibrage du trafic aérien et sur l'ensemble des domaines qui le concerne : réglementation, transport routier et ferroviaire, aménagement du territoire, etc. Il convient d'étudier d'urgence cette réorganisation par la prise en compte de la solution immédiatement opérationnelle que représente Vatry à 150 km de Paris. Cet aéroport constitue une alternative possible à la concentration du trafic aérien en Ile de France. Vatry permet en effet un rééquilibrage à court terme du trafic de fret. Une partie du trafic des aéroports de Roissy et d'Orly (vols charters, vols tout cargo, low-cost ou vols militaires) pourraient faire l'objet d'un redéploiement dans le grand Bassin Parisien. En outre, il faut accompagner ce développement par des mesures fiscales adaptées.

➤ III) « Troisième aéroport parisien » ou « troisième réseau aéroportuaire » ?

Proposition n°11 : Il faut que l'Etat décide la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG et situé au nord du grand Bassin Parisien. Il faut prévoir des liaisons terrestres (rail et route) express dédiées. Certaines activités telles que les vols de nuit (fret express et fret tout cargo) de Roissy CDG pourront y être transférées. Les sites de Chaulnes et Montdidier en Picardie ont montré leur pertinence lors de la mission DUCSAI menée en 2001 dans le cadre de la Commission nationale du débat public. Le seul moyen assez rapide et assez sûr en temps de parcours sera le TGV, ce qui permettra le fonctionnement en bipôle. **Il est essentiel que le politique prenne cette décision car depuis 15 ans on assiste à une gestion des aéroports parisiens existants au fil de l'eau et à un développement aéroportuaire non maîtrisé de Roissy CDG.**

Le trafic à Roissy malgré la crise économique mondiale a repris depuis 2009 et cette année le seuil des 550 000 mouvements/an sera de nouveau dépassé alors qu'en 1996 le document d'enquête publique relatif à l'extension de la plate-forme aéroportuaire estimait, ou plutôt sous-estimait, le trafic aérien autour de 490 000 – 495 000 mouvements à l'horizon 2015.

La décision prise en mai 2002 par Gilles de ROBIEN, nouveau Ministre des Transports, de renvoyer la question de l'opportunité d'un troisième aéroport au Parlement (Cf. Mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire », juillet 2003), annulant de fait le choix de Lionel JOSPIN de créer le troisième aéroport parisien à Chaulnes, aura fait perdre à nouveau dix ans aux populations riveraines. Le résultat de ces hésitations est une progression constante et non maîtrisée du trafic aérien. Les experts parlent d'une croissance annuelle moyenne de 5%, ce qui veut dire 750 000 mouvements annuels en 2025 à Roissy CDG selon l'ACNUSA.

Malgré ces perspectives inacceptables, l'état constaté de saturation environnementale de l'aéroport Roissy CDG, rien n'est fait ou si peu. Les recommandations du rapport GONNOT de 2003 sont d'ailleurs restées sans suite à l'image de sa première proposition qui visait la nomination d'un délégué interministériel chargé d'animer un contrat passé entre les Franciliens, les associations, les collectivités territoriales et l'Etat.

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. L'estimation du coût de ce complément d'infrastructure a été estimé sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers à 1.292 millions d'euros hors coûts de la desserte terrestre. A titre de comparaison, le terminal 2 E de Roissy CDG a coûté 750 millions d'euros à ADP.

Selon les experts, la construction d'un nouvel aéroport exige la construction simultanée de dessertes routières et ferroviaires nouvelles, au moins partiellement dédiées, dont le coût est estimé équivalent à celui de l'aéroport lui-même.

Le nouvel aéroport doit être attractif pour les passagers et les compagnies. Il faut donc veiller à la zone de chalandise, l'attractivité pour les compagnies, les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports, la compétitivité internationale.

➤ **IV) Promouvoir un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux**

L'accueil du transport aérien dans le grand Bassin Parisien, d'ici 20 ans, repose sur trois orientations conjointes :

- l'application des propositions formulées ci-dessus pour maîtriser les nuisances aériennes à Roissy et à Orly
- la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy et situé au Nord du grand Bassin Parisien
- le rééquilibrage du trafic parisien fondé sur une organisation en système Roissy-Orly-Vatry à court terme et Roissy-Orly-Vatry-le 3^{ème} aéroport d'ici 15 ans.

Le développement des dix grands aéroports régionaux (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Bâle-Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) en est un complément indispensable et prioritaire, pour mieux équilibrer l'offre de services en transport aérien, notamment à l'international, et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

Il importe que dans une perspective de développement durable, les demandes de droits de trafic sur les principaux aéroports de province soient mieux prises en compte.

Proposition n°12 : Il convient pour les aéroports régionaux d'améliorer la desserte terrestre afin d'étendre la zone de chalandise, essentielle pour un aéroport. Elle doit s'appuyer sur un réseau de transports collectifs adapté et performant. Il faut donc veiller à la recherche systématique d'une desserte TGV et TER efficace, en concertation avec les collectivités locales, la SNCF et RFF.

Dans le périmètre des transports urbains, les autorités organisatrices de transports urbains peuvent assurer les liaisons aéroport/centre-ville par des transports en commun en site propre ou par des bus plus classiques. Pour les aéroports situés en dehors du périmètre des transports urbains, les dessertes ferrées pourront prendre la forme de TER, sous l'autorité de la région, ou de tram train, sous l'autorité d'un syndicat mixte.

Proposition n°13 : La mise en œuvre d'un programme ambitieux de TGV permettra un report de l'avion vers le train pour les relations internes au territoire français et entre la France et les régions européennes limitrophes.

Proposition n°14 : Spécialiser certains aéroports régionaux : développer un « hub » à Lyon et Marseille vers l'Europe élargie et le Maghreb ; développer un « hub » ibérique à Bordeaux.

➤ *V) Mieux protéger les populations riveraines des aéroports et favoriser une plus grande concertation publique*

Proposition n°15 : Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). Suite à l'évaluation de son action (2000-2005), il est apparu qu'il convenait d'élargir ses pouvoirs. Elle a désormais compétence depuis le vote du projet de loi Grenelle II en matière de pollution atmosphérique. Certains amendements de Ville et Aéroport ont été adoptés notamment celui qui oblige l'administration à répondre chaque année aux recommandations de l'ACNUSA dans un délai maximum de six mois ou celui qui prévoit une restriction du trafic aérien en cas de pic de pollution.

Proposition n°16 : Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien en renforçant la fiscalité écologique. Relèvement significatif de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes afin d'améliorer le dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements concernés, création d'une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA payée par les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire et versée à la communauté aéroportuaire.

Proposition n°17 : Améliorer le fonctionnement des instances de concertation existantes par la révision de la législation portant sur les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et sur les Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR). Afin d'assurer le suivi des réunions, il faut prévoir que la Présidence soit déléguée par le Préfet de Région au Préfet de département coordonnateur. Il faut garantir la fréquence des réunions, la composition renforcée de la CCE, le fait qu'elle traite à la fois la prévention (PEB) et la réparation (PGS). La CCE et la CCAR deviennent ainsi CEARA, Commission de l'Environnement et d'Aide aux Riverains des Aéroports.

Proposition n°18 : Harmoniser les deux dispositifs existants PEB-PGS en modifiant certains articles du code de l'urbanisme s'agissant de la loi instaurant le PEB (L147-5 et suivants) et de la Loi de 1992 instaurant le PGS. Résultant de cette fusion, il est institué des Plans d'Exposition au Bruit des Aéroports (PEBA) qui ont deux fonctions : prévenir l'urbanisme au voisinage des aéroports et réparer, c'est-à-dire insonoriser les logements et les équipements publics en zone C. Dès qu'un riverain est exposé au bruit des avions, il a automatiquement droit à la réparation.

Proposition n°19 : Garantir la faisabilité de création des communautés aéroportuaires autour des dix grands aéroports français. Il s'agit de réviser notamment l'article 5 de la loi du 23 février 2004 afin de prévoir des ressources suffisantes assurant leur pérennité. Cela passe notamment par des contributions obligatoires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, des gestionnaires d'aéroports, des collectivités territoriales. La communauté aéroportuaire sera un nouvel outil de gouvernance à l'échelle régionale et locale, compétente pour décider dans les champs suivants : urbanisme, transports, emploi, environnement et information.

Proposition n°20 : Mieux répartir les retombées fiscales générées par l'activité aéroportuaire. Il convient de faire réellement bénéficier l'ensemble des populations et des communes riveraines des retombées économiques aéroportuaires, considérables autour de Roissy Charles-de-Gaulle et d'Orly, mais également des principaux aéroports régionaux, dans le cadre d'un partenariat qu'il reste à définir.

➤ *VI) Harmoniser les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et les Plans de Gêne Sonore (PGS)*

Proposition n°21 : Affirmer qu'un PEB doit être révisé tous les 5 ans

Proposition n°22 : Supprimer le principe d'anticipation

Proposition n°23 : Réviser les articles L 147-5 et suivants du code de l'urbanisme

Proposition n°24 : Mettre en place une procédure unique PEB/PGS sur la base du trafic constaté et proposer un nouvel intitulé en conséquence : le « Plan d'Exposition au Bruit Aéroportuaire » (PEBA)

Proposition n°25 : Création d'un Observatoire de l'évolution des valeurs immobilières et des processus socio-démographiques à l'œuvre sur les communes impactées

Proposition n°26 : Réviser le PGS, comme le PEB, tous les 5 ans

Proposition n°27 : Suppression de la règle d'antériorité

Proposition n°28 : Si au moins les deux tiers du territoire communal sont inclus dans le PGS on considère que c'est l'ensemble du territoire qui est dans le PGS

Proposition n°29 : Financer l'aide à l'insonorisation de l'ensemble des équipements publics

Proposition n°30 : Programmer l'aide aux riverains de façon pluriannuelle via les communautés aéroportuaires

Proposition n°31 : Instaurer une taxe environnementale de solidarité

Proposition n°32 : La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) et demain la Communauté aéroportuaire doivent être des lieux de débats sur cette question de l'harmonisation PEB-PGS. Il y a des voies de compromis à dégager.

Proposition n°33 : Favoriser le montage d'OPAH BRUIT au sein du dispositif unique PEBA associant travaux de ravalement et d'insonorisation

➤ **VII) Favoriser un meilleur développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires français**

Proposition 34 : Réformer les systèmes de gestion des aéroports français via les sociétés aéroportuaires en n'abandonnant pas la maîtrise publique de l'implantation et de l'exploitation des aéroports (pacte d'actionnaires).

Proposition 35 : La question du développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires doit concerner au minimum les aéroports dont le trafic est égal ou supérieur au million de passagers

Proposition 36 : Il convient de ne pas dissocier le développement économique du développement social des territoires périphériques des grands aéroports qui sont aussi bien évidemment des territoires de banlieue des grandes villes. D'une part, il ne saurait être seulement question de compenser les nuisances par des retombées économiques plus importantes et mieux réparties. D'autre part, il ne pourrait être question d'accepter de faire silence sur le coût social et les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale induits directement ou indirectement par le développement aéroportuaire.

Proposition 37 : Il faut définir les termes d'une véritable « gouvernance » démocratique, qui doit être exercée par une communauté aéroportuaire rassemblant tous les acteurs concernés (pouvoirs publics, gestionnaires d'aéroports, collectivités territoriales, compagnies aériennes, élus et associations de riverains)

Proposition 38 : L'association propose la mise en place d'une taxe additionnelle à la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes perçue par passager et par tonne de fret et affectée à chaque communauté aéroportuaire. Par ailleurs, le produit de la TNSA, jugé insuffisant pour répondre à l'aide à l'insonorisation des logements inclus dans les PGS, doit être renforcé. Le tarif de la TNSA doit être recalculé sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée.

Proposition 39 : Dans le cadre de la mise en œuvre des nouveaux PEB, 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'un groupe de travail sur ce sujet soit constitué et 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. Elle propose notamment d'amender l'article L.147-5 du code de l'urbanisme et les dispositions relatives à la zone C afin de favoriser le desserrement des ménages et la décohabitation, de permettre une augmentation non significative de la population dans le cadre d'opérations de renouvellement urbains définies et contrôlées en amont et en aval entre le maire et le représentant de l'état local (Préfet).

Proposition 40 : L'association demande la création d'un Observatoire des valeurs immobilières afin d'évaluer l'impact des nuisances aéronautiques des grands aéroports français sur le marché foncier et l'immobilier. Afin d'objectiver scientifiquement le phénomène de décote immobilière en zone de bruit, elle a commandé auprès de l'Université de Cergy-Pontoise une étude intitulée « Impacts du trafic aérien sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Paris-CDG, Paris-Le Bourget, Paris-Orly, Lyon St Exupéry et Toulouse Blagnac depuis le début des années 90 ».