

Mission Roissy - Ville et Aéroport défend ses propositions pour une réduction des nuisances aériennes

synthèse des débats de la mission Roissy pour une charte de développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. ville et aéroport réaffirme ses propositions sur le volet environnemental

Suite à la réunion du groupe de réflexions relatif au développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle du 11 février 2010, Ville et Aéroport vient d'écrire au Préfet de région Ile de France pour lui faire part de ses observations et propositions sur des points sensibles

Le volet environnemental - rappel des objectifs fixés dans la lettre de mission du Président de la république

La synthèse des travaux des commissions thématiques a mis en lumière la difficulté d'avancer sur le volet environnemental. C'est un volet difficile sur lequel il convient d'atteindre les objectifs fixés par le Président de la république dans sa lettre de mission au Président Dermagne.

Celui-ci parlait d' « accord gagnant-gagnant » ou « mutuellement avantageux ». Il indiquait l'objectif de « concilier la croissance du trafic aérien (...) avec l'amélioration de la qualité de vie des riverains ». Ces objectifs n'étant pas « antinomiques » à ses yeux.

Le chef de l'Etat souhaitait également le « renforcement des contraintes imposées au trafic nocturne ». Telles sont effectivement les conditions d'une charte signée par l'ensemble des acteurs et non « octroyée ».

En effet pour qu'elle soit signée cette Charte du développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle doit prévoir une réelle réduction des nuisances pour l'ensemble des populations riveraines, en particulier la nuit.

La maîtrise des nuisances sonores

La commission 1 « Maîtrise des nuisances sonores » propose des mesures techniques en partie inapplicables rapidement et une expérimentation de fermeture du doublet sud sur le cœur de nuit. Le paquet de mesures de la Direction générale de l'aviation civile laisse les associations de riverains et de nombreux élus sceptiques. **C'est pourquoi Ville et Aéroport a demandé que des simulations soient produites faisant apparaître le gain environnemental de chacune des mesures.**

Quant aux propositions de la Fédération nationale de l'aviation marchande qui visent notamment à retirer les avions les plus bruyants la nuit, les résultats seront faibles. La réduction du bruit à la source est un leurre qui connaît un palier technologique et ne saurait compenser la croissance du trafic et des mouvements.

Rappel des propositions Ville et Aéroport sur le volet environnemental

Les associations de riverains et une majorité d'élus demandent une « réduction », et non une « maîtrise », des nuisances sonores qui soit significative et durable, en priorité la nuit.

La réduction des vols de nuit est un point clé. Il ne s'agit donc pas de transférer ces vols et ces nuisances sur le doublet nord mais de les réduire pour tous.

Il s'agit également de ne pas se limiter au seul cœur de la nuit. Il y a nécessité d'avoir une discussion sur les marges de la nuit (plage horaire 22h-0h et 5h-6h très pénalisante pour les riverains) sinon nous n'aboutirons pas. Suite à l'arrêté de 2003 qui plafonne le nombre de créneaux entre 0h et 5h, des effets pervers de report du trafic ont été constatés entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. La mission Roissy doit répondre à cette croissance insoutenable du trafic de nuit.

Ville et Aéroport demande donc qu'une réunion de travail soit programmée et que la structure du trafic de nuit entre 22h et 6h soit étudiée, vol par vol, compagnie par compagnie. Dans cette perspective, il conviendrait d'associer étroitement les compagnies aériennes concernées ainsi que le contrôle aérien.

L'objectif est d'identifier sur les 168 vols enregistrés en moyenne par nuit entre 22h et 6h ceux qui pourraient être supprimés. Certains de nos voisins européens sont arrivés à des compromis audacieux, négociés (Francfort, Bruxelles, Londres). Roissy reste l'aéroport européen le plus nuisant la nuit.

Par ailleurs, la position de « Ville et Aéroport » est de plafonner le trafic de Roissy sur la base du nombre de mouvements annuels et de réexaminer l'opportunité de créer un complément d'infrastructure à Roissy afin de développer un réseau aéroportuaire parisien et du grand Bassin Parisien équilibré : Roissy, Le Bourget, Orly, Vatry, Beauvais, Châteauroux, nouvel aéroport.

En juillet 2008, le rapport de la Cour des comptes intitulé « Les aéroports français face aux mutations du transport aérien » demandait à l'Etat d'engager « dès à présent » une alternative à la saturation de Roissy-Charles-de-Gaulle annoncée à l'horizon 2025 et d'envisager « l'opportunité de l'aménagement d'une nouvelle plate-forme dont le besoin pourra se faire sentir en 2025 ».

La protection de la santé des riverains

Ville et Aéroport s'étonne de l'absence d'un chapitre important du rapport Dermagne dans les débats de la mission Roissy : la protection de la santé des riverains. En effet, il s'agit à la fois de développer la diffusion d'informations indépendantes sur la qualité de l'air et de produire des études, notamment épidémiologiques, sur les nuisances. Sur ce point, elle observe

que les études SURVOL et DEBATS lancées en France sont aujourd'hui en panne faute de crédits suffisants.

C'est inacceptable d'autant plus que notre pays accuse un sérieux retard dans la production d'études visant à évaluer l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations riveraines d'aéroports. Tel était le thème du colloque 2008 de Ville et Aéroport qui a permis d'établir un état des lieux scientifique des études épidémiologiques à l'échelle européenne et de formuler des propositions afin de mieux protéger la santé des riverains.

Ville et Aéroport demande qu'une présentation de l'état d'avancée réel des études SURVOL et DEBATS soit faite le 12 mai prochain à l'occasion de la réunion du groupe de réflexions.

Le dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements

Sur la question de l'aide aux riverains, les avancées attendues concernent la révision des plafonds réglementaires de travaux, la suppression de la règle d'antériorité et l'éligibilité de l'ensemble des équipements publics, la mise en place d'un PGS commun Paris CDG-Le Bourget.

Ville et Aéroport demande notamment la suppression de la règle d'antériorité comme critère d'éligibilité au dispositif d'aide aux riverains. Il n'est pas logique que des riverains qui subissent de la même façon les nuisances sonores de Roissy puissent ou non bénéficier de l'aide en fonction de cette règle aujourd'hui inappropriée. Ville et Aéroport considère qu'à partir du moment où la moitié ou les 2/3 du territoire communal est inclus dans le PGS c'est l'ensemble de la commune qui doit pouvoir être éligible au dispositif d'aide aux riverains.

Le PGS Paris CDG-Le Bourget doit être commun dans la mesure où les zones de bruit de ces aéroports se chevauchent en partie. Dans le cadre de l'instruction des dossiers, il faut prévoir des caisses séparées car ce ne sont pas les mêmes compagnies qui opèrent sur ces deux aéroports et qui sont donc assujetties à la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

L'évolution des secteurs urbains et la gestion de la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Sur l'évolution des secteurs urbains et la gestion de la zone C, l'exposé de Mme DEVIN-MAUZARD de la DDEA du Val d'Oise a parfaitement mis en lumière les enjeux. L'idée première est de réviser le code de l'urbanisme et notamment l'article L.147-5.

Un amendement proposé par « Ville et Aéroport » prévoit l'instauration d'une certaine souplesse, selon une approche équilibrée, des dispositions relatives à la zone C du PEB.

Il n'est pas question de favoriser des extensions urbaines et de remettre ainsi en question le principe de prévention de l'urbanisme au voisinage des aéroports propre au PEB.

Il s'agit de gérer le renouvellement urbain dans les tissus urbains des villes et villages existants. Cet assouplissement raisonnable dans les PRU visés au 5°) de l'article L.147-5 doit permettre de sortir de la spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale.

L'amendement « Ville et Aéroport » au 5°) du L.147-5 précise que de telles opérations (convention PRU entre le Préfet et le Maire) sont autorisées « à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation significative de la population soumise aux nuisances sonores ». Sur ce sujet nous pouvons aboutir à un compromis négocié.

La gouvernance du territoire de Roissy

Sur d'autres sujets de la mission Roissy la question de la gouvernance du territoire aéroportuaire est importante. Ville et Aéroport propose de mettre en œuvre les assises du grand Roissy qui aborderaient tous les champs du développement durable (économique, social et environnemental).

Un tel modèle de gouvernance, s'il a sa pertinence, suppose préalablement l'adhésion des collectivités territoriales. C'est déjà le cas pour l'aéroport d'Orly où les départements de l'Essonne et du Val de Marne ont initié et président depuis plusieurs années les assises du pôle d'Orly. Récemment un conseil de pôle réunissant élus et associations a été créé.

Cette démarche concertée auprès des collectivités territoriales autour de Roissy favorisera un processus vertueux permettant d'envisager par la suite les différents modèles de gouvernance possibles : assises, communauté aéroportuaire ou « communauté de territoires » ?

La loi de février 2004 portant création des communautés aéroportuaires n'a pas été suivies d'effets car elle ne prévoyait pas les ressources suffisantes pour les faire fonctionner. Néanmoins, la définition d'une telle instance de planification et de décision en matière d'environnement, de transports, d'urbanisme, d'emploi et d'information était susceptible de répondre aux attentes des acteurs du territoire de Roissy.

Dans cette perspective, Ville et Aéroport propose que soit mis en place dans un premier temps le comité d'organisation des assises du grand Roissy qui réunirait l'Etat, la Région, les départements concernés, les communes riveraines, les intercommunalités, les acteurs économiques, les syndicats, les associations de riverains.