



Décembre 2015 - N° 49

La Newsletter

Ville & Aéroport

Mission parlementaire sur les nuisances aéroportuaires

**Dispositif d'aide aux riverains, vols de nuit, PEB/PGS,
communautés aéroportuaires...**

Ville et Aéroport présente ses propositions

Une délégation d'élus de l'association Ville et Aéroport composée de M. Jean-Pierre Blazy, Président et Député-Maire de Gonesse (95), M. Christian Rey, Maire de Diémoz (38) et M. Lucien Barge, Maire de Jonage (69) a été auditionnée le 16 décembre à l'Assemblée Nationale par la mission d'information parlementaire sur les nuisances aéroportuaires coprésidée par M. Christophe Bouillon et M. Jacques-Alain Bénisti, députés. Ce fut l'occasion pour Ville et Aéroport de rappeler ses propositions visant à réduire les nuisances aéroportuaires et préserver la qualité de vie des populations riveraines des principaux aéroports français.

Rappel du contexte propre au transport aérien français

Il a tout d'abord été rappelé le profond bouleversement du paysage aéroportuaire français depuis 20 ans, soumis à des turbulences et des conflits. A leur origine, l'indécision de l'Etat au gré des alternances politiques et son désengagement progressif. Il y a déjà plusieurs années Ville et Aéroport mettait en avant un rapport thématique de la Cour des comptes paru en 2008 et intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien ». Celui-ci engageait l'Etat à mener au plus tôt une réflexion stratégique sur les différents scénarios de développement.

En effet, aujourd'hui plus qu'avant, et devant la difficile optimisation de l'infrastructure aéroportuaire française, il existe un besoin urgent de planification du développement des capacités aéroportuaires. Or, depuis 20 ans la politique aéroportuaire du pays s'est résumée en une politique de gestion à saturation des capacités aéroportuaires existantes. Depuis l'abandon en 2002, suite à l'alternance politique, de la décision d'un troisième aéroport parisien à Chaulnes prise en novembre 2001 par Lionel Jospin, c'est le statu quo. Celui-ci a conduit à l'aggravation de notre système aéroportuaire national et parisien.

Sur le volet environnemental, l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) créée en 1999 peine à faire valoir ses recommandations. Il faut donc lui donner plus de moyens et de pouvoirs, au-delà de sa réforme inscrite dans la loi Grenelle.

Un dispositif d'aide aux riverains à bout de souffle qu'il convient de refonder

Le dispositif d'aide aux riverains dysfonctionne en Ile-de-France et la liste des dossiers d'insonorisation s'allonge. Cela est dû à un plafonnement de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) par les lois de finances alors qu'elle ne met pas en péril la compétitivité des entreprises du secteur aérien. L'aide aux riverains est désormais planifiée autour d'Orly et de Roissy selon des critères de priorité tels que le niveau d'exposition au bruit, la date de la demande, etc. C'est le principe même du droit à réparation issu de la loi Bruit de 1992 qui est remis en question.

Si l'on prend l'exemple des aéroports parisiens où la situation est la plus critique, les besoins demeurent très importants. De plus, l'aide à 100% n'a pas été prolongée en 2015. Ce recul avec un retour à 80% de financement pour les opérations individuelles et 95% pour les opérations groupées est inacceptable pour les riverains d'aéroports qui subissent au quotidien les nuisances sonores aériennes.

Sur ce constat d'un dispositif complexe et à bout de souffle, Ville et Aéroport considère qu'il y a la nécessité de le repenser totalement, de le refonder.

Au-delà des préconisations formulées par le rapport du CGEDD (2014) sur l'évaluation du dispositif d'aide aux riverains, il y a lieu de prolonger ce travail au travers de pistes novatrices qui prennent en compte l'ensemble des nécessités.

Ville et Aéroport propose une évaluation de la qualité de l'environnement sonore une fois les travaux d'insonorisation effectués. Par ailleurs, il s'agirait de simplifier le dispositif d'aide aux riverains en couplant isolation thermique et isolation acoustique. La gestion du nouveau dispositif serait confiée à la communauté aéroportuaire. Elle s'occuperait notamment de l'instruction des dossiers et de la répartition des recettes de la TNSA.

Enfin, **une refonte globale du financement et notamment du système de la TNSA est nécessaire.** Il faudrait par exemple **élargir la contribution financière aux gestionnaires d'aéroports, en meilleure santé que les compagnies aériennes. On peut également imaginer une nouvelle TNSA assise sur la contribution du passager et par tonne de fret transportée** (inscrite sur le billet d'avion avec un montant à définir).

Environ 70 000 logements sont encore à insonoriser dans le périmètre des PGS. L'Etat pourrait fixer comme objectif l'insonorisation de l'ensemble des logements concernés dans un délai de 5 ans.

Un rapprochement des procédures PEB/PGS est à encourager avec un aménagement du critère d'antériorité dans certains cas

Compte-tenu des approches différentes mais complémentaires des PGS et PEB, il convient de veiller à l'articulation des procédures de révision de ces deux documents selon un schéma décennal. La mise en cohérence de leurs zonages devrait être réalisée sur la base des études déjà menées sur ce thème.

Seuls les logements situés à l'extérieur du PEB en vigueur au moment de la délivrance du permis de construire et à l'intérieur d'un PGS sont éligibles à l'aide à l'insonorisation. Cette catégorie de riverains peut donc bénéficier d'une aide pour lutter contre des nuisances qui n'existaient pas lors de leur installation. Tel n'est pas le cas des habitations dont la

construction a été autorisée, à l'encontre des règles d'urbanisme, à l'intérieur des périmètres de PEB en vigueur. Il convient de corriger dans certains cas cette injustice et d'apporter des réponses concrètes sur une part des plus de 700 logements concernés par le critère d'antériorité à l'échelle nationale.

Un rapport du préfet Guyot sur les vols de nuit de l'aéroport de Roissy à portée limitée

Les propositions du rapport Guyot faites à droit constant ne permettent pas de réduire significativement les nuisances aériennes liées au trafic de nuit qui passe par une baisse des mouvements (mesure de restrictions opérationnelles).

Ville et Aéroport regrette l'absence de volonté des opérateurs (Air France, FedEx, Europe Airpost) et de mesures concrètes visant à réduire les mouvements de nuit sur les plages horaires les plus sensibles pour les populations entre 22h00 et minuit et entre 05h00 et 06h00.

L'unique proposition des compagnies aériennes concernées et notamment Air France porte sur l'amélioration de la ponctualité des vols sur le début et la fin de nuit. Cinq cent vols de début de nuit au décollage seront opérés à l'heure avant 22h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en retard après 22h00. De même, cinq cent vols de fin de nuit à l'atterrissage seront opérés à l'heure après 06h00 alors qu'actuellement ils sont opérés en avance avant 06h00. Cela représente 1000 mouvements seulement sur les 39 000 enregistrés sur la période 22h-0h et 5h-6h, et sur les près de 60 000 enregistrés sur l'ensemble de la nuit 22h00-06h00.

Par ailleurs, l'idée d'une exploitation alternée des doublets de pistes sur le cœur de nuit entre 00h00 et 05h00 a été retenue. Une expérimentation par ADP sur une période de cinq mois devrait avoir lieu dans les mois qui viennent.

La contrainte opérationnelle liée à la logique du Hub et la rentabilité économique ont été le plus souvent mises en avant sans prendre suffisamment en compte la contrainte environnementale et l'enjeu sanitaire posés par la thématique. J'ai pourtant démontré, données à l'appui, que l'émergence sonore de certains mouvements était de nature à dégrader le cadre de vie des riverains et leur santé (perturbation du sommeil).

Plusieurs mesures qui vont au-delà du sous-groupe et même du mandat donné pour le GT Vols de Nuit, permettraient de réduire les nuisances sonores aériennes liées au trafic de nuit :

- **le développement d'un système indépendant de stations de mesures, associé à Bruitparif sur l'ensemble du territoire aéroportuaire de Roissy CDG ;**
- **sur la période 00h00-05h00, la mise en place de nouvelles restrictions opérationnelles avec la suppression rapide des vols commerciaux ;**
- **pour le trafic de fret (express, postal) une négociation immédiate sur le retrait des avions les plus bruyants (ex : Fokker, MD11) ;**
- **sur la période 22h00-06h00, la suppression des avions qui émettent au sol des émissions supérieures à 70dB(A) ;**
- **la réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (express, postal).**

Impact sanitaire du transport aérien : des études épidémiologiques toujours en cours (DEBATS)

L'impact sanitaire du transport aérien doit être enfin évalué (retard de la France par rapport à ses voisins européens). Elles figuraient pourtant déjà en 1997 notamment dans le plan d'accompagnement Gayssot à l'extension de Roissy CDG... et n'ont été mises en œuvre qu'en 2006 par Mme Bachelot.

Nécessité de créer les communautés aéroportuaires autour de certains aéroports acrusés et de renforcer la loi de 2004

La loi du 23 février 2004 créait des communautés aéroportuaires, établissements publics présidés par les présidents de régions, dont la mission était « de soutenir les actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». (article 2) Ces communautés aéroportuaires devaient voir le jour autour des aéroports dits « acrusés ». A ce jour, il n'en existe aucune.

La loi inspirée par les conclusions d'un rapport remis au gouvernement en 2003 a été en réalité vidée de sa substance financière. Les ressources prévues par la loi (article 5) étaient insuffisantes puisqu'elles reposaient pour l'essentiel sur les contributions volontaires des acteurs (entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, gestionnaires d'aéroport, collectivités territoriales ou leurs groupements).

Dans la même période le paysage aéroportuaire français a été profondément modifié. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales a transféré aux collectivités territoriales ou à leur groupement la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'Etat et ne présentant pas d'intérêt national ou international (19 régions, 29 départements, 61 EPCI, 41 communes). Par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, Aéroports de Paris est devenue société anonyme et les sociétés aéroportuaires ont été créées afin d'établir le nouveau cadre de gestion des douze grands aéroports régionaux.

Cependant aucune réponse n'est aujourd'hui encore apportée à ce qui constituait la finalité envisagée pour les communautés aéroportuaires. D'une part les conseils de surveillance des sociétés aéroportuaires régionales n'exercent en aucun cas les missions dévolues aux communautés aéroportuaires dont ils n'ont pas les compétences. D'autre part, il en est de même en Ile-de-France où la promesse d'une charte de développement durable de l'aéroport de Roissy annoncée en 2007 est demeurée lettre morte. Le rapport confié à Jacques Dermagne alors président du Conseil économique et social prévoyait dans ses propositions la mise en place de « communautés de territoires » et les assises du Grand Roissy. Seules ces dernières ont été créées en 2011 sous l'autorité du Préfet de région mais elles ne peuvent suppléer à l'absence d'une véritable gouvernance de la problématique de la correction des atteintes aéroportuaires. Au même moment à l'inverse une démarche ascendante à l'initiative des deux conseils généraux concernés dite des « assises du pôle d'Orly » a vu le jour. Bien que plus stimulante elle n'est pas plus susceptible de satisfaire à la recherche de toutes les réponses utiles.

Onze ans après l'échec de la loi du 23 février 2004 restée virtuelle, **une évolution législative est nécessaire pour favoriser l'organisation, les compétences et les moyens propres des communautés aéroportuaires**. Leur création réelle est indispensable pour promouvoir une gouvernance des territoires aéroportuaires plus cohérente, plus solidaire et plus partagée.



Agenda Ville & Aéroport