



## **COMPTE-RENDU D'AUDIENCE**

*Mardi 4 décembre 2007 – 10H-12H*

**Dominique BUSSEREAU – Secrétaire d'Etat aux Transports**

### **LISTE DES PRESENTS**

#### **Délégation Ville et Aéroport**

**Jean-Pierre BLAZY**, Président "Ville et Aéroport", Maire de Gonesse

**Jacques-Alain BENISTI**, Vice-Président "Ville et Aéroport", Député du Val de Marne

**Bernard GARANDEAU**, Secrétaire général "Ville et Aéroport", Adjoint au Maire de Mérignac, Conseiller général

**Etienne-Christian VILLEMAGNE**, Trésorier de "Ville et Aéroport", Vice-Président de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais

**Didier GONZALES**, Député-Maire de Villeneuve-le-Roi

**Bernard CORNEILLE**, Adjoint au Maire d'Othis

**Pierre PERTUS**, Directeur de cabinet – Mairie d'Othis

**Louis CERCLERON**, Maire de Notre-Dame-des-Landes, Vice-Président de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres

**Claude MENAGER**, Président de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres

**Dominique GARNIER**, Secrétaire général de la Communauté de Communes Erdre et Gesvres

**Rémy JOURDAN**, Collaborateur de Didier GONZALES, Député-Maire de Villeneuve le Roi

**Julien DELANNAY**, Chargé de mission "Ville et Aéroport"

#### **Délégation Secrétariat d'Etat aux Transports**

**Dominique BUSSEREAU**, Secrétaire d'Etat aux Transports

**M. WACHENHEIM**, Directeur de cabinet

**M. MARTEL**, Conseiller technique chargé de l'aviation civile

**M. DESMAZIERE**, Conseiller parlementaire

**M. GANDIL**, Directeur général de l'aviation civile

**Mme LIEURE**, Attachée parlementaire

## L'audience est ouverte à 10h10

**M. BLAZY** a rappelé que l'association avait transmis ses propositions au Ministre cette année suite au colloque qu'elle avait organisé à l'automne 2006 intitulé « Développement aéroportuaire, aménagement du territoire et développement durable : quelle(s) décision(s) pour 2007 ? ». Celles-ci doivent constituer le **contrat de développement durable Etat-Elus-Riverains** sur la question aéroportuaire.

Après avoir présenté les grandes lignes de ce contrat, **M. BLAZY** a formulé plusieurs questions au Ministre :

1°) Un développement durable de l'aéroport Roissy CDG est-il possible ? Si oui, quelles mesures comptez vous prendre pour maîtriser le trafic de cet aéroport et les nuisances sonores et atmosphériques qu'il génère ? Envisagez-vous notamment de plafonner le trafic sur la base du nombre annuels de mouvements et d'instaurer un couvre-feu la nuit comme pour Orly ?

2°) Afin d'anticiper de doublement du trafic en Ile de France à l'horizon 2020-2025, allez-vous optimiser les capacités aéroportuaires existantes ou créer un complément d'infrastructure dans le grand Bassin Parisien ?

3°) Envisagez-vous de développer l'aéroport de Vatry dans la Marne pour le trafic fret et vols charters ? Si oui, Vatry sera-t-il prochainement raccordé au TGV Est, à l'A 4 et à l'A 26 afin d'avoir un système aéroportuaire francilien équilibré Roissy-Orly-Vatry ?

4°) Suite au Grenelle Environnement, quelles mesures concrètes seront-prises en 2008 ? Une loi-programme est-elle prévue ?

5°) Afin d'insonoriser l'ensemble des logements autour des grands aéroports français en 10 ans, comptez vous revaloriser le produit annuel de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes à hauteur de 110 millions d'euros comme le préconise l'ACNUSA ?

6°) La mission Rouquès chargée de réfléchir sur l'harmonisation possible PEB/PGS vous a remis son rapport. Celui-ci est-il consultable et quelles mesures comptez vous prendre ?

7°) Sur le dossier de nouvel aéroport « Nantes-Notre-Dame-des-Landes », comptez-vous rétablir rapidement la voirie et sécuriser la traversée des bourgs comme le demande les élus locaux ? Par ailleurs, allez vous créer par anticipation une CCE pour le nouvel aéroport ou toute autre instance de concertation ?

8°) Les communautés aéroportuaires (loi du 23/02/04) seront elles créées prochainement ?

9°) Le gros porteur A 380 et A 380 cargo (la nuit) respectera-t-il le seuil de bruit de 85 dB(A) au décollage (pleine charge) et à l'atterrissage notamment la nuit sur Roissy CDG ?

10°) L'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines va-t-il enfin être évalué à travers une enquête épidémiologique nationale ?

**M. BUSSEREAU** a précisé aux membres de Ville et Aéroport que sur la question de la Charte du développement durable de Roissy CDG il avait confié une mission de réflexion à **M. DERMAGNE**, Président du Conseil Economique et Social.

Il a indiqué que les travaux de cette mission commenceront début 2008, le retard étant dû à l'hospitalisation récente du Président Dermagne. La demande d'audience de Ville et Aéroport sur ce sujet a bien été enregistrée par le Conseil économique et social.

**M. BENISTI** a souligné la question des trop nombreux survols au-dessus des communes du Val de Marne, notamment pour sa circonscription. Il a constaté que des avions de Toussus le Noble, du Bourget et même de Roissy CDG survolaient le département du Val de Marne, soit 1,3 million d'habitants. Il s'agit de petits et de gros porteurs. **M. BENISTI** a pointé du doigt les décollages qui s'effectuent sur l'Est du Val de Marne et qui sont extrêmement pénalisant pour les populations riveraines.

Ainsi, **M. BENISTI** a fait part de son incompréhension : pourquoi choisir ces axes de survol alors qu'il pourrait y en avoir d'autres au-dessus d'espaces moins densifiés ?

**M. GONZALES** a posé la question suivante : quid du développement aéroportuaire sur la région Ile de France compte tenu des limites qui ont été atteintes ? Il a rappelé la nécessaire adéquation qu'il fallait trouver au niveau du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gène Sonore.

**M. BUSSEREAU** a répondu en revenant sur l'idée du Grenelle Environnement : on doit rendre le développement économique compatible avec le développement durable.

Pour cela, le Ministre a présenté aux élus de Ville et Aéroport les différentes solutions défendues par le gouvernement :

1°) Le trafic aérien intérieur doit être maîtrisé. Pour cela, il faut développer aux maximum les alternatives à l'avion. Cela passe par le développement du réseau TGV national et européen. Il s'agit bien d'ouvrir des lignes TGV nouvelles. Sur la question du fret et notamment du fret express, le Ministre a indiqué qu'il voyait d'un bon œil le projet CAREX. Celui-ci permettra selon lui de supprimer certains vols de nuit FedEx de Roissy vers l'Europe.

Par ailleurs, le Ministre a ajouté qu'il fallait de meilleures dessertes aéroportuaires et qu'il convenait de faire un effort particulier sur la desserte ferroviaire.

2°) S'agissant du développement des plates formes existantes, le Ministre a constaté la sous utilisation d'Orly même s'il ne s'agit pas de revenir sur le plafonnement de cet aéroport.

Il a souhaité que soit inscrit à l'ordre du jour la liaison ferrée Orly-Roissy par le barreau sud du TGV. Il a souligné sur ce point la difficulté exprimée par le Conseil régional d'Ile de France. **M. BUSSEREAU** a réaffirmé l'importance de mettre en place des rames dédiées.

Sur Roissy CDG, le Ministre a posé la question : comment contenir la progression de Roissy ?

Pour lui, il n'est pas question de croire que la solution serait de créer un troisième aéroport car il existe déjà avec Lyon-St-Exupéry, Bordeaux-Mérignac ou le futur Nantes-Notre-Dame-des-Landes.

Il a précisé qu'il fallait inclure Vatry dans la capacité aéroportuaire parisienne pour répondre notamment à la demande des vols charters et des vols tout cargo. Le Ministre a souhaité que soit examinée la liaison Vatry-TGV Est. Il a ajouté qu'il avait demandé au Président d'Aéroports de Paris, **Pierre GRAFF**, d'examiner la faisabilité de l'introduction de Vatry dans son périmètre francilien. Il a parallèlement demandé à **Jacques DERMAGNE** de définir le rôle de Vatry dans la cadre de la future Charte du développement durable de Roissy CDG.

Enfin, **M. BUSSEREAU** considère le rôle à jouer par l'aéroport de Châteauroux-Déols pour le fret.

3°) Sur l'évolution de l'ACNUSA, le Ministre a manifesté le souhait de renforcer les pouvoirs de l'Autorité. Il a indiqué qu'il fallait étendre sa compétence : vocation bruit + pollution environnementale.

4°) Suite à la mise en place du ciel unique européen, le Ministre a souligné qu'à l'avenir la gestion de l'espace européen se ferait en bloc et non plus en blocs nationaux. Cela permettrait selon lui une meilleure fluidité du trafic ainsi qu'une baisse sensible de la consommation de CO<sub>2</sub>.

**M. BUSSEREAU** a ensuite présenté les mesures de son plan de réduction des nuisances sonores aériennes. Ce plan serait annoncé devant la presse l'après midi même. Il en a profité pour remettre aux membres de la délégation Ville et Aéroport un dossier de presse.

Parmi les annonces, le Ministre a parlé d'un relèvement des altitudes de 300 m. pour les avions à l'atterrissage sur les aéroports d'Orly, de Roissy et du Bourget. Il a affirmé que la solution de la descente continue était bonne.

Par ailleurs, il a confirmé que des moyens financiers supplémentaires seraient dégagés pour l'aide à l'insonorisation des logements et la sanction des nuisances sonores.

Enfin, il a parlé des progrès technologiques réalisés et futurs sur les moteurs d'avions notamment. Il a pris l'exemple du gros porteur A 380 qui fait selon lui moins de bruit qu'un Airbus de plus petit tonnage et d'emport.

5°) Sur la question du nouvel aéroport de Nantes-Notre-Dame-des-Landes, le Ministre a confirmé les termes du Grenelle Environnement. Il s'agit bien d'un « transfert » d'activités et pas de « création de nouvel aéroport ». Il a ajouté que le gouvernement avait l'intention de construire Notre Dame des Landes pour empêcher le survol à risque de l'agglomération nantaise.

**M. GANDIL** a souligné l'encombrement du ciel francilien et indiqué la mise en œuvre du projet OPERA : un centre unique de contrôle pour la gestion des survols et des approches afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien. Cela s'accompagnera d'un relèvement général de l'ensemble des altitudes d'atterrissages. **M. GANDIL** a ajouté que des progrès avaient été faits en altimétrie mais il a reconnu que l'espace francilien était fortement encombré.

**M. GONZALES** a interpellé le Ministre sur la question des retombées économiques pour les nombreuses communes riveraines très impactées par les nuisances aériennes. Il a regretté qu'il n'y ait pas suffisamment de retombées de richesses sur ces espaces là.

**M. BUSSEREAU** a répondu que les communautés aéroportuaires auraient notamment cette mission de décider et d'investir pour re-dynamiser ces territoires. Il a ajouté que cela devrait être l'un des éléments essentiels de la Charte.

**M. Jean-Pierre BLAZY** a rappelé les effets pervers du Hub. En effet, selon son principe il y a une concentration du trafic. Il s'est demandé comment certains aéroports régionaux comme Lyon et d'autres pouvaient être une solution véritable devant la croissance du trafic aérien qui connaît un rythme toujours supérieur à la croissance économique.

Il a reconnu comme son collègue **Jacques Alain BENISTI** que certains avions de Roissy causaient des nuisances sur l'Est de l'Île de France et a souligné la question sensible des vols de nuit.

**M. BUSSEREAU** a indiqué que sur cette question un coefficient 3 allait être mis en place pour taxer les avions opérant sur la soirée, soit la plage 18h-22h. Pour la nuit (22h-6h), le Ministre a rappelé qu'un coefficient 10 était déjà en place. Cela se faisant en adéquation avec l'indicateur de bruit européen Lden (Level day evening night).

**Les élus de Ville et Aéroport ont demandé quel serait l'impact attendu d'une telle mesure ?**

**M. WACHENHEIM** a précisé que la fiscalité environnementale ne résoudrait pas tous les problèmes. Il a trouvé qu'il était normal que celui qui gêne le plus paye le plus selon le principe pollueur-payeur.

**M. BLAZY** a ajouté que l'Etat pouvait aller plus loin sur la question des vols de nuit et selon le principe de subsidiarité. Il a tenu à rappeler que sur la question du tarif de la TNSA le produit annuel était nettement insuffisant. Il a rappelé que l'ACNUSA avait recommandé un produit annuel de 110 millions d'euros pour que l'ensemble des logements concernés puissent être insonorisés en 10 ans.

**M. WACHENHEIM** a souligné qu'un effort financier serait fait en 2008 à hauteur de 50 millions d'euros pour rattraper l'instruction des dossiers en attente sur Orly et Nantes. Il a précisé qu'il y avait moins de demandes sur Roissy. Il a reconnu qu'il fallait simplifier le dispositif, la procédure et qu'il fallait envisager un financement à 100%.

**M. GANDIL** a ajouté que le financement à 95% pour les opérations groupées (type OPAH) était acté.

**M. BLAZY** a réaffirmé que la taxe devait être plus dissuasive afin de réduire les vols de nuit qui sont les plus pénalisant pour les populations.

**M. FAYNOT** a indiqué qu'il ne pensait pas qu'une augmentation de la taxe aurait un effet dissuasif sur les compagnies aériennes. Il pense que celles-ci compenseront en augmentant par exemple le billet d'avion.

**M. GANDIL** a précisé que les compagnies aériennes avaient des réactions différentes suivant qu'il s'agisse de la Taxe aviation Civile, des redevances qui sont très mal accueillies ; ce qui n'est pas le cas pour la TNSA.

Il a indiqué que le produit global 2008 attendu pour la TNSA serait de 64 millions d'euros.

Il n'y aura pas d'augmentation de la TNSA pour Roissy.

**M. BENISTI** a rappelé le problème du survol des avions de fret la nuit sur le sud Est de l'Île de France. Il a souhaité que ce point soit solutionné rapidement.

**M. BLAZY** a souhaité connaître les voies de progrès nouvelles après la tenue du Grenelle Environnement notamment pour la nuit. Il a demandé à ce que soit étudiée l'utilisation alternée des doublets de pistes la nuit à CDG. Ville et Aéroport étant hostile à l'utilisation d'un seul doublet.

**M. GANDIL** a répondu que techniquement on savait faire les deux.

**M. BLAZY** s'est inquiété du bruit au décollage et l'atterrissage de l'A 380 et notamment la nuit lorsqu'il sera à pleine charge (pente plus faible du fait de sa masse).

**M. GANDIL** s'est montré rassurant en indiquant que cet avion aurait la même descente optimale que les autres avions et qu'il a constaté au décollage des performances en bruit tout à fait intéressantes.

**M. GONZALES** est revenu sur le couvre feu d'Orly entre 23h30 et 6h pour dire qu'il n'était pas toujours respecté et que la définition de cette plage horaire ne correspondait pas au rythme normal pour un enfant.

Par ailleurs, il a rappelé que les logements, le tissu urbain préexistait à l'aéroport et que tout était fait pour décourager les riverains qui souhaitent insonoriser leur logement afin de répondre aux normes. 3 ans pour finaliser un dossier c'est bien trop long a t il rappelé. Ainsi, il a demandé que l'Etat définisse l'enveloppe TNSA afin d'insonoriser tout le monde dans les dix ans.

Un alignement sur la Taxe CHIRAC pourrait être envisagé avec la définition d'un nouveau tarif pour la TNSA. Celui-ci serait basé sur 1 euro par passager et 5 euros par tonne fret transportée. Cela correspondrait de plus à la base recommandée par l'ACNUSA.

**M. GONZALES** déplore le manque de crédibilité des élus vis à vis des riverains car le temps d'attente est trop long. Dès lors, comment créer le juste équilibre, le seuil d'acceptation, interroge t il ?

**M. BLAZY** a rappelé par ailleurs le problème de la règle d'antériorité qui fait que certains riverains peuvent prétendre à l'aide alors que d'autres pas (constructions plus récentes que d'autres). Il y a une forme d'incompréhension sur le sujet.

Par ailleurs, il a demandé les mesures à venir en vue d'une éventuelle harmonisation PEB/PGS.

**M. GANDIL** a répondu qu'il était envisagée une simplification en partant du PEB et le bruit actuel serait indemnisé. Il a affirmé que cela pouvait se faire sur un seul document.

Il a reconnu la spécificité d'Orly qui sert ici de contre exemple car le PGS est plus grand que le PEB. Il y a donc une décision à prendre.

**M. GONZALES** a mis en garde contre la paupérisation de certains quartiers. Il a regretté la dévalorisation des pavillons à cause du PEB et ses contraintes sur l'urbanisme qui deviennent dramatiques. Il a demandé que soit desserré l'étau du PEB pour permettre des opérations de renouvellement urbain type ANRU.

**M. BLAZY** a indiqué qu'il fallait revoir la loi beaucoup trop contraignante en la matière et réviser notamment certains articles du code de l'urbanisme. Il a ajouté qu'il fallait tenir compte des situations locales très diverses et qu'il y avait donc la nécessité d'instaurer une souplesse pour répondre à ces réalités locales. Selon lui, la loi doit définir les principes généraux et des contrats sont ensuite à négocier à l'échelle locale.

La loi doit rappeler l'interdiction d'extension urbaine mais elle doit être souple en matière de renouvellement urbain.

**M. VILLEMAGNE** a souligné que les problèmes de nuisances existaient aussi en province autour des grands aéroports régionaux et qu'il n'y avait pas que les réalités parisiennes. Il a pris l'exemple de sa commune Saint-Laurent-de-Mure qu'il a qualifiée de commune « plus morcelée » de France. Pour bien faire comprendre sa situation, **M. VILLEMAGNE** a indiqué les différentes nuisances générées par l'aéroport de Lyon St Exupéry, l'A 43 et l'A 437 + trois canalisations sur la ville.

Sa question s'est portée sur le projet de deuxième doublet de pistes sur LYS ?

**M. WACHENHEIM** lui a indiqué qu'il n'y avait aucune décision allant dans le sens d'une augmentation des capacités aéroportuaires conformément aux annonces du Grenelle Environnement.

Sur la question du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes, **M. CERCLERON** a rappelé que sa commune et l'intercommunalité Erdre et Gesvres n'était ni demandeur ni porteur de ce projet. Le Grenelle Environnement a considéré que le projet de NDDL correspondait à un transfert des activités de Nantes Atlantique. Le débat public avait conclu à une « saturation technique » de Nantes Atlantique a indiqué **M.CERCLERON**. Or, il a poursuivi en disant que l'enquête publique ne parlait plus de « saturation » mais de « survol de la ville de Nantes » et de « sécurité ». **M.CERCLERON** a indiqué qu'il était pourtant possible d'envisager une solution alternative : la réorientation de la piste transversale.

Enfin, il s'est inquiété du flou qui régnait dans les discussions actuelles et posé les questions suivantes : - comment allons nous être associés au cahier des charges ?

- la déclaration d'utilité publique va t elle être publiée et quand ?

Il a déploré qu'aucune nouvelle ne soit donnée sur ces points.

**M. WACHENHEIM** a répondu que lorsque le site avait été réservé la raison était la même : éviter le survol de la ville de Nantes. Cette raison est soutenue d'ailleurs par un certain nombre d'élus locaux a t il rappelé. Enfin, il a précisé que le Préfet devait reprendre le contact avec les élus locaux très prochainement.

**M. CERCLERON** a bien noté le projet urbanistique envisagé actuellement par le Maire de Nantes et il a réaffirmé avec force que la piste alternative aurait permis d'éviter la ville de Nantes.

**M.GANDIL** a répondu que la création de cette piste alternative nécessitait au préalable l'expropriation d'une centaine de pavillons.

**M.BLAZY** a souhaité que la création de NDDL soit exemplaire dans l'accompagnement et la concertation avec les élus locaux. Il est essentiel de ne pas reproduire les erreurs du passé. ( ex : droit de délaissement est une bonne chose).

**M. GANDIL** a rappelé que le Préfet était chargé de conduire chaque étape du projet en concertation avec les élus et que les décisions de principe seraient sanctionnées par la DUP. Celle ci est devant le Conseil d'Etat et son passage en session est prévu le 4 janvier 2008.

M. GANDIL a affirmé que la signature du décret interviendrait début 2008.

**M. CERCLERON** reste attentif au découpage des routes départementales. Il a posé la question : comment ce réseau routier va t il être réhabilité ?

Il a regretté qu'aucune avancée ne soit faite sur ce point malgré les réserves des commissaires enquêteurs. Quid de la reconstitution des voiries ?

**M.GARANDEAU** a abordé le sujet des sociétés aéroportuaires et la nouvelle gestion des grands aéroports régionaux. Il a rappelé la part de 15% dévolue aux collectivités locales et le poids insuffisant qu'on leur accorde au sein du conseil de gouvernance de la SA. L'Etat qui détient 60% a annoncé la non vente d'actions d'ici 2013 mais que se passera t il après 2013 ?

M.GARANDEAU a indiqué que les villes-sites ne sont pas forcément représentées au sein de la SA. (ex : Blagnac). Il a constaté que l'Etat assurait la présidence de la SA comme une société privée.

**M.GANDIL** a précisé qu'il était tout à fait normal que les délibérations du Conseil d'administration par exemple restent secrètes car la SA est bien une société de droit privé.

**M.FAYNOT** s'est dit très satisfait de la déclaration du Ministre. Il a demandé que le Ministre déploie sa force de persuasion pour que Vatry entre sous le giron d'ADP. Il a regretté que la France ait beaucoup de retard dans le domaine du fret aérien et que des parts de marché aient été perdues.

S'agissant de la gestion des aéroports, il a salué le transfert de compétence aux départements et a demandé à ce que soit réfléchi la possibilité pour un département et/ou une région de gérer un aéroport sous la forme de SA et non plus dans le cadre d'un syndicat mixte ou d'une SEM.

**M. CORNEILLE** a demandé si une réflexion sur la pollution chimique allait s'amorcer tout comme celle concernant la gêne sonore ?

**M. BLAZY** a conclu en rappelant la nécessité de réaliser une grande enquête épidémiologique sur le sujet conformément à la recommandation de l'ACNUSA. Il en a profité pour informer de la tenue du colloque 2008 sur le thème de(s) impact(s) sanitaire(s) du transport aérien sur les populations riveraines d'aéroports.

**M. GANDIL** a répondu que sur ce point le retard budgétaire pour financer les travaux de l'enquête serait rattrapé en 2008. Quant aux résultats, ils ne seront pas connus avant 2012.

**L'audience est terminée à 11h55.**