

Grenelle Environnement. Quelle(s) proposition(s) pour l'aérien ?

Synthèse des débats

Le Grenelle Environnement a traité de thématiques larges :

- lutte contre les changements climatiques et maîtrise de la demande d'énergie
- préservation de la biodiversité et des ressources naturelles
- instauration d'un environnement respectueux de la santé
- adoption des modes de production et de consommation durables
- construction d'une démocratie écologique
- promotion des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité

Force est de constater que le transport aérien n'a occupé qu'une place secondaire dans les discussions et propositions. D'ailleurs, à la lecture du discours de clôture prononcé par le Président de la République le 25 octobre, aucune mention n'est faite sur l'aérien.

Ville et Aéroport, si elle n'a pas été conviée à participer au sein des groupes de travail, a transmis sa contribution aux ministres concernés (J-L. BORLOO, D.BUSSEREAU et N.KOSCIUSKO-MORIZET). Cette contribution a également été adressée à Bettina LAVILLE, Conseiller d'Etat chargée de superviser les débats régionaux.

A l'issue de la table-ronde finale intitulée « Programmes santé-environnement », on peut relever dans ses conclusions une série de mesures. **Celle qui nous intéresse est la n°11 intitulée « Réduction des nuisances sonores » (p. 3)**

Il est notamment proposé :

« - revalorisation de la TNSA pour les aéroports et réforme du dispositif de mise en œuvre, afin de résorber le stock de dossiers en cours dans un délai de deux ans

- révision des modalités d'approche et de décollage des avions pour réduire le bruit et la consommation de carburant ; renforcement des contraintes imposées au trafic nocturne des aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible ; maintien des interdictions existantes ; »

■ Les propositions des groupes de travail 1 et 3 sur l'aérien

Lors des discussions au sein des groupes de travail, il a été proposé que « la résorption des « points noirs » de bruit liés aux infrastructures de transports terrestres et aériennes soit une priorité sanitaire. Elle devra être obtenue dans les 5 ans à venir. » (groupe de travail n°3).

Il a également été question des vols de nuit : « la question de l'interdiction des atterrissages et décollages de nuit dans les aéroports est une question complexe ; le collège des ONG est favorable à une telle interdiction ». (groupe de travail n°3)

Le groupe de travail 1 a proposé de « rétablir le vrai coût du transport aérien dont les émissions augmentent rapidement, en l'intégrant dans le marché de quotas de gaz à effet de serre, voire par

une taxe sur le kérosène augmentant le prix des trajets aériens qui sont desservis par une ligne ferroviaire à grande vitesse (ex : trajet Paris-Strasbourg ou Paris-Londres), et en supprimant les subventions publiques aux compagnies à bas coûts (low-cost) ».

L'ensemble des propositions finales sur l'aérien seront intégrées dans une loi-programme qui sera débattue durant le premier semestre 2008 au Parlement.

Le cas de Nantes-Notre-Dame-des-Landes : remise en question du projet de nouvel aéroport ?

Suite aux propos du Ministre BORLOO lors du Grenelle Environnement tenus avant les tables-rondes finales, certains pensent (associations de riverains, ...) que le projet de nouvel aéroport est remis en question.

Le ministre d'Etat a déclaré : « sauf pour des raisons de sécurité, nous n'augmenterons plus de façon significatives les capacités routières et aéroportuaires. »

Le débat a donc été relancé sur le futur de cette plate-forme, initialement prévue pour 2012, et nécessitant un investissement de 580 millions d'euros.

Certains élus locaux ont opposés que pour l'aéroport de NDDL « ce n'était pas pareil, car il en remplaçait un autre ».

J-L BORLOO a voulu indiqué que la création de nouvel aéroport en France (ex : 3^{ème} aéroport parisien) n'était pas à l'ordre du jour. Il a rappelé la position des ONG environnementales qui n'est pas celle de Ville et Aéroport et des associations de riverains (Cf. par exemple la contribution du collectif d'associations de riverains autour de Roissy CDG).

Contribution Association Ville et Aéroport

11 propositions visant à assurer la mise en application du principe de développement durable au transport aérien

➤ ***Concevoir un système aéroportuaire francilien équilibré***

Il s'agit de penser le « système aéroportuaire francilien » équilibré dans son ensemble (Roissy-Orly-Vatry-« 3^{ème} aéroport ») afin de préserver à la fois le dynamisme économique de ce secteur d'activité créateur d'emplois et de richesses, et la qualité de vie des populations riveraines (500 000 franciliens) et survolées (2,5 millions de franciliens).

Proposition n°1 : Compte-tenu de l'état de saturation environnementale constaté en Ile-de-France et causé en partie par la croissance du trafic de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, il s'agit d'instaurer pour cet aéroport un plafonnement du trafic sur la base du nombre de mouvements annuels comme cela existe déjà à Orly.

Proposition n°2 : Sur la question sensible des vols de nuit, un couvre-feu doit impérativement être appliqué entre 0h et 5h accompagné d'une décroissance progressive du trafic entre 22h et 0h et entre 5h et 6h. A moyen terme, un couvre-feu total sur une période de huit heures consécutives entre 22h et 6h doit être envisagé.

Proposition n°3 : Dans le cadre de l'évaluation et de la révision en cours de la Directive européenne 2002/30 du 26 mars 2002 « établissant les règles et les procédures à suivre concernant la mise en place de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté », il faut prévoir une définition officielle de la nuit, soit huit heures consécutives. Le principe de subsidiarité prévaut toujours sur cette question et l'Etat doit acter cette définition en retenant la plage 22h-6h.

Proposition n°4 : Il faut mettre en place immédiatement des restrictions opérationnelles du trafic de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle. Cela passe notamment par la fixation du seuil de l'indice événementiel de nuit à 80 dB(A).

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) a fixé un indice événementiel de nuit à 85 dB(A). Il convient de ramener cet indice à 80 dB(A) afin qu'il s'applique à un plus grand nombre d'avions. Ceux-ci génèrent une pollution sonore qui doit être sanctionnée. Le futur gros porteur A 380 cargo respectera-t-il ce seuil la nuit du fait de sa masse et son bruit aérodynamique ?

Il s'agit de promouvoir un système d'attribution des créneaux horaires qui prenne mieux en compte les critères environnementaux tels que les niveaux de bruit nocturne. Si le niveau moyen de bruit produit par appareil a diminué, la fréquence accrue des vols (forte croissance du trafic fret à Roissy CDG

Proposition n°5 : Il faut financer des études épidémiologiques visant à déterminer l'impact réel des vols de nuit sur la santé des populations riveraines.

Proposition n°6 : Il faut concevoir des aéroports dédiés aux vols de nuit (fret express, fret tout cargo et vols charters) dans des zones faiblement peuplées. L'aéroport de Paris- Vatry situé à 150 km de Vatry constitue une solution immédiatement opérationnelle pour desservir une partie des activités fret et les vols charters de Roissy Charles-de-Gaulle. Il faut envisager le système Roissy-

Orly-Vatry en raccordant Vatry aux aéroports parisiens par le rail et la route (TGV EST – A 4 – A 26)

Par cette proposition, l'objectif est de maîtriser le développement des aéroports situés dans les zones les plus urbanisées. Les vols de nuit représentent 550 000 mouvements annuels sur les grands aéroports européens et 10 millions de personnes les subissent quotidiennement. C'est la nuisance la plus mal supportée par les populations et nous savons que les effets sur la santé sont préoccupants.

➤ **Pour une réorganisation du trafic aérien parisien fondée sur le système aéroportuaire Roissy-Orly-Vatry : quel rôle pour Vatry ?**

Proposition n°7 : L'Etat doit engager une réflexion sur le nécessaire rééquilibrage du trafic aérien et sur l'ensemble des domaines qui le concerne : réglementation, transport routier et ferroviaire, aménagement du territoire, etc. Il convient d'étudier d'urgence cette réorganisation par la prise en compte de la solution immédiatement opérationnelle que représente Vatry à 150 km de Paris. Cet aéroport constitue l'alternative à la concentration du trafic aérien en Ile de France. Vatry permet en effet un rééquilibrage à court terme du trafic de fret. Une partie du trafic des aéroports de Roissy et d'Orly (vols charters, vols tout cargo, low costs ou vols militaires) pourraient faire l'objet d'un redéploiement dans le grand Bassin Parisien. En outre, il faut accompagner ce développement par des mesures fiscales adaptées.

➤ **« Troisième aéroport » parisien ou troisième réseau aéroportuaire ?**

Proposition n°8 : Il faut que l'Etat décide la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy CDG et situé au nord du grand Bassin Parisien. Il faut prévoir des liaisons terrestres (rail et route) express dédiées. Certaines activités tels les vols de nuit (fret express et fret tout cargo) de Roissy CDG pourront y être transférées. Les sites de Chaulnes ou Montdidier en Picardie ont montré leur pertinence lors de la mission DUCSAI menée en 2001 dans le cadre de la Commission nationale du débat public. Le seul moyen assez rapide et assez sûr en temps de parcours sera le TGV, ce qui permettra le fonctionnement en bipôle.

Cette année environ 530 000 mouvements seront enregistrés à Roissy CDG alors qu'en 1996 le Document d'Utilité Publique relatif à l'extension de la plate-forme aéroportuaire estimait, ou plutôt sous-estimait, le trafic aérien autour de 490 000 – 495 000 mouvements à l'horizon 2015.

La décision prise en mai 2002 par Gilles de ROBIEN, nouveau Ministre des Transports, de renvoyer la question de l'opportunité d'un troisième aéroport au Parlement (Cf. Mission d'information parlementaire sur « l'avenir du transport aérien et la politique aéroportuaire », juillet 2003), annulant de fait le choix de Lionel JOSPIN de créer le troisième aéroport parisien à Chaulnes, aura fait perdre à nouveau cinq ans aux populations riveraines (Cf. site de Beauvilliers sous le Gouvernement JUPPE, Rapport mission Douffiagues).

Le résultat de ces hésitations est une progression constante et non maîtrisée du trafic aérien. Après les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats Unis, le SRAS et la guerre en Irak, la reprise du trafic de Roissy CDG est effective depuis 2004. Les experts parlent d'une croissance annuelle moyenne de 5%, ce qui veut dire 750 000 mouvements annuels en 2025 à Roissy CDG selon l'ACNUSA.

Malgré ces perspectives inacceptables, l'état constaté de saturation environnementale de l'aéroport Roissy CDG, rien n'est fait ou si peu. Les recommandations du rapport GONNOT de 2003 sont d'ailleurs restées sans suite à l'image de sa première proposition qui

visait la nomination d'un délégué interministériel chargé d'animer un contrat passé entre les Franciliens, les associations, les collectivités territoriales et l'Etat.

La desserte terrestre du futur aéroport parisien doit garantir une liaison à grande vitesse avec Paris et Roissy. C'est un élément majeur de l'attractivité de la plate-forme. L'estimation du coût de ce complément d'infrastructure a été estimé sur une hypothèse de trafic annuel de 15 millions de passagers à 1.292 millions d'euros hors coûts de la desserte terrestre. A titre de comparaison, le terminal 2 E de Roissy CDG a coûté 750 millions d'euros à ADP.

Selon les experts, la construction d'un nouvel aéroport exige la construction simultanée de dessertes routières et ferroviaires nouvelles, au moins partiellement dédiées, dont le coût est estimé équivalent à celui de l'aéroport lui-même.

Le nouvel aéroport doit être attractif pour les passagers et les compagnies. Il faut donc veiller à la zone de chalandise, l'attractivité pour les compagnies, les relations de concurrence et de complémentarité avec les autres aéroports, la compétitivité internationale.

➤ *Promouvoir un développement maîtrisé des grands aéroports régionaux*

L'accueil du transport aérien dans le grand Bassin Parisien, d'ici 20 ans, repose sur trois orientations conjointes :

- l'application des propositions formulées ci-dessus pour maîtriser les nuisances aériennes à Roissy et à Orly
- la création d'un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy et situé au Nord du grand Bassin Parisien
- le rééquilibrage du trafic parisien fondé sur une organisation en système Roissy-Orly-Vatry à court terme et Roissy-Orly-Vatry-le 3^{ème} aéroport d'ici 15 ans.

Le développement des dix grands aéroports régionaux (Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Bâle-Mulhouse, Nantes, Nice, Strasbourg, Toulouse) en est un complément indispensable et prioritaire, pour mieux équilibrer l'offre de services en transport aérien, notamment à l'international, et faire de chaque plate-forme un réel vecteur du développement régional.

Il importe que dans une perspective de développement durable, les demandes de droits de trafic sur les principaux aéroports de province soient mieux prises en compte.

Proposition n°9 : La mise en œuvre d'un programme ambitieux de TGV permettra un report de l'avion vers le train pour les relations internes au territoire français et entre la France et les régions européennes limitrophes.

➤ **Mieux protéger les populations riveraines des aéroports**

Proposition n°10 : **Renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)**. Suite à l'évaluation de son action (2000-2005), il est apparu qu'il convient d'élargir ses pouvoirs. Ainsi, la loi doit prévoir la possibilité de la mise en demeure et de l'injonction afin d'inciter par exemple les compagnies aériennes à respecter rapidement les restrictions d'exploitation. Par ailleurs, il s'agit de contraindre l'administration à répondre chaque année aux recommandations de l'ACNUSA.

Proposition n°11 : **Internaliser les coûts environnementaux du transport aérien en renforçant la fiscalité écologique. Relèvement significatif de la Taxe sur les Nuisances**

Sonores Aériennes afin d'améliorer le dispositif d'aide aux riverains et l'insonorisation des logements concernés, création d'une taxe spéciale de solidarité additionnelle à la TNSA, création d'une taxe sur le kérosène.

Il s'agit de définir une nouvelle assiette de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée. Elle est due par les compagnies aériennes selon le principe pollueur-payeur. Le nouveau produit attendu permettra d'insonoriser dans les dix ans à compter de la promulgation de la loi les 160 000 logements concernés et améliorera le dispositif d'aide aux riverains. Le cas échéant, le tarif de la TNSA est révisable chaque année dans le cadre des lois de finances. Cette mesure permet de renforcer la fiscalité écologique du transport aérien qui n'est pas au bon niveau au regard des coûts liés à la sécurité et à la sûreté.

Par ailleurs, il est proposé l'instauration d'une taxe additionnelle à la TNSA. Son tarif est de un euro supplémentaire au tarif défini pour la TNSA.

Enfin, une taxe sur le kérosène doit être décidée car ce carburant reste le seul à bénéficier de l'exemption fiscale.

Contribution de Didier GONZALES

*Député
Maire de Villeneuve-le-Roi*

Notre planète, et en l'occurrence notre pays, doit faire rimer développement avec environnement.

Devant l'urgence écologique, la société française est en train de prendre conscience des enjeux environnementaux.

Le temps de l'action est maintenant venu, et la démarche globale initiée par le président de la République et son gouvernement est une étape essentielle. Tous les acteurs majeurs de notre société sont réunis et le débat avec les Français est maintenant lancé.

Celui-ci doit désormais déboucher sur des mesures concrètes qui pourront être mises en œuvre rapidement.

En tant que député de la circonscription la plus survolée de France, je souhaite principalement aborder la problématique du transport aérien.

En pleine expansion, celui-ci génère un certain nombre de nuisances pour l'homme et son environnement.

Une étude récente vient encore de démontrer le **lien très fort entre bruit et problèmes de santé**.

J'ajouterai que le **trafic aérien rejette des substances polluantes et nocives ainsi que des gaz à effet de serre**.

A titre d'exemple, les émissions d'oxydes d'azote de l'aéroport d'Orly représentent la moitié de celles émises par le trafic du périphérique parisien (*étude Airparif du 14 octobre 2004*) et un passager émet 1 tonne de CO² sur un aller-retour Paris-New York (*Institut Français de l'Environnement*)

Le trafic aérien porte ainsi doublement atteinte à notre santé.

Dans ce cadre, il est impératif de mieux protéger les riverains des aéroports notamment celui d'Orly par diverses mesures :

. le respect du **plafonnement annuel du trafic d'Orly à 200 000** mouvements environ et **du couvre-feu**, qui pourrait être adapté aux rythmes de vie (nuit de 8 heures consécutives) ;

. l'augmentation, dès le 1er janvier 2008, des **recettes de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes** afin d'insonoriser les logements inclus dans son Plan de Gêne Sonore dans un délai de 5 à 7 ans (*objectif fixé par le groupe de travail n°3*). Aujourd'hui, les financements disponibles ne permettront de réaliser cet objectif que dans 30 ou 40 ans.

. une meilleure prise en compte de l'impact du trafic aérien sur la pollution atmosphérique. Lors de pics de pollution, on protège notre santé en limitant le trafic routier. Je propose que le **trafic aérien soit également concerné par cette restriction.**

. la création d'une **3^{ème} plateforme desservant le bassin parisien** afin d'absorber la hausse continue du trafic aérien (+ 4 % chaque année), en construisant un nouvel aéroport ou en utilisant des plateformes existantes situées dans un environnement moins urbanisé (ex : Vatry).

. le refus de l'augmentation du nombre de gros porteurs sur la plateforme d'Orly et de l'arrivée de l'A-380.

Didier GONZALES
Député du Val-de-Marne
Maire de Villeneuve-le-Roi
Président de l'Association des Elus Riverains d'Orly (AERO)
Membre du Conseil National du Bruit
Membre du conseil d'administration de l'association Ville et Aéroport

Député du Val-de-Marne

***FAIRE DES NUISANCES LIEES AU TRANSPORT AERIEN UNE PRIORITE
NATIONALE ET EUROPEENNE***

Paris, le 8 octobre 2007

Elu d'une circonscription proche d'une des plus importante infrastructures aéroportuaire nationale, Orly, Jacques Alain Bénisti est depuis longtemps sensibilisé aux questions aériennes et aux problématiques environnementales qu'elles induisent.

C'est au cours de débats nationaux et de missions parlementaires qu'il s'est employé à formuler des propositions permettant de concilier la réalité de l'existant entre les nuisances et les sources d'activité économique et d'emplois d'Orly.

C'est en tant que:

- Député de la 4ème circonscription (Villiers-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Noiseau, Le Plessis-Tréville)
- Maire de Villiers-sur-Marne
- Vice-Président de l'Association Ville & Aéroport
- Membre de la mission d'information parlementaire sur la politique aéroportuaire créée sous la XIIe législature
- Vice-président du groupe d'études parlementaire sur les « vols de nuit et nuisances aéroportuares » de la XIIe législature.

qu'il a adressé sa contribution au débat du Grenelle de l'environnement. La volonté politique forte impulsée par notre Gouvernement et le travail accompli à ce jour par les différents groupes de travail est remarquable. Cependant, il lui a semblé utile d'adresser cette contribution qui va plus loin en matière de **nuisances aériennes**.

En effet, Jacques Alain Bénisti **regrette que le transport aérien n'ait pas fait l'objet d'un traitement à part entière. Il s'agit en effet d'un mode de transport en pleine expansion qui est de surcroît fortement pollueur** (en particules atmosphériques émises dans l'air et en nuisances sonores).

Face aux prévisions de croissance du trafic aérien qui se situe entre 4,5 et 5,5% par an pour les vols commerciaux et entre 5 à 7% par an pour le fret d'ici à 2015, il est primordial de mettre en place une politique volontariste en terme de fiscalité environnementale, de mesures en faveur de la recherche et du développement, d'études épidémiologiques des impacts sur l'environnement et les populations exposées.

Il n'est pas possible d'envisager une réduction ambitieuse des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des nuisances environnementales au sens large, sans formuler des propositions ambitieuses pour un mode de transport qui pour l'instant est le plus en retard en terme d'innovations environnementales.

➤ ***Commentaire critique de Ville et Aéroport***

Les élus de Ville et Aéroport, à la lecture des conclusions du Grenelle Environnement, sont déçus. La question du transport aérien, les nuisances sonores et atmosphériques qu'il génère, n'a occupé qu'une place secondaire dans les discussions et propositions. Les différents collègues ont traité des thématiques bien plus larges comme la lutte contre les changements climatiques et la maîtrise de la demande d'énergie ou encore l'instauration d'un environnement respectueux de la santé.

Si des propositions sont faites visant à revaloriser la Taxe sur les nuisances sonores aériennes, réviser les modalités d'approche et de décollage des avions ou contraindre plus fortement le trafic nocturne, rien n'est prévu pour anticiper la croissance du trafic aérien qui selon l'association internationale du transport aérien (IATA) bondira de 29% d'ici 2011. Tout cela se traduira par une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre.

Il est donc irréaliste de parier sur la raréfaction de l'énergie et l'augmentation du baril de pétrole comme le font les écologistes et les ONG environnementales qui ont participé au Grenelle Environnement. Il est irresponsable de penser que les seuls aéroports existants pourront absorber la croissance du trafic aérien. Le Ministre Jean-Louis BORLOO a déclaré qu'il n'y aurait pas d'augmentation des capacités aéroportuaires.

Ville et Aéroport rappelle que la spécificité française est la concentration du trafic aérien en Ile de France : 80% du trafic national et des nuisances aériennes. L'Etat de saturation environnementale est constaté et Ville et Aéroport demande avec force depuis plusieurs années le plafonnement des aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly et la création d'un complément d'infrastructure dans le grand Bassin Parisien relié en système avec eux.

De ce point de vue, l'aéroport de Vatry pourrait accueillir des activités fret de Paris-Charles-de-Gaulle et il est impératif que cet équipement soit relié aux autoroutes A4 et A26 ainsi qu'au TGV Est.

Il serait préjudiciable pour l'environnement de milliers de riverains autour de ces aéroports que rien ne soit décidé.

Une loi-cadre devrait être examinée au Parlement au cours du premier semestre 2007 qui reprend les propositions du Grenelle Environnement. Ville et Aéroport sera particulièrement vigilante et fera entendre sa voix à travers ses membres parlementaires afin que ses propositions soient prises en compte.