

COMPTE-RENDU D'AUDIENCE

Mission Ponts et Chaussées/Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable

*Quelle articulation possible des Plans d'Exposition au Bruit (PEB)
et des Plans de Gêne Sonore (PGS) ?*

MERCREDI 24 JANVIER 2007

100, Avenue de Suffren – Inspection Générale de l'Environnement

Liste des membres présents**Mission Ponts et Chaussées/Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable**

- Gilles ROUQUES, Ingénieur, Conseil général des Ponts et Chaussées
- Annick HELIAS, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, IGE
- Pascal VALENTIN, MEDD, Mission Bruit
- Jacques GAURAN, DGAC
- M.AYOUN, DGAC
- M. JOSSET, DGAC

Association «Ville et Aéroport»

- Jean-Pierre BLAZY, Président de « Ville et Aéroport», Député-Maire de Gonesse
- Didier GONZALES, Maire de Villeneuve-le-Roi, Administrateur « Ville et Aéroport »
- Rémy JOURDAN, Collaborateur de D.GONZALES
- Julien DELANNAY, Chargé de mission « Ville et Aéroport »

L'audition commence à 17h15.

Après une présentation de chaque membre présent, le Président de l'association « Ville et Aéroport », **Jean-Pierre BLAZY** se félicite de la tenue de cette audition sur une question majeure : l'articulation possible des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS). Sur la question de l'harmonisation PEB/PGS, le rôle du politique est de définir les règles et d'arbitrer les contradictions. Pour lui, il s'agit d'une part de mettre à plat les deux dispositifs existants ; d'autre part, il faut les évaluer et éventuellement décider de les harmoniser.

Après avoir rappelé les missions de « Ville et Aéroport » depuis sa création en février 2000, il souligne le constat fait par les élus d'une « spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale » autour d'Orly au départ et maintenant autour de Roissy pour les communes incluses dans les PEB et les PGS.

Jean-Pierre BLAZY indique que cette expression est tirée d'un rapport commandé par l'ancien Ministre des Transports, Jean-Claude Gayssot, lorsque l'extension de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle avait été finalisée et qui portait sur l'effet des PEB sur les tissus urbains. Il remarque qu'aucune réponse n'a été apportée devant ce constat. Aujourd'hui, autour de Roissy, il regrette que le projet de PEB proposé par l'Etat soit trop contraignant.

Sur le PGS, **Jean-Pierre BLAZY** constate que le bas blesse au niveau du financement de ce dispositif curatif. Comment insonorise-t-on les logements et les équipements avec une ressource (taxe affectée payée par les compagnies aériennes dite « Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes » (TNSA)) très largement insuffisante ? En effet, le nombre d'ayant droits a augmenté depuis la révision des PGS et l'élargissement de leur périmètre.

Gilles ROUQUES indique que sur les PEB dans certains cas les préfets concernés ont bien du mal à réviser les plans faute de consensus.

Jean-Pierre BLAZY précise que compte tenu des réalités, les élus sont favorables au consensus et les préfets doivent assumer leurs responsabilités. Il rappelle que le PEB relève de la compétence de l'Etat et qu'il est faux de dire que les Préfets ne décident pas la révision faute de consensus au niveau des élus.

Annick HELIAS souligne la pertinence du principe du PEB. Elle ajoute qu'il est nécessaire de faire vivre ce document dans le dialogue.

Jean-Pierre BLAZY rappelle que les élus ne sont pas contre le principe du PEB. En revanche, il dénonce des PEB trop contraignants assortis de dispositions spécifiques trop rigides relevant du code de l'urbanisme. Il souligne une contrainte urbanistique trop forte en zone C qui fait que les élus n'ont plus de marge de manœuvre, de respiration quant au développement urbain. Il indique que les élus concernés ne peuvent plus augmenter la capacité d'accueil d'habitants en zone C. Un Maire ne peut plus construire s'il ne démolit pas. A Gonesse, il cite l'exemple d'une ZAC multi-sites de 30000 m² : opération ANRU (2/3 du projet et nombre de m² restants destinés à la réhabilitation du centre ancien).

Il souligne les réalités socio-démographiques de ces territoires de banlieue qui selon lui cumulent les contraintes. Il précise la nécessité d'un dispositif d'accompagnement pour la rénovation urbaine et une plus grande souplesse à définir pour le code de l'urbanisme.

Au nom des élus de « Ville et Aéroport », il demande qu'il y ait une réflexion de la mission la-dessus sans que soit remis en question le principe du PEB.

Didier GONZALES exprime son inquiétude en partant du constat pour sa ville : 4000 habitants en moins qu'il impute en partie à l'effet du PEB. Il rappelle par ailleurs la nécessité de traiter cette question de l'harmonisation PEB/PGS au cas par cas, aéroport par aéroport. En effet, il souligne la différenciation très nette entre les principaux aéroports français concernés. Pour lui, avec le PEB, nous sommes sur une autre problématique que la problématique du risque (ex : révision du PPRI). Il ajoute que l'effet de paupérisation sociale dont parlait M.BLAZY tient au PEB.

Annick HELIAS intervient pour rappeler cette notion de « spirale » qui lui semble intéressante. Elle met l'accent sur la conjugaison d'inégalités économiques, sociales et sanitaires. Elle rappelle en effet que les habitants qui ont les moyens de partir s'en vont. Elle explique que le zonage environnemental peut contribuer négativement ou positivement selon les cas (ex : parc régional). Sur le risque sanitaire, elle constate que les effets liés au bruit des avions sont très difficiles à évaluer. Enfin, elle indique qu'au niveau du comportemental, du senti, du vécu, la notion de « bruit » et de « nuisance » est très difficile à approcher.

Jean-Pierre BLAZY partage son avis sur le risque sanitaire en tant qu'ancien Président du Conseil National du Bruit (CNB). Il précise que pour les aéroports, on a simplement lancé une enquête épidémiologique.

Pour **Didier GONZALES**, la « spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale » est plus liée à la contrainte d'urbanisme qu'à la contrainte du bruit. Il constate que dans les zones concernées (zone C et parfois zone B du PEB), il existe un turnover incroyable car l'habitat ne suit pas l'évolution normale de la ville. Une ville c'est un territoire en mouvement et quand on fige un centre-ville, les effets co-latéraux se font sentir très vite. Il rappelle la recommandation faite par l'OMS : 35dB(A) (seuil de bruit à l'intérieur d'une habitation en zone C du PEB).

Jean-Pierre BLAZY poursuit en rappelant que c'est l'Etat qui a la compétence sur la prévention de l'urbanisme autour des aéroports et qu'il s'agit de partir des réalités telles qu'elles sont. Selon lui, il est vital d'éviter ce qu'il appelle « la technique du barrage » qui consiste à raser progressivement les territoires riverains des aéroports. Il cite l'exemple du vieux village fantôme de Goussainville à côté de Roissy où Aéroports de Paris a acheté certaines habitations qui ont été par la suite murées. Partant de là, il insiste sur le fait que les

élus peuvent accepter les contraintes qu'on leur impose, encore faut-il qu'elles soient supportables.

Il pose la question : y-a-t-il un avenir pour ces villes ou pas ? Si oui, quel est-il ?

Il ajoute que ces communes qui subissent les nuisances générées par l'aéroport ne bénéficient pas ou très peu des retombées économiques et fiscales et des emplois.

Fort de ce constat, **Jean-Pierre BLAZY** propose en vue de l'harmonisation PEB/PGS, un cadre législatif rénové instaurant un dispositif unique qui ne soit pas trop rigide.

Il propose l'établissement d'un CONTRAT dans la méthode, contrat négocié entre l'Etat, la région, la commune, l'intercommunalité compte-tenu des situations très différentes suivant l'aéroport concerné.

Sur quoi serait négocié ce contrat ? Il faudrait répondre à la question suivante : quelles constructions seraient autorisées. **Jean-Pierre BLAZY** insiste sur la nécessité de créer certains équipements publics nécessaires aux populations existantes (ex : implantation d'un établissement scolaire) dans ces zones afin que ces communes ne subissent pas la « double peine » : une première, du fait qu'elles sont exposées au bruit des avions nuit et jour ; une deuxième, du fait qu'elles ne peuvent disposer des équipements nécessaires pour accéder aux emplois qui sont près de chez eux.

De plus, il faudrait qu'une aide soit prévue dans le cas d'opérations d'urbanisme qui n'intéressent plus les investisseurs ni d'ailleurs les bailleurs.

Jean-Pierre BLAZY ajoute qu'il faudrait un lissage dans le temps.

Autres dispositions apparaissant dans ce contrat : quelle définition des paramètres PEB/PGS fusionnés ? Quelle hypothèse de trafic ? Quelles caractéristiques liées au bruit des avions ?

Il faut une transparence totale d'après lui.

Faut-il envisager d'autres paramètres ? Oui, ils seront d'ailleurs soumis à discussion.

Didier GONZALES précise qu'il n'a pas de remarque sur les zones A et B du PEB. En revanche, il revendique une respiration en zone C.

Jean-Pierre BLAZY demande à M.GAURAN ce qu'il en est de l'avant-projet de PEB d'Orly ? Quel sera le périmètre du futur PEB d'Orly ? Sera-t-il plus restreint que le PGS qui vient d'être élargi ?

Jacques GAURAN rappelle la révision de l'indice de bruit et le passage au LDEN effectif en 2002 et suite à la demande de l'ACNUSA. Il indique qu'une division par deux du trafic ou une multiplication par deux change de 3 dB(A) les niveaux de courbes. L'évolution des courbes de bruit ne peut donc pas être importante, d'autant plus sur Orly.

Jean-Pierre BLAZY indique que pour Roissy, PEB et PGS se rapprochent. Sur Orly, peut-il y avoir fusion ? Il s'agit de définir les paramètres à mettre dans la machine pour fusionner et les adaptations de lissage dans le temps.

Par ailleurs, il rappelle qu'il est pour un plafond du trafic sur la base du nombre de mouvements à Roissy CDG. On ne peut selon lui développer un aéroport de façon illimitée. C'est pareil pour les autres aéroports. Il considère qu'on ne pourra pas éluder cette question car il existe aujourd'hui une exigence de l'opinion.

Pascal VALENTIN fait remarquer que le futur PEB d'Orly apparaîtra dans la carte de bruit diffusée en juin 2007. En effet, il indique qu'une Directive européenne oblige les administrations à sortir des cartes de bruit. La DGAC va donc devoir les communiquer à BruitParif. Il ajoute que le Conseil général de Seine Saint Denis a pris l'initiative de faire

réaliser les cartes de bruit de l'ensemble des communes du département. Dans ces cartes sont inclus toutes les sources de bruit liées aux différents modes de transports, à l'activité des industries. Le citoyen a le droit de savoir à quel bruit il est exposé.

Annick HELIAS revient sur l'outil PGS et questionne les représentants de Ville et Aéroport.

Jean-Pierre BLAZY et **Didier GONZALES** précisent qu'il s'agit là d'un principe de réparation. Ils constatent le nombre important de dossiers relatifs à l'insonorisation des logements depuis la révision des PGS et leur extension. Ils soulignent que certains riverains ne déposent pas de dossiers ou ne vont pas au bout de la procédure car le coût du ticket modérateur à leur charge (20% des travaux) reste trop élevé.

Ils indiquent qu'on ne peut fusionner PEB et PGS s'il n'y a pas de réflexion sérieuse sur la ressource.

Jean-Pierre BLAZY souligne sur ce point que pour sa commune il souhaite par exemple monter une OPAH BRUIT dans le centre ancien. Il aimerait que s'articule mieux les opérations de ravalement et d'insonorisation, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Il propose de fait une 13^{ème} proposition sur la constitution d'OPAH Bruit en zone C associant travaux de ravalement et d'insonorisation (ex partenaire : PACT ARIM).

Au cours de l'audition, les 12 autres propositions visant à harmoniser PEB et PGS sont présentées aux membres de la Mission.

Pour rappel:

Proposition n°1 : Affirmer qu'un PEB doit être révisé tous les 5 ans

Proposition n°2 : Supprimer le principe d'anticipation du PEB

Proposition n°3 : Réviser les articles L 147-5 et suivants du code de l'urbanisme

Proposition n°4 : 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°5 : Création d'un Observatoire de l'évolution des valeurs immobilières et des processus socio-démographiques à l'œuvre sur les communes impactées

Proposition n°6 : Réviser le PGS, comme le PEB, tous les 5 ans

Proposition n°7 : Suppression de la règle d'antériorité

Proposition n°8 : 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°9 : Financer l'aide à l'insonorisation de l'ensemble des équipements publics

Proposition n°10 : Programmer l'aide aux riverains de façon pluriannuelle via les communautés aéroportuaires

Proposition n°11 : Instaurer une taxe environnementale de solidarité

Proposition n°12 : 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. Des voies de compromis doivent être dégagées.

Proposition n°13 : Favoriser le montage d'OPAH BRUIT au sein du dispositif unique PEBA associant travaux de ravalement et d'insonorisation

Après avoir remercié Ville et Aéroport pour ses 13 propositions, les membres de la Mission ont indiqué que compte-tenu du calendrier électoral, le rapport sera transmis aux futurs ministres au printemps 2007.

L'audition se termine à 19h15.