

AUDIENCE AU MINISTERE
DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Mardi 14 février 2006

10h

Compte-rendu

Liste des membres présents

Délégation « Ville et Aéroport »

M. Jean-Pierre BLAZY, *Président de « Ville et Aéroport », Député-Maire de Gonesse (95)*
Mme Françoise VERCHERE, *Maire de Bouguenais (44)*
M. Etienne-Christian VILLEMAGNE, *Trésorier de « Ville et Aéroport », Vice-Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (69)*
M. Jacques MYARD, *Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)*
M. Didier GONZALES, *Maire de Villeneuve-le-Roi (94)*
M. Pascal BOUREAU, *Adjoint au Maire, représentant M. Bernard KELLER, Maire de Blagnac (31)*
M. Bernard GARANDEAU, *Secrétaire général « Ville et Aéroport », Adjoint au Maire de Mérignac (33), Vice-Président du Conseil général de la Gironde*
M. Claude MENAGER, *Président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres (44)*
M. Pierre FAYNOT, *Vice-Président du Conseil général de la Marne (51)*

Cabinet de Mme Nelly OLIN, Ministre de l'Écologie et du Développement Durable

Mme Nelly OLIN, *Ministre de l'Écologie et du Développement Durable*
M. Pierre PEDINIELLI, *Conseiller parlementaire*
M. Christophe NEBON, *Conseiller technique*

Ordre du jour

- I) Situation des aéroports français : état des lieux des mesures environnementales prises, de celles à prendre pour l'avenir
- II) Quelle(s) application(s) du principe de développement durable au transport aérien ? Question de l'internalisation des coûts environnementaux du transport aérien
- III) Nouveau dispositif d'aide aux riverains et Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)
- IV) Evaluation de la part du transport aérien relative à la pollution atmosphérique (émissions de gaz à effet de serre)
- V) Mission de réflexion sur une harmonisation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan Gêne Sonore (PGS) (Ponts et Chaussées / Ministère de l'Ecologie et du Développement durable)

L'audience est ouverte à 10h05

Jean Pierre BLAZY a présenté l'association « Ville et Aéroport » et ses missions. Après l'avoir remercié, il a remis à la Ministre ainsi qu'à ses collaborateurs un dossier complet sur l'association. Il a rappelé brièvement la problématique qui occupe les élus de « Ville et Aéroport », la nécessité de trouver les applications du principe constitutionnel du développement durable au transport aérien. Il a précisé les différents points que la délégation qu'il conduit souhaitait aborder à l'ordre du jour.

Sur le nouveau dispositif d'aide aux riverains et la mise en place de la nouvelle Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA), **Françoise VERCHERE** a d'abord rappelé que la population riveraine de l'aéroport de Nantes-Atlantique a mis beaucoup d'espoir dans le financement des travaux d'insonorisation des logements via la TNSA mise en place en 2004, et suite au PGS élaboré en 2003. Or en 2005, la nouvelle TNSA a rapporté une somme de 172000 €, bien insuffisante au regard de la demande.

Mme VERCHERE a rappelé également la complexité du mode de calcul de la nouvelle TNSA fondé sur un système déclaratif imparfait (DGAC-Compagnies aériennes).

Nelly OLIN qui est à l'origine de la revalorisation de la taxe à hauteur de 80 % via un relèvement de ses coefficients de modulation, a précisé qu'elle compte rester ferme sur ce sujet et qu'en principe le produit annuel généré par la TNSA pour 2006 devrait atteindre les 55 millions d'euros promis en 2003 par l'ancienne Ministre de l'Ecologie, Mme BACHELOT, dans le cadre du Plan Bruit.

M. Jean-Pierre BLAZY est revenu sur les failles de ce nouveau système en indiquant qu'il n'existe aucun contrôle par la DGAC auprès des compagnies aériennes et que certaines d'entre elles passent au travers, ne déclarent pas ou vont jusqu'à tricher. Il a rappelé que lors de son audition auprès du cabinet de M. PERBEN, Ministre des Transports, la DGAC avait indiqué avoir procédé tout récemment à des redressements.

Par ailleurs, il a demandé si ce système était aujourd'hui sécurisé et si la voie réglementaire suffisait. Il s'est interrogé sur le fait de passer plutôt par la voie législative.

Christophe NEBON précise que la Loi de Finances donne le cadre général et que lui seul assure le système proposé. La législation n'a pas besoin d'être modifiée. Le décret du 22 décembre 2005 portant sur la revalorisation de la TNSA suffit.

Pascal BOUREAU a posé la situation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il a rappelé que c'est un aéroport qui reste enclaver avec beaucoup de logements à insonoriser puisqu'il recense 20000 logements éligibles au fonds d'aide à l'insonorisation. Il a mis en garde contre l'idée selon laquelle certains aéroports vont avoir un abondement important de la TNSA et peu de logements à insonoriser alors que d'autres aéroports auront beaucoup de logements à insonoriser et peu de ressources versées. Il conclut en rappelant que 10 ans pour tout insonoriser semble un délai raisonnable.

Jean-Pierre BLAZY a comparé le produit de la Taxe sur la sûreté et le produit de la TNSA. Il indique qu'il y aurait un véritable effort à consentir pour augmenter le produit de la taxe environnementale. Il rappelle l'estimation de l'ACNUSA qui fixe à 110 millions d'euros annuels le produit nécessaire de la TNSA si l'on veut insonoriser l'ensemble des logements inclus dans les nouveaux PGS en 10 ans.

Nelly OLIN pense que l'Ecologie et l'Economie doivent pouvoir travailler ensemble. Il faut arriver à avoir des avions moins bruyants, des procédures d'approche respectées, des trajectoires à l'atterrissage sur la base de la descente lisse ou continue. En outre, il faut appliquer de plus lourdes sanctions selon elle pour les compagnies aériennes non respectueuses des réglementations mises en place notamment sur les restrictions d'exploitation.

Claude MENAGER a manifesté son inquiétude quant à l'aide aux riverains qui sera accordée au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, étant donné que l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique rencontre déjà des difficultés quant au financement des dossiers déposés par les riverains.

Nelly OLIN rappelle qu'il est déjà assuré d'avoir 80 % des 55 millions € promis et qu'elle s'engage à continuer de travailler sur ce dossier et obtenir ce qui était promis à l'origine.

Jacques MYARD a abordé le problème des populations survolées. Il y a les communes riveraines, il y a aussi les communes survolées. J. MYARD a pris l'exemple des Yvelines. Il a rappelé le chiffre d'un aéronef toutes les 50 secondes ! Pour ces communes survolées qui subissent elles aussi les nuisances de l'aéroport de Roissy CDG et qui sont hors PEB ou hors PGS, il n'y a pas toujours d'aide. Il a considéré que le relèvement de l'interception de l'ILS était une bonne chose.

Sur la question des trajectoires, **Nelly OLIN** a répété qu'elle souhaitait une approche plus respectueuse de l'environnement et envisage de proposer des descentes en continu.

Didier GONZALES a posé la question de la pollution de l'air et a évoqué le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Ile-de-France. Les études Airparif montrent que l'aéroport d'Orly polluerait autant que le périphérique parisien. Le Plan de Protection de l'Atmosphère et le dispositif parle de pics de pollution et ne parlent que de mesures visant à limiter le trafic routier mais jamais le trafic aérien. Est-ce normal qu'il y ait si peu de dispositions relatives au transport aérien qui génère de la pollution chimique ?

Nelly OLIN rappelle que le Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile de France va être arrêté prochainement et précise notamment la mesure suivante : une diminution du temps de roulage à Roissy CDG afin de réduire les émissions de 15 % entre 2003 et 2008.

Jean-Pierre BLAZY, sceptique, demande comment l'Etat va s'y prendre compte-tenu de la configuration de l'aéroport de Roissy CDG.

Didier GONZALES insiste sur le fait qu'en cas de pic de pollution rien n'est vraiment prévu.

Etienne-Christian VILLEMAGNE aborde le cas lyonnais et parle du 2^e doublet de pistes plus à l'Ouest qui est envisagé pour l'aéroport de Lyon St-Exupéry et le contournement de fret situé à proximité de l'aéroport (faisceau retenu par M.PERBEN). Il indique que les communes de l'est lyonnais seraient condamnées si cette politique de concentration des nuisances sur ce territoire est mise en place à l'avenir. Il considère que cette situation serait inacceptable et qu'il est irresponsable et irréaliste de penser développer Lyon St Exupéry sur le même modèle qu'un aéroport américain comme Atlanta. Aujourd'hui, l'aéroport d'Atlanta fait près de 80 millions de passagers par an alors que Lyon plafonne à 6 millions de passagers avec un doublet de pistes. Il est irresponsable de cumuler les nuisances générées par les voies routières

(autoroutes), ferrées (TGV, contournement fret = 400 trains par jour transportant des matières dangereuses, développement de l'aéroport).

Nelly OLIN souligne que l'extension de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry va donner lieu à un débat public et que les élus et les habitants auront l'opportunité de donner leur avis.

Jean-Pierre BLAZY ajoute qu'il est inacceptable qu'un territoire concentre toutes les formes de nuisances et qu'une infrastructure aéroportuaire ne peut pas tourner le dos à son territoire d'implantation sauf à pratiquer la « technique du barrage » et à condamner des zones entières, avec les conséquences sociales (ex : déplacement de populations).

Bernard GARANDEAU a parlé des communautés aéroportuaires et l'intérêt de cet outil.

Jean-Pierre BLAZY a précisé que les Présidents de régions ou à défaut les Préfets de région étaient appelés à les présider. Le décret unique d'application de la loi Communautés aéroportuaires est paru le 15 octobre et les Présidents de régions ont jusqu'au 15 avril pour décider de les créer. Actuellement, la loi est imparfaite notamment pour ce qui est des différentes ressources prévues. Il a indiqué avoir été missionné par le Président de région Ile-de-France à qui il a remis récemment son rapport qui contient une série de propositions. Le Président de la région Ile-de-France a donc jusqu'au 15 avril pour décider de créer la communauté aéroportuaire de Roissy et celle d'Orly.

Bernard GARANDEAU a ajouté qu'il y avait dans certains domaines comme celui de l'urbanisme certaines disparités. On observe sur des communes des zones inconstructibles laissant des champs en friches (cadre du PEB).

Il constate qu'au niveau national les administrations de l'Etat sont opposantes au projet de communautés aéroportuaires. Or, la participation des communes, des collectivités territoriales ont un impact sur l'environnement de l'aéroport et il serait bien de trouver un compromis à travers cette nouvelle instance de concertation. Il cite l'exemple de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac qui offre une participation active par rapport aux communes riveraines et par là les problèmes sont bien gérés.

Nelly OLIN pense qu'à proximité des aéroports, il y a intérêt à y avoir une solidarité intercommunale. Ce qui n'est pas le cas pour Roissy qui engendre très peu d'emplois pour le Val d'Oise. Elle se dit sceptique sur cet empilement des structures de concertation.

Jean-Pierre BLAZY ajoute que les Communautés aéroportuaires peuvent solutionner quelques problèmes mais ne peuvent pas tout résoudre.

Pierre FAYNOT a parlé de l'Avant-Projet de Plan de Masse (APPM) qui concerne l'extension et l'ouverture d'une 2^{ème} piste à l'aéroport de Vatry dans la Marne.

Il ajoute qu'il faudrait faire pression car il est persuadé que Vatry qui est actuellement sous-utilisé pourrait être une alternative immédiatement opérationnelle pour le trafic fret tout cargo des aéroports parisiens. Il a ajouté que pour lui le J+1 était une hérésie et qu'un grand intégrateur type FedEx pouvait très bien développer son activité sur une telle plate-forme à condition que l'Etat regarde de près l'intermodalité avec le TGV EST (étude sur barreau de raccordement). Cela mettrait Vatry à 50 mn de Roissy par le rail.

Nelly OLIN pense qu'il y a un problème de liaison ferroviaire actuellement pour le site de Vatry. Elle reconnaît que cet aéroport dispose d'équipements solides et qu'il pourrait se développer davantage via le trafic fret et charters.

Jean-Pierre BLAZY pose la question de savoir comment l'Etat peut inciter les opérateurs de fret à utiliser Vatry ? Il ne voit pas d'obstacle majeur et ajoute que les accès terrestres peuvent être optimisés. Vatry serait alors un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy Charles de Gaulle.

Jacques MYARD demande la position du Ministère quant aux vols de nuit ?

Nelly OLIN rappelle que ceux ci ont baissé de 26 000 à 22500 mouvements entre 0h et 5h. Mais elle est d'accord pour dire que moins il y aura de vols de nuit, mieux la population se portera. Elle a rappelé quelques chiffres concernant les vols de nuit : pour le créneau situé entre minuit et 5h cela représente 11 vols passagers par jour et 53 pour le fret. Pour le créneau situé entre 22h et 6h, ce sont 83 vols passagers par jour et 73 vols de fret.

Jean-Pierre BLAZY fait remarquer que malgré le plafonnement et les sanctions administrées par l'ACNUSA (525 sur CDG entre 0h et 5h), certaines compagnies ne respectent pas la réglementation.

Nelly OLIN pense qu'il faudra être plus sévère pour le montant des sanctions.

Christophe NEBON ajoute que l'internalisation des coûts environnementaux du transport aérien pourrait être incitative et favorisée un comportement plus vertueux des compagnies au regard de l'environnement.

Jacques MYARD précise que l'Europe semble plus stricte à ce niveau et juge que la France est en retard.

Un collaborateur de la Ministre a indiqué que le Ministère de l'Ecologie était associé à un groupe de travail W-Airport de la Commission Européenne. Celui-ci évalue l'application de la Directive Bruit 2002/30 et examine son éventuelle révision. Il a indiqué qu'il y avait lieu de croiser cette révision avec celle de la Directive 2002/49. D'ores et déjà, il a précisé qu'une enquête avait été lancée dans ce cadre auprès de 40 grands aéroports européens sur les pratiques de restrictions d'exploitation.

En conclusion, **Nelly OLIN** s'est engagée à continuer les groupes de travail sur ce sujet, de lister tous les problèmes lors de sa rencontre prochaine avec M. PERBEN, Ministre des Transports afin que la DGAC avance sur certains points.

Elle a également proposé à la délégation de «Ville et Aéroport» une nouvelle réunion de travail dans quelques mois sur l'évaluation de l'avancement des dossiers abordés.