

Recommandations du rapport sur les nuisances aériennes

De MM. Jacques Alain BENISTI et Christophe BOUILLON
Députés du Val-de-Marne et de Seine-Maritime

16 mars 2016

Remédier aux lacunes dans la production des données

1. Afin de compléter les PEB et les PGS, produire une cartographie de la gêne, pour mieux identifier et définir la totalité de la population survolée aux environs d'un aéroport, en mobilisant les services d'urbanisme des territoires.
2. Mettre à la disposition de Bruitparif des données de la DGAC pour reconstituer l'altitude des avions.
3. faciliter la communication des données du laboratoire d'ADP à Bruitparif et aux associations de riverains reconnues par le préfet de région.
4. Croiser les données de Bruitparif avec les densités de population, pour obtenir des informations plus précises, permettant de quantifier quotidiennement le nombre d'avions dépassant un niveau de bruit moyen fixe et de répondre aux attentes des riverains. Cet indicateur global tiendrait compte de l'évolution de la population et de l'augmentation du trafic, afin de faire passer celui-ci dans les zones les moins denses et à des horaires les moins gênants.
5. Moduler le périmètre ouvrant droit à l'insonorisation selon un indicateur proposé par l'ACNUSA, le « *number of events above* » ou NA, qui permet de calculer le nombre de mouvements d'avions dépassant un certain niveau de bruit pendant une période donnée et, par conséquent, de savoir combien d'avions par jour dépassent, en moyenne, un niveau de bruit fixé.
6. Produire des rapports d'étape des études « Survol » et « Débats », celles-ci devant, par nature, se dérouler sur plusieurs années.
7. Revoir les indicateurs pour le calcul du CO₂, en prenant en compte les émissions d'altitude : ceux-ci sont en effet actuellement calculés sur la base d'un cycle décollage, atterrissage roulage, dit cycle LTO (*Landing and Take Off*), qui ne prend en compte que les émissions jusqu'à une altitude de 900 m.
8. Consolider les missions de Bruitparif dans le domaine des nuisances aéroportuaires, maintenir son financement et clarifier les rôles respectifs de l'État et de la région.

Améliorer l'information des riverains

9. Inclure et clarifier les informations sur les nuisances sonores aéroportuaires dans la promesse de vente ou le bail locatif dans les PEB et PGS.
10. Réaliser des enquêtes publiques en bonne et due forme avant chaque modification de trajectoires et survol de nouvelles populations.

Revoir l'aide à l'insonorisation et son financement

11. Remodeler les PEB et PGS en leur substituant un document unique, en harmonisant les procédures, en simplifiant les cartes, et en prenant en compte les niveaux maxima de bruit.
12. Permettre une vision dynamique du territoire inclus dans les PEB et PGS, mais avec une extension maîtrisée, sous le contrôle du préfet du département.
13. Mettre en place un système de tiers financeur, sous condition de ressources, afin que le coût des travaux d'isolation ne soit pas un obstacle à leur engagement.
14. Mettre en œuvre une approche conjointe entre isolation acoustique et isolation thermique afin de coupler les travaux. (*modifier rapport, cf version du 15/2*)
15. Remettre à plat la TNSA qui n'est plus efficiente, la remplacer par une nouvelle fiscalité, fondée sur le principe pollueur-payeur, et revoir le système de financement de l'insonorisation des habitations.
16. Prévoir la souscription d'un emprunt par ADP pour réduire les stocks de dossiers déjà instruits ; l'emprunt serait remboursé au fur et à mesure par le produit de la TNSA ou d'une nouvelle taxe.

Limiter les vols de nuit à Paris-CDG

17. Étudier et mettre en œuvre de nouvelles configurations de trajectoires permettant de survoler les zones les moins urbanisées.
18. Mettre en œuvre dans les meilleurs délais les propositions du rapport du préfet Guyot :
 - généralisation des descentes douces entre 0h30 et 5h
 - mise en place d'une alternance régulière des travaux de maintenance des pistes, afin de permettre aux riverains de récupérer *tous les 15 jours*
 - veiller à la ponctualité des vols sur les marges de nuit, afin de préserver le cœur de nuit
 - améliorer l'information des riverains, notamment par Internet.

19. Mettre en place, sur la période 00h00-05h00, de nouvelles restrictions opérationnelles avec la suppression rapide des vols commerciaux.
20. Supprimer, sur la période 22h00-06h00, les avions qui émettent au sol des émissions supérieures à 70dB(A).
21. Faciliter la réalisation du projet Euro Carex, réseau express ferroviaire européen qui doit permettre le report modal d'une partie du trafic fret avionné (trafic express et postal).

Optimiser les trajectoires

22. Limiter les nuisances résultant du trafic de l'aviation d'affaire de l'aéroport de Paris-Le Bourget :
 - a. soit l'aviation d'affaires est transférée à Paris-CDG
 - b. soit la DGAC propose de reconfigurer les trajectoires d'approche ou de décollage de cet aéroport en épargnant les zones les plus urbanisées.
23. Choisir des configurations permettant le survol des zones les moins peuplées, alors qu'actuellement, les trajectoires survolent les zones les plus densifiées
24. Faire avaliser les trajectoires par le préfet de région.
25. Réaliser de vraies enquêtes publiques avec information des élus et des populations survolées à chaque changement de trajectoires.

Alourdir les pénalités en cas de non-respect des trajectoires et des couvre-feux

26. Porter la sanction à des niveaux bien plus élevés que ceux appliqués jusqu'à présent afin qu'elle soit réellement dissuasive
27. Redéployer les moyens pour recouvrer les pénalités, de manière plus performante et plus coercitive.
28. Examiner la possibilité d'immobiliser l'avion de compagnies multirécidivistes ou de celles qui ne règlent pas les amendes.

Délester les plateformes de l'Ile-de-France

29. Pour mieux répartir le trafic, répondre à la démocratisation du transport aérien et au développement des compagnies *low cost*, étudier le report d'une partie de ce trafic selon deux possibilités :

- a. sur l'aéroport existant de Vatry, dont les potentialités ne sont pas toutes exploitées, en utilisant les infrastructures de la SNCF (l'ancienne ligne Paris-Strasbourg) sur laquelle circulerait une navette très rapide ;
- b. ainsi qu'à Pithiviers (Césarville) :
 - i. –soit en construisant une piste réservée aux vols Schengen, avec une voie LGV dédiée la reliant à Orly ;
 - ii. –soit en construisant un nouvel aéroport près de la future gare TGV existante

Renforcer le rôle de la Gendarmerie des Transports aériens (GTA)

30. Attribuer à la GTA les démarches actuellement dévolues aux agents instructeurs de la DGAC.

Revoir les CCE pour organiser une vraie gouvernance entre l'État, Aéroports de Paris et les collectivités concernées

31. Revoir le mode de fonctionnement, le pouvoir et la composition des CCE, en privilégiant la participation des maires des communes impactées par les nuisances.
32. Faire agréer les associations par le préfet de région, comme pour les associations de l'environnement, ce qui leur conférerait une vraie reconnaissance, selon des critères objectifs à définir.

Communautés aéroportuaires

33. Mettre en œuvre le plus rapidement possible les communautés aéroportuaires créées par la loi du 23 février 2004, leurs missions portant à la fois sur les aspects économiques et environnementaux des aéroports.

Favoriser les plans de déplacement des entreprises

34. Étudier un tarif spécifique aux salariés d'ADP et des compagnies concernées pour le *CDG Express* et la future liaison avec Orly, afin de limiter leurs déplacements en voiture particulière qui contribuent à la pollution atmosphérique.

Promouvoir la solidarité territoriale

35. Mettre en place une péréquation afin de compenser équitablement les nuisances aéroportuaires entre communes et de permettre aux pouvoirs publics de répondre aux enjeux sociaux, environnementaux et urbains des territoires concernés : étudier une redistribution de la redevance sur les oxydes d'azote (Nox) et un fléchage de la CVAE vers l'aide à certaines communes. Le fonds de compensation des nuisances aériennes devrait être généralisé pour aider les communes les plus touchées par les nuisances.

Encourager la recherche

36. Accentuer l'aide à la recherche pour le secteur aéronautique, à l'image des investissements d'avenir dédiés à la protection de l'environnement.

Réduire les nuisances des hélicoptères

37. Réviser le décret du 20 octobre 2010 afin de prendre en compte réellement la densité de population avec des critères adaptés, en s'appuyant sur la définition d'Eurostat pour les zones à forte densité de population (ZFDP).
38. Limiter les vols dans les ZFDP et non pas seulement au départ et à l'arrivée des aérodromes situés dans ces zones.
39. Renforcer les contrôles sur les zones de nuisances et non pas seulement à proximité directe des plateformes.
40. Réviser l'arrêté du 6 mai 1995 sur les hélisurfaces, qui devraient être limitées à 15 dans les zones à forte densité de population.
41. Transférer progressivement les dispositions des chartes dans des arrêtés.
42. Faire respecter les trajectoires et altitudes en région parisienne et remettre à plat des procédures d'atterrissage et de décollage et mettre en place un système d'amendes réellement dissuasives.
43. Réfléchir à la délocalisation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.
44. Relever les altitudes de vol minimales, notamment en région parisienne, accompagnées de mesures plus coercitives sur la recherche systématique des plafonds.
45. Confier au représentant de l'État dans chaque région la possibilité de fixer des limitations au trafic des hélicoptères, en nombre de mouvements, de plages horaires, de niveau sonore ou de type d'appareils.
46. Favoriser l'implantation en mer des hélistations se trouvant en territoire côtier.