

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Audition, ouverte à la presse, de M. Victor Haïm, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires (ACNUSA) 2
- Informations relatives à la commission..... 17

Mercredi

6 novembre 2013

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 17

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Victor Haïm, Président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous recevons M. Victor Haïm, président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), que notre commission avait auditionné une première fois avant sa nomination, en mars 2012. Il m'est apparu utile d'auditionner M. Victor Haïm suite à la publication du rapport d'activité 2012 en juin dernier, pour qu'il nous rende compte des activités de contrôle de l'Autorité. M. Victor Haïm est accompagné de Mme Céline Callegari, rapporteur permanent de l'Autorité et responsable du pôle « Amendes administratives », et de M. Éric Girard-Reydet, secrétaire général de l'Autorité.

Je rappelle que depuis le 1^{er} avril 2010, la réforme opérée par la loi du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a confié à l'Autorité la totalité de la procédure des amendes administratives, et l'a renforcée dans l'exercice de son pouvoir de sanction. D'autre part, la loi « Grenelle II » a élargi ses compétences au domaine de la pollution de l'air sur et autour des aéroports.

M. Victor Haïm, président de l'ACNUSA. L'ACNUSA est une autorité administrative indépendante créée par la loi du 12 juillet 1999, et dont la compétence essentielle est la lutte contre les nuisances sonores, que la loi du 12 juillet 2010 a étendue à l'ensemble des pollutions liées aux activités aéroportuaires. Selon l'interprétation que nous en faisons, il s'agit de traiter les problèmes liés aux avions au sol, au décollage et à l'atterrissage, mais pas aux avions en vol car ceux-ci relèvent du droit international. Nous ne nous occupons pas non plus des installations accueillant les passagers et les personnels, qui relèvent du code du travail pour la protection des salariés, et du code de l'environnement pour la protection des usagers des bâtiments publics. La modestie de nos moyens – nous sommes une petite Autorité de 10 personnes – ne nous le permettrait de toute façon pas.

Les 10 membres de l'Autorité sont nommés par décret pour 6 ans non renouvelables. Ils n'ont au moment de leur nomination aucun rapport direct avec le monde de l'aviation. Il y a également 7 membres associés, qui sont présents dans la procédure d'amende : deux représentants du monde de l'aviation, deux représentants des riverains, un représentant des associations de protection de l'environnement, un représentant des activités impactées par l'activité aérienne – en général un représentant des chambres de commerce et d'industrie - et un représentant du ministère chargé de l'aviation civile.

L'ACNUSA a trois domaines d'activité :

Elle intervient en matière de réglementation pour donner un avis sur chaque texte réglementaire relatif à la protection de l'environnement liée aux aéroports, notamment les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore. C'est un simple rôle consultatif, nos avis ne lient pas.

L'Autorité détient un pouvoir de sanction de la méconnaissance des règles imparties aux compagnies aériennes. Sur ce point, je souhaite remercier les parlementaires : avant mon arrivée à la tête de l'Autorité, les amendes étaient plafonnées à 1 500 euros pour les personnes privées et à 20 000 euros pour les personnes morales ; ce second montant était un peu trop

faible, comme l'avait jugé la Cour des comptes. J'avais donc proposé qu'il soit porté à 40 000 euros pour certaines infractions –faire s'envoler un avion la nuit sans avoir de créneau, faire atterrir un avion sur un aéroport qui lui est interdit - et cette proposition a été adoptée. Il faut bien reconnaître qu'avec un plafond de 20 000 euros, cela revenait moins cher à une compagnie de faire voler illégalement un avion que de payer une nuit d'hôtel à leurs passagers et de les indemniser. J'espère que le nouveau plafond, qui sera applicable au 1^{er} janvier 2014, sera plus dissuasif.

J'avais également constaté que les amendes étaient systématiques infligées aux opérateurs techniques. Or il y a des cas dans lesquels un vol est opéré par un affrèteur – qui peut d'ailleurs être Air France – qui loue l'avion à un propriétaire dans le cadre d'un contrat « ACMI » (*Aircraft, Complete crew, Maintenance and Insurance*), qui transfère la responsabilité des décisions sur l'affrèteur. Il était donc nécessaire de réviser la loi pour donner la possibilité de condamner conjointement l'opérateur et l'affrèteur. Cette proposition n'a pas été retenue. Le ministère avait invoqué à son encontre des considérations techniques qui n'ont jamais été explicitées. Il avait également indiqué que cette modification était superflue, et qu'en réalité, il est possible dans le cadre des textes en vigueur de procéder à ce type de sanction. L'ACNUSA le fera donc à l'avenir, en prenant le risque que cette sanction soit annulée par un tribunal, auquel cas nous reviendrons devant le Parlement.

Sur la procédure, il convient de noter qu'en tant qu'autorité administrative indépendante, l'ACNUSA doit respecter les règles applicables aux juridictions administratives que sont, notamment, l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme, le principe du contradictoire et le principe « *non bis in idem* ». Nous avons un rapporteur permanent instruit le dossier et conclut de manière similaire à un rapporteur public dans une juridiction.

La troisième activité de l'ACNUSA est une mission d'impulsion, par le biais de recommandations. C'est une mission importante mais délicate, dans la mesure où l'Autorité n'a pas la personnalité morale et ne peut donc ester en justice, ce qui serait pourtant une bonne chose, et qui est d'ailleurs le cas pour d'autres autorités administratives indépendantes.

Quand j'ai pris mes fonctions, j'ignorais tout du domaine de l'aviation. J'ai bien sûr beaucoup appris depuis ! (*Sourires*) En particulier, j'ai relevé ce qu'avait dit M. Claude Gayssot pendant l'examen du projet de loi créant l'ACNUSA : cette création ne doit pas aboutir à paralyser l'activité aérienne, mais à faire que le dynamisme de celle-ci prenne en compte les dommages collatéraux qu'elle produit. C'est un équilibre difficile à trouver, et c'est le rôle de l'Autorité. Ceci se traduit parfois par la perception qu'ont certains riverains que l'Autorité les « lâche » au nom de cet équilibre. Or il me semble que, dans le contexte économique actuel, avec plus de 11 000 entreprises en liquidation, les seules régions qui s'en sortent sont celles qui sont dotées d'aéroports très dynamiques : ceux de Paris, de Bordeaux, de Toulouse, de Lyon et de Nantes. Il ne faut surtout pas casser cette dynamique, mais il faut combattre les dommages collatéraux pour les éliminer.

Comme il est exposé dans le rapport annuel d'activité, en 2012 l'ACNUSA a surtout travaillé sur le problème des vols de nuit. A Roissy-Charles-de-Gaulle, 170 avions décollent chaque nuit, ce qui crée de grosses difficultés. L'Autorité a donc fait des recommandations mais en écartant, d'une part, l'idée d'une interdiction des vols de nuit et d'autre part, celle d'une division par deux du trafic, dans le but de ne pas casser la « machine ». En effet, il me revient toujours cette histoire où des villageois, trouvant que leur bœuf consommait trop

d'avoine, avaient décidé de réduire progressivement sa ration quotidienne jusqu'au moment où l'animal de trait est mort faute d'avoine.

M. Yves Albarello. En l'occurrence, c'est plutôt une question de kérosène !
(*Sourires*)

M. Jacques Alain Bénisti. Je crois plutôt que c'est une affaire de blé ! (*Rires sur tous les bancs*)

M. Victor Haïm. L'important est de sauvegarder les opérateurs économiques.

S'agissant des vols de nuit, nous avons émis quelques suggestions, à la fois juridiquement possibles et pratiquement faisables. Par exemple, à Roissy, nous avons proposé une alternance des doublés, de façon à ce que ne soit pas systématiquement les mêmes populations qui soient impactées. M. Augustin de Romanet a souhaité que nous nous saisissions de ce sujet, actuellement à l'étude, et j'espère que les options choisies soulageront, pendant une partie de la nuit, les riverains concernés.

Nous avons aussi proposé l'interdiction – entre 5 et 6 heures le matin, ainsi qu'entre 22 heures et minuit – de vol pour les avions les plus bruyants – moins de 13 EPNdB – mais qui utilisent notre espace aérien en toute légalité. L'aéroport de Nice a, par exemple, instauré une telle interdiction. Cela paraît donc faisable, la plupart des aéronefs générant des nuisances sonores d'un niveau inférieur : il suffit de dire que, à échéance de deux ou trois ans, de tels avions ne pourront plus circuler à partir de dix heures du soir.

Nous avons également demandé qu'une nuit par semaine, les avions – je ne parle évidemment pas des vols d'État, des secours, ni des services publics prioritaires – arrêtent de voler. Je m'inscris cependant en faux contre la position d'une de vos collègues, qui a interrogé le ministre chargé des transports sur la faisabilité d'une interdiction hebdomadaire, complète et continue des vols passagers pendant 24 heures. La position de la DGAC sur cette question ne me paraît pas honnête : elle argue des contraintes du service aéropostal et du fret rapide. Or je ne connais pas de postier qui travaille dans la nuit de samedi à dimanche, et il n'y pas de distribution du courrier le dimanche ; de même, les entreprises du fret rapide restent pour la plupart fermées le week-end, et ne reprennent leurs livraisons que le lundi. Je ne minimise bien évidemment pas les conséquences économiques de cette proposition, mais il me semble que les avantages escomptés pour la collectivité leur seraient bien supérieurs. Songez que, dans son rapport datant de 2009, l'Organisation mondiale de la santé estimait qu'une nuit complète de sommeil par semaine permet de rétablir l'équilibre nécessaire pour la santé. Elle a calculé qu'un niveau sonore nocturne moyen de 50 dB, peut-être bientôt de 40, reste compatible avec le sommeil. L'interdiction de vol une nuit par semaine permettrait de rétablir cet équilibre sur une base annuelle. Je regrette que la DGAC ne travaille pas sur cette éventualité, qu'elle écarte avec de mauvais arguments.

L'interdiction de vol nocturne pourrait également s'appliquer aux avions qui n'ont pas de créneau, même si cela aurait un coût.

L'étude de l'impact des aéroports sur la santé, qui a été entamée avant mon arrivée à la tête de l'ACNUSA, doit à mon sens être poursuivie. Elle porte, dans un premier temps, sur trois aéroports, Roissy, Lyon et Toulouse, pendant une durée de cinq ans. Cette étude a failli être interrompue, faute de crédits, et un certain nombre d'entre vous ont eu la gentillesse

d'interroger le ministre à ce sujet. Comme par magie, le financement qui faisait défaut a été rétabli. J'en suis heureux.

Nous poursuivons par ailleurs des tâches de fond, en donnant des avis sur les trajectoires ou la réduction du bruit à la source, sujet auquel je suis très attaché mais qui est très technique. Airbus et Boeing, notamment en raison de la pression mondiale en faveur de la réduction des nuisances sonores et de la consommation de kérosène, s'y emploient, et n'ont pas besoin de l'ACNUSA pour ce faire.

Les procédures opérationnelles et les restrictions représentent aussi une part récurrente de notre activité bien que, sur le premier point, la DGAC ne nous ait pas encore donné accès aux données autres que celles concernant les aéroports parisiens. Un accès direct à ces mêmes données améliorerait notre efficacité, en nous donnant la faculté de porter une appréciation au cas par cas.

La planification de l'utilisation des terrains reste un de nos sujets de préoccupation. L'ACNUSA est bien consciente de la gêne entraînée par les nuisances aéroportuaires : pour cette raison, elle ne se montre pas favorable à un développement de l'urbanisation à proximité des aéroports. Cependant, dans les zones à fort développement économique – comme Roissy, Orly, Toulouse, Bordeaux et Lyon –, une pression très forte s'exerce en sens inverse, ce qui y explique la multiplication des constructions, constructions dont la régularité n'est pas toujours évidente. Je reste dubitatif quand on surélève d'un étage une maison, parfois importante, en déclarant qu'il va s'agir d'une dépendance.

Peut-être faudrait-il, au lieu de s'opposer dogmatiquement à ce mouvement, étudier les voies et moyens qui permettraient d'autoriser ou d'interdire ce type d'opération. Prenons le taureau par les cornes : si l'on prend le plan d'exposition au bruit (PEB), et qu'on « descend » la zone B, sur laquelle aucune construction n'est autorisée, tout en affinant les contours de la zone C, je suis persuadé qu'on peut se mettre d'accord sur une extension des droits à construire qui ne pénaliserait pas nos concitoyens et qui éviterait un accroissement des nuisances.

Nous avons lancé une étude, que nous poursuivrons l'an prochain si vous votez le budget de l'ACNUSA, sur les bâtiments situés à 1,5 kilomètre du départ des pistes. Il s'agit de pavillons, qui reçoivent d'un côté 60 dB, et de l'autre 40. Cela veut dire que si l'on opte pour une implantation parallèle aux pistes, en prévoyant les pièces de jour du côté exposé au bruit, et les pièces de nuit de l'autre, et si de plus on « gagne » 5 dB en installant un auvent, et un peu moins en végétalisant la toiture, on peut limiter de façon très significative les nuisances sonores. Nous en reparlerons l'an prochain, car la législation relative à l'urbanisation jouxtant les plateformes aéroportuaires, comme celle s'appliquant à l'indemnisation, devra être revue.

En effet, en jouant sur la combinatoire nombre d'avions – niveau de nuisance sonore, il y a des zones, relativement limitées mais où les nuisances sont fortes, dans lesquelles on peut proposer aux propriétaires, pour des raisons de santé, de racheter leur bien mais à leur valeur « vraie », c'est-à-dire abstraction faite de la présence de l'aéroport. L'ancien fiscaliste que je suis ne voit pas là de problème sérieux, ni éthique ni politique : on peut évaluer ces biens par comparaison avec des biens équivalents mais non impactés par des nuisances sonores ; dans des zones plus éloignées, on peut imaginer une prise en charge à 100 % de l'isolation.

À ce sujet, je profite de l'occasion qui m'est donnée pour m'inquiéter du plafonnement, dans le projet de loi de finances pour 2014, de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA), qui constitue une application limpide du principe pollueur-payeur. Les pollueurs doivent payer pour la protection des pollués. Je comprends bien évidemment que l'administration des finances préfère la qualifier de taxe plutôt que d'indemnisation, mais il n'en reste pas moins qu'un tel plafonnement privera, à due concurrence du montant non affecté, les populations concernées justement des moyens d'être indemnisées.

J'ajoute qu'une telle mesure me paraît inconstitutionnelle, compte tenu du fait que l'État perçoit déjà des impôts assis sur les revenus des sociétés et de la rupture d'égalité induite par ledit plafonnement. Je vous rappelle que 1 500 logements, il me semble, mais je dois vérifier ce chiffre, restent en attente d'une prise en charge de leur isolation. À Bordeaux, le rythme de propriétaires bénéficiaires oscille entre 40 et 50, et il reste un « stock » de 300 logements à traiter. Il s'agit de zones fragiles, peu riches, au sein desquelles ce type de mesure va faire prendre du retard à des habitants qui ne peuvent se lancer seuls dans les travaux.

M. Éric Girard-Reydet, secrétaire général de l'ACNUSA. En réalité, sur l'ensemble des plateformes aéroportuaires concernées, 100 000 logements restent en attente d'isolation phonique.

M. Victor Haïm, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires. Il faut également garder à l'esprit que les communes situées à la verticale des trajectoires des avions sont impactées à travers le blocage des droits à construire, ce qui signifie moins de contribuables, de nouveaux habitants qui s'installent plus modestes car le foncier est moins cher, un potentiel fiscal réduit, des recettes en contraction pour la commune, des perspectives de développement compromises, etc. A titre de compensation, il me semble donc que la TNSA devrait aussi servir au développement des équipements collectifs dans les zones considérées. Pour autant, il convient de ne pas alourdir la ponction fiscale sur l'aérien, qui constitue déjà le mode de transport le moins aidé – alors que la créance de 30 milliards d'euros de l'État sur RFF n'est rien d'autre qu'une subvention du même montant et que le rail est un secteur totalement dépendant de son approvisionnement électrique.

Cette année, l'ACNUSA concentre ses travaux sur la problématique de l'utilisation de l'espace. Le relèvement de l'ILS (*Instrument landing system*) de 300 mètres, en région parisienne, conduit au survol de nouvelles populations, qui ne l'avaient pas prévu au moment où elles ont acheté leur bien immobilier. Il s'en suit une perte de la valeur vénale du bien et des nuisances supplémentaires : tout ceci n'est pas aujourd'hui pris en compte et, le cas échéant, indemnisé.

Si vous construisez un cercle de 30 km de rayon autour des douze aéroports « acnusés », vous délimitez une population de 22,3 millions de personnes concernées par le trafic aérien ; si vous ne retenez que les personnes les plus directement impactées, c'est-à-dire situées sur les couloirs de vol existants, ce sont encore 6,5 millions d'habitants ; en ajoutant Lille, Ajaccio et Bastia, on arrive à un total de près de 7 millions : ce sont autant de personnes qui méritent qu'on s'intéresse plus attentivement à leur situation et qui souffrent de nuisances que les techniques permettraient aujourd'hui de réduire. L'incertitude et le manque de clarté nuisent à la concertation.

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. S'agissant des vols de nuit – et j'associe à ma question nos collègues Jean-Pierre Blazy et Gérard Sebaoun – un aéroport comme Roissy y recourt plus que Londres ou Amsterdam. L'ACNUSA avait mis en place en 2011 un groupe

de travail à la demande des élus et des associations de riverains. Pourtant et malgré un travail considérable, l'ACNUSA n'a pu proposer au printemps 2012 de mesures pour améliorer la situation, faute d'accord. Où en sommes-nous aujourd'hui sur ce sujet ?

Face à la proposition d'une interdiction des vols une nuit par semaine, la DGAC présente ses propres arguments. Quel serait, selon vous, l'impact économique d'une telle décision pour les activités aéroportuaires ?

Faudrait-il travailler à l'élaboration d'un schéma national des infrastructures aéroportuaires, qui n'existe pas aujourd'hui ?

La TNSA est versée par les compagnies aériennes. Comment est-elle ensuite répartie et comment bénéficie-t-elle aux ménages et foyers impactés par les nuisances sonores ?

M. Jacques Krabal. Je voudrais ici porter, outre ma voix propre et celle du groupe RRDP, celle de certaines associations comme l'« *Opposition aux nuisances aériennes en Seine-et-Marne et Aisne* » (ONASA).

Vous connaissez l'arrêté du 15 novembre 2011, signé par la ministre de l'environnement de l'époque Nathalie Kosciusko-Morizet et qui a exposé de nombreux habitants du sud de l'Aisne et de Seine-et-Marne à un ensemble de nuisances, alors que celles-ci ne devraient pas être perceptibles à plus de 50 km de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Ces populations sont exaspérées, car elles avaient fait le choix d'habiter au calme, loin des grands centres urbains : elles récoltent les nuisances aériennes et subissent, de surcroît, la dévalorisation de leurs biens immobiliers. Beaucoup de ces habitants ont été évincés de l'enquête publique par la DGAC, au motif que les avions allaient les survoler à plus de 1981 mètres, alors même que l'ACNUSA considère que les nuisances aériennes vont jusqu'à 3000 mètres.

Cet arrêté a été pris sans aucune concertation, étude ou enquête préliminaire, en passant en force, sans tenir compte des règles les plus élémentaires de la démocratie et malgré l'opposition de nombreuses associations. Nous en sommes en droit de nous interroger sur ses hypothétiques bienfaits et les motivations sous-jacentes, exclusivement électorales. Il devait réduire la pollution : en allongeant les trajectoires pendant les phases les plus polluantes (atterrissages et décollages), il l'augmente au contraire et contredit le Grenelle de l'environnement – sans parler de ses conséquences antiéconomiques, liées à l'allongement des trajets. Il devait aussi réduire le bruit : le rapport de l'ACNUSA de septembre dernier montre clairement qu'aucune amélioration n'a été constatée et qu'un transfert des nuisances a été opéré, au détriment de nouvelles populations.

Pourquoi, alors, ne pas simplement abroger cet arrêté – ainsi d'ailleurs que celui du 5 septembre 2012, dit « *arrêté Gandil* », qui le corrige en partie sur la forme mais ne modifie rien sur le fond ?

L'ACNUSA réfléchit aujourd'hui à faire poser les avions « *vent dans le dos* », afin de renvoyer une nouvelle fois le trafic vers l'Est, moins peuplé. Dois-je ici rappeler que l'Est subit déjà les atterrissages, dans 65 % des cas par vent d'Ouest ? Nos habitants ne sont pas des sous-citoyens, propres à accepter les nuisances sans mot dire ! Pourquoi la DGAC a-t-elle uniquement publié le bilan du relèvement pour l'Ouest, et non pour l'Est ? Nos territoires ruraux méritent, comme les autres territoires, que le rapport qui les concerne soit établi et publié.

Il me semble qu'un certain nombre d'améliorations sont possibles : la mise en place d'une descente douce depuis les IAF (*Instrument Approach Procedures*) ; la réduction du trafic nocturne à Roissy de 50 %, afin d'être à un niveau équivalent aux autres grands aéroports européens ; le plafonnement de Roissy à 500 000 rotations par an. Nous savons également que les Airbus de la gamme A 320 génèrent un bruit anormal lors des phases d'atterrissage : pourquoi les compagnies qui se posent sur Roissy et utilisent ces appareils n'ont-elles pas l'obligation de corriger ces appareils d'ici la fin de 2014 ?

Mme Geneviève Gaillard. La mise en place de l'ACNUSA, même lente et progressive, a représenté une incontestable amélioration par rapport à la situation antérieure : ses compétences et missions ont été élargies en 2010, ce dont on ne peut que se féliciter.

Les aéroports ne sont pas exempts d'autres formes de nuisances environnementales, qui méritent d'être traitées.

L'ACNUSA a-t-elle été, d'ores et déjà, conduite à traiter de la pollution lumineuse ? L'impératif de sécurité interdit-il véritablement tout progrès dans ce domaine ?

La mondialisation et la libéralisation des échanges ont transformé les ports et aéroports en épices de dissémination d'espèces parfois envahissantes. Dans le cadre de son pouvoir de recommandation en matière de nuisances environnementales, l'Autorité a-t-elle déjà émis des avis dans ce domaine ?

Les activités de l'ACNUSA pourraient-elles également être le cadre d'une réflexion sur l'utilisation des substances phytosanitaires dans les aéroports ? Le sujet est loin d'être anecdotique, certaines pratiques étant source de fortes pollutions.

M. Jacques Alain Bénisti. Avec M. Jean-Pierre Blazy nous menons un combat inlassable contre les nuisances aéroportuaires. Il est inadmissible que, comme vous l'avez dit, on développe les zones de survol par décisions agréées par la DGAC et le ministre chargé des transports, faisant ainsi subir à des populations jusque-là épargnées des nuisances incessantes. L'exemple d'Orly est particulièrement aberrant : il a été donné quitus à Aéroports de Paris pour développer l'activité internationale de l'aéroport, ce qui va accroître les nuisances par l'ajout d'une piste pour les gros porteurs, avec un survol de zones sur-densifiées. Un certain nombre de personnes ont acheté des logements dans des zones survolées mais en le sachant au moment de l'achat. Ce n'est évidemment pas le cas des habitants de secteurs jusqu'alors non survolés et qui le deviennent.

Or, nous avons des propositions sur ce sujet. Dans tous les aéroports internationaux, quand il y a un développement du trafic au-dessus de zones sur-densifiées, il faut délocaliser soit l'aéroport, soit les pistes. C'est ce que nous proposons pour Orly, qui a effectivement besoin de développer son trafic international : il est tout à fait concevable de délocaliser une partie des pistes à une trentaine de kilomètres, avec une gare TGV et la possibilité d'utiliser les voies du TGV pour rallier ces pistes en 17 minutes depuis l'aéroport.

Pour les vols de nuit, il suffit de modifier les trajectoires, sinon ce seront 6 millions d'habitants de l'Île-de-France qui seront survolés la nuit, qui plus est par des avions très bruyants. La Postale et les opérateurs de fret sont d'accord pour contourner les zones sur-densifiées. Nous plaçons en vous notre confiance pour faire accepter ces propositions de bon sens par la DGAC.

M. Stéphane Demilly. Je vous remercie, Monsieur le président, pour votre franc-parler. Je souhaite vous interroger sur quatre points :

Comme vous l'avez rappelé, l'ACNUSA a été créée par une loi de 1999, présentée par M. Jean-Claude Gayssot, dans le contexte de l'extension de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Se posait déjà alors la question, très sensible, de la maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports. Comment la prise en compte de cette problématique a-t-elle évolué depuis 1999 ? Je suis à la fois sceptique et inquiet face aux propos que vous avez tenus. Pourriez-vous y revenir ?

La loi « Grenelle II » a conféré à l'ACNUSA de nouveaux pouvoirs, pour lesquels le groupe centriste avait activement milité. Quel est le bilan de l'exercice de ces nouvelles responsabilités ?

S'agissant des propositions récentes que vous avez présentées sur les vols de nuit, je retiens celle d'une plage horaire sans vols dans la nuit du samedi au dimanche. Pour certains riverains, cette solution serait insuffisante. Quel en serait l'impact économique et financier ?

J'ai reçu un courrier, dont je souhaite faire état, de Mme Chantal Beer Demander, vice-présidente de l'Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA), fédération de 75 associations. Il semble que des difficultés relationnelles importantes existent entre cette fédération et l'ACNUSA ! Elle vous accuse notamment d'iniquité, vous reprochant d'être un défenseur de l'économie aéronautique. Quelle réaction cela suscite-il de votre part ? Quel mode opératoire envisagez-vous à l'avenir pour rétablir la confiance ?

M. Patrice Carvalho. L'Île-de-France concentre 60 % du trafic aérien français et 3 millions de Franciliens vivent sous les couloirs aériens. On pourrait considérer que ces résidents pourraient aller vivre ailleurs, mais ils n'ont pas forcément eu de choix. Certaines familles, qui résident là depuis longtemps, ont vu leurs propriétés dévaluées et sont de ce fait condamnées à y demeurer ; d'autres ont profité des prix faibles du foncier pour y acquérir des logements ; d'autres encore y sont contraints par la crise du logement.

En ce qui concerne les vols nocturnes, Roissy-Charles-de-Gaulle est le premier aéroport européen en termes de mouvements, avec 60 000 vols par an entre 22 heures et 6 heures. De nombreuses études épidémiologiques ont montré les dangers que fait courir cette intense activité nocturne sur la santé des citoyens. Je n'ignore pas l'argument de l'emploi, souvent invoqué contre la limitation des vols, mais je ne suis pas certain qu'il soit valide. Au niveau européen, il y a quatre plateformes ayant un trafic annuel de 500 000 mouvements : Roissy, Londres, Francfort et Amsterdam. Or les trois concurrents de Roissy ont réduit le nombre de vols de nuit, pour atteindre la moitié du trafic nocturne de la plateforme francilienne, sans impact économique et social négatif. Quand en sera-t-il de même pour Roissy ?

Je souhaite aborder deux autres points. Le premier concerne le kérosène. Si l'on entend beaucoup que le diesel est une catastrophe pour la santé, cela veut-il dire pour autant que le kérosène est inoffensif ? J'aimerais tout de même connaître les effets de ces grandes quantités de kérosène larguées dans l'atmosphère sur la population et sur les productions agricoles donc alimentaires... Deuxièmement, je m'inscris en faux contre ce que vous avez dit : la végétalisation n'arrête pas le bruit ! Le talutage, lui, est efficace, mais il faut alors faire des talus assez hauts pour pouvoir « casser » le bruit.

M. Philippe Plisson. Pouvez-vous nous confirmer ou non l'efficacité des deux quotas de bruit spécifiques à la période nocturne que vous avez demandés en mai dernier à la DGAC ?

Concernant le problème des nuisances sonores induites par l'Airbus A320, il semblerait qu'une solution technique simple ait été trouvée, un dispositif plaçant une pièce métallique devant les cavités situées sous les ailes, qui évite à l'air de s'engouffrer et d'entrer en résonance. Quelle est votre opinion sur ce dispositif ? Quel intérêt y portez-vous, et estimez-vous qu'il faudrait l'imposer aux professionnels du secteur ?

Finalement, afin de diminuer les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre engendrées par les activités aéroportuaires, la meilleure solution ne serait-elle pas de limiter le trafic aérien aux grandes distances et d'éviter que le trafic mondial double dans les vingt ans à venir ?

M. Jacques Kossowski. Le principal problème des nuisances aéroportuaires est le bruit. Des évolutions technologiques sur les moteurs d'avion peuvent-elles à terme améliorer la situation ? A-t-on constaté une amélioration ces dernières années avec les nouvelles générations d'appareils ?

Par ailleurs, est-ce l'ACNUSA qui recouvre les amendes, et si oui, de quelle manière et avec quels résultats ?

M. Yannick Favennec. La DGAC vient d'apporter un nouvel élément dans le dossier Notre-Dame-des-Landes, en annonçant résultats d'une étude sur l'évolution des nuisances sonores autour de l'aéroport. Selon cette étude, ces nuisances sonores ont fortement augmenté, et près de 80 000 habitants seraient concernés à terme si l'activité de l'aéroport actuel était maintenue. Avec la croissance du trafic, les habitants du centre de Nantes subiraient à terme, aux heures de pointe, le passage d'un avion toutes les deux minutes. La DGAC a indiqué que cette étude confirme les avantages du transfert de l'activité aéroportuaire sur le nouveau site de Notre-Dame-des-Landes, pour lequel la population impactée par les nuisances sonores ne dépassera pas 2 700 personnes à terme.

Cette étude a été contestée, notamment par des pilotes, qui ont fait faire une autre étude dont les résultats sont très différents. J'aimerais avoir votre avis sur ce dossier extrêmement sensible.

M. Yves Albarello. Dans votre rapport d'activité 2012, vous indiquez qu'une mission a été confiée à M. Jean Rebuffel sur les vols de nuit, et vous concluez par un constat d'échec. Pourriez-vous développer votre propos sur les pistes étudiées ?

S'agissant des ILS (*Instrument Landing Systems* – Systèmes d'atterrissage aux instruments), vous avez demandé à la DGAC de vous fournir un rapport concernant leur relèvement et une étude comparative des populations survolées. Ce rapport et cette étude vous ont-ils été remis ?

Les prévisions de croissance pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle annoncent 120 millions de passagers à l'horizon 2030, contre 62 millions en 2013. C'est bien pour Charles-de-Gaulle, pour la France, pour la croissance et pour l'emploi. Mais quelles mesures pourraient être prises pour anticiper cette évolution ?

Je voudrais également évoquer l'aéroport du Bourget : c'est le seul aéroport à ne pas avoir de plan d'exposition au bruit. Il a un PEG mais pas de PEB. Normalement, le PEB devrait arriver d'ici la fin de cette année. Pouvez-vous nous en dire quelques mots, et en particulier nous dire pourquoi ce PEB serait réducteur par rapport au PEB de Roissy-Charles-de-Gaulle ?

Enfin, je voudrais vous apporter mon appui sur l'urbanisation en zone C. Je suis député d'une partie de la plateforme aéroportuaire. Il y a énormément de villages ruraux qui sont en train de mourir parce qu'ils n'ont pas le droit de s'étendre. Je suis l'un de ceux qui militent pour que l'on puisse assouplir ces zones pour redonner vie à ces villages.

M. Christophe Priou. Mon collègue Yannick Favennec a parlé d'un aéroport qui n'existe pas : Notre-Dames-des-Landes. Le Premier ministre, qui suit particulièrement ce dossier, a mis en place une commission de dialogue qui a préconisé la réalisation d'un certain nombre d'études. La direction générale de l'aviation civile a remis récemment un rapport prospectif sur le fonctionnement du site actuel de Nantes-Atlantique en 2030 : on passerait de 500 000 passagers à 6 millions et de 48 000 mouvements à 69 000. Ces projections vous semblent-elles pertinentes ?

Toujours en ce qui concerne Nantes-Atlantique, le plan d'exposition au bruit a été conçu en 2004. La démographie locale a largement progressé depuis. Une actualisation est-elle à l'ordre du jour ?

M. Jean-Marie Sermier. Je vais solliciter un éclairage technique sur les amendes encourues par les auteurs de mouvements nocturnes interdits ; vous avez plaidé pour leur relèvement à un niveau dissuasif. J'avoue ne pas comprendre car j'imaginai que les opérations de décollage et d'atterrissage étaient soumises à l'aval de la tour de contrôle et des « aiguilleurs du ciel ». Quelle est leur responsabilité en la matière ? S'ils donnent un accord, sont-ils comptable du mouvement qui s'ensuit ? S'ils refusent l'autorisation, les compagnies aériennes peuvent-elles enfreindre la consigne ?

M. Bertrand Pancher. Je voudrais féliciter l'ACNUSA pour la qualité de ses travaux et son engagement alors que ses moyens sont particulièrement restreints. Votre rapport remis au Président de la République a pour thèmes principaux l'urbanisation, que vous avez beaucoup évoquée ce matin, et la concertation. Le sujet vous est cher et vous m'aviez auditionné à son propos il y a un an. Avez-vous progressé sur la transparence des informations relatives à la qualité de l'air ?

Pour mieux informer les citoyens, et notamment les riverains, vous envisagez d'adjoindre aux plateformes relevant de l'ACNUSA des instances plus ou moins formelles de dialogue et d'échange sur les sujets les plus sensibles localement. Votre réflexion a-t-elle avancé sur ce point ?

M. Jean-Pierre Vigier. Votre rapport d'activité 2012 a dénoncé le nombre excessif des vols de nuit et le survol intempestif des agglomérations en raison de détournement de trajectoires. Les amendes ne semblent pas décourager les grandes compagnies aériennes. J'ai cru comprendre que vous aviez des propositions alternatives à formuler. Quelles sont-elles ?

M. Jean-Luc Moudenc. Élu toulousain, je suis très sensible à votre intérêt pour l'insonorisation. La répartition des compétences entre les collectivités territoriales et la direction aéroportuaire me semble pour le moins paradoxale : les communes participent au

financement des insonorisations sans être au contact des populations pour la procédure, dont la gestion et l’instruction sont assurées par l’exploitant de l’aéroport. On constate finalement que les crédits ouverts ne sont pas consommés dans leur intégralité, et que les citoyens se trouvent insuffisamment informés. Or, les élus locaux apparaissent comme les plus qualifiés pour communiquer auprès des résidents affectés. Seriez-vous favorable à un renforcement de leurs prérogatives pour le recensement des logements à isoler et pour piloter les dossiers afférents ?

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. Il y a deux ans, l’ACNUSA a institué un groupe de travail sur l’activité aéroportuaire et la gestion de la qualité de l’air. Pourriez-vous faire un point sur l’avancement de ses travaux ? Je vous passe la parole pour répondre à ces nombreuses questions.

M. Victor Haïm. Ma tâche est ardue car les questions sont effectivement en nombre et font écho à des considérations particulièrement techniques. Je vais m’attacher à répondre et, si je n’y parvenais pas, je serais tout prêt à revenir devant votre commission pour apporter des informations complémentaires.

Londres et Paris connaissent des trafics nocturnes similaires : cent cinquante vols de nuit de l’autre côté de la Manche contre cent soixante-dix à Roissy. Ce sont des valeurs comparables. Mais la capitale britannique compte trois aéroports qui se répartissent les nuisances, ce que nous ne faisons pas. Si d’aventure on décidait de transférer à Orly la moitié des créneaux de Roissy, les nuisances connexes sur Roissy seraient divisées par deux. Il faut avoir cet élément à l’esprit avant de procéder à des comparaisons. Quant à Francfort, un couvre-feu y est appliqué de minuit à 5h – 5h30 en réalité – ; les vols sont concentrés entre dix heures et minuit grâce à l’ouverture d’une piste supplémentaire tandis que le fret rapide est traité dans une ville voisine. Le problème n’a pas été résolu : il a été déplacé. J’ajoute que le coût économique n’est pas si limité : le trafic cargo de Roissy a reculé de 4,2 % sur un an quand Francfort progressait de 0,7 %, alors que le dynamisme de l’économie allemande aurait pu permettre une croissance plus significative.

Schiphol serait probablement ravi d’accueillir les plateformes de Fedex, dont le seul intérêt de demeurer en France tient à son activité nocturne avec Air France. Diviser par deux les vols de nuit empêcherait l’entreprise de travailler et précipiterait sa délocalisation vers la Hollande, dont le taux de TVA est déjà plus avantageux.

M. Jacques Alain Bénisti. Personne n’imagine ce scénario. Mieux vaudrait rechercher de nouvelles trajectoires.

M. Victor Haïm. L’impact économique d’une fermeture de vingt-quatre heures est certain. Toutefois, il faut rapporter cet impact aux gains sanitaires qui en découleraient. Je suis persuadé que l’impact d’une nuit de sommeil complète est suffisamment positif sur les populations locales pour que cette piste soit explorée. Il n’y aurait *a priori* aucune difficulté pour les aéroports de province. Seul celui de Roissy pose problème. En outre, Orly est bien fermé la nuit sans que cela ait plongé les environs dans les affres d’une dépression économique. Si la sanctuarisation de la nuit du samedi au dimanche est impossible, n’est-ce pas envisageable la nuit précédente ou la nuit suivante pour permettre aux gens de dormir paisiblement ?

Un schéma national des transports aériens serait un bel outil pour coordonner l'ensemble des problématiques. Mais sa conception relève de l'initiative politique, non d'une décision d'une administration appelée à gérer le quotidien.

La taxe sur les nuisances sonores aériennes est liée aux rotations des aéronefs. Il serait possible d'en distraire une partie, non à destination du budget général de l'État, mais au bénéfice des collectivités environnantes pour la réalisation d'équipements locaux – éventuellement sous l'égide de la Banque publique d'investissement. Là encore, la décision relève du politique. L'ACNUSA ne peut faire que des propositions...

Un relèvement de trois cents mètres équivaut à deux décibels en moins. Ce n'est pas énorme mais il faut le prendre en considération : je rappelle que le bruit diminue de moitié tous les dix décibels. Il faut faire avec l'existant, c'est-à-dire avec de nouvelles routes qui font souffrir de nouvelles populations. Une étude pilote sera lancée sur Orly et Roissy avant d'être généralisée. J'indique à la commission que l'aéroport de Francfort parvient à faire effectuer aux appareils actuels des descentes à 4,5° au lieu de 3° ; or descendre plus vite et de plus haut signifie moins de bruit et moins de populations impactées. Il y a des réticences, mais les Allemands ont convaincu les pilotes de se prêter à cette évolution, et un relèvement a également eu lieu à Marseille. Il faut mener toutes les réflexions en relation avec les capacités des avions : d'abord l'étude théorique, ensuite la simulation, enfin l'expérimentation.

S'agissant de l'A 320, il est possible de corriger les sifflements qui gênent les riverains éloignés, mais l'homologation de la modification qui permettrait cette correction n'est pas encore intervenue. Il s'agit d'une demande ancienne d'Air France, mais Airbus n'a pas pour l'instant donné son feu vert.

Que peut faire l'ACNUSA ? J'ai proposé à son collègue qu'au cas où une compagnie sanctionnée pour gêne sonore s'engage à réaliser les travaux permettant de l'éliminer ou de l'atténuer, son amende soit divisée par deux, ce qui équivaut à une subvention pour le programme de travaux induit. Mais je ne suis pas sûr que ma proposition soit acceptée, car certains y voient une rupture d'égalité. Pour ma part, je me préoccupe d'abord des gens qui vivent sous les couloirs aériens : si nous arrivons à réduire les nuisances sonores qu'ils subissent, nous aurons fait du bon travail.

M. Jacques Alain Bénisti. La remise d'amende pourrait-elle dans votre esprit aller jusqu'à 20 000 euros ?

M. Victor Haïm. Non, car les amendes dont le montant s'élève à 40 000 euros concernent les créneaux ou les chapitres, et pas les trajectoires.

En 2010, la mission de l'ACNUSA a été étendue, vous le savez, à l'ensemble des nuisances aéroportuaires. À mon arrivée, tout le monde pensait que cette extension ne recouvrait que la pollution de l'air : les débats parlementaires démontrent le contraire, le législateur ayant eu le souhait d'englober toutes les nuisances générées par les plateformes aéroportuaires. Or le collègue de l'ACNUSA ne dispose pas en son sein de spécialiste de la pollution de l'air. Une rallonge budgétaire m'a cependant permis d'embaucher un ingénieur, qui sera bientôt épaulé par un technicien, pour traiter de cette question. Pour autant, l'ACNUSA ne dispose d'aucune compétence dans le domaine de l'eau et des nappes phréatiques ni des sols. J'ai fait du droit et de la philosophie, mais mes connaissances en chimie restent limitées. (*Sourires*)

Les trajectoires d'approche et de décollage ayant été modifiées, nous avons demandé à la DGAC de nous fournir des données précises car on voit bien que l'exposition aux nuisances évolue. La bonne question à se poser est la suivante : dans les communes concernées, y a-t-il plus ou moins de personnes exposées aux nuisances sonores ? Il faut partir des tracés existants, et déterminer là où des améliorations demeurant possibles. En multipliant les angles et les trajectoires, on court le risque de multiplier les nuisances.

Prenez l'exemple du petit aéroport de Cannes, qui n'accueille pas de gros avions, mais plutôt une aviation légère, essentiellement de tourisme et d'affaires. Les récriminations des riverains à l'égard du bruit y sont bien supérieures à celles exprimées à Roissy : il persiste bien là une part de subjectivité. Pourquoi ? Les habitants de Cannes et de ses environs vivent face à la Méditerranée, et les passages d'avions leur semblent catastrophiques et invivables. Cette attitude pose le problème de la gêne sonore, qui naît en deçà du seuil où l'exposition ne génère plus de risque pour la santé publique. Jusqu'à quel point les riverains d'une plateforme doivent-ils, dans l'intérêt général, supporter cette gêne ? Nous pensons que cet intérêt en détermine un certain niveau, et qu'un problème se pose lorsque des habitants y sont soumis sans l'avoir prévu *a priori*.

C'est pour cette raison que je suis hostile au déplacement d'Orly, aéroport ouvert en 1921 et accessible aux passagers depuis 1950 : les riverains ne pouvaient ignorer qu'ils allaient vivre à proximité des avions. Imaginons son déplacement dans la ville de Pithiviers : pour 1 million de passagers, vous savez qu'une plate-forme crée environ 1 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects. Les salariés qui travaillent actuellement à Orly, si on devait les affecter dans cette ville, devraient déménager, avec tous les problèmes familiaux induits. Sur place, il faudrait créer, pour les accueillir, une agglomération à côté de la plateforme, avec des bâtiments d'habitation, des hôtels et des services des douanes et de la gendarmerie nationale. Ce faisant, on ne ferait que déplacer le problème, ce qui constitue la pire des solutions : je vous rappelle qu'un département disparaît tous les ans sous le béton. La superficie de la France, comparable à un État d'Amérique du Nord, ne justifie pas l'existence de plus d'un grand aéroport. Cela n'a pas de sens.

M. Jacques Alain Bénisti. Ma proposition de déplacement ne concernait qu'une piste.

M. Victor Haïm. Cela ne change rien. On ne peut déplacer les pistes sans déplacer dans le même temps les personnes qui travaillent sur la plateforme et sans prévoir les services liés. Se pose également la question de l'enregistrement des passagers et de leurs bagages, qui ne peut avoir lieu que sur la plateforme.

M. Jean-Paul Chanteguet, président. Je connais un bon aéroport à Châteauroux, avec des pistes de 3 600 mètres, qui est sous-utilisé. (*Sourires*)

M. Victor Haïm. Le village de Wattres, qui compte 110 habitants, a par exemple été proposé pour l'implantation de Fedex. Cela ne me paraît pas sérieux : le bassin d'emploi de la région entière ne suffirait pas à absorber la demande de main-d'œuvre qu'occasionnerait cette implantation.

Pour répondre aux doutes exprimés à propos du développement urbain, un groupe de travail présidé par un préfet a travaillé sur la plateforme d'Orly. Il a relevé, entre autres, une forte poussée de l'urbanisation autour de la plateforme de Roissy. Vous savez que l'ACNUSA a pris l'habitude de se rendre sur toutes les plateformes pour juger *in concreto* des questions

qui s'y posent : j'ai donc bien pris conscience, que ce soit à Bordeaux ou à Toulouse, de celles liées à l'urbanisation autour des plateformes.

Un membre du collège de l'ACNUSA a été directeur des services à Lyon : il m'a confié qu'on constate un mitage considérable autour de l'aéroport Saint-Exupéry. Le même phénomène peut être observé autour de Charles de Gaulle, en région Île-de-France. Les gens s'installent près de leur lieu de travail, comme ils le faisaient autour des carrefours de circulation des diligences ou des bateaux à voile au XVII^e siècle. Un rapport du CREDOC de 2012 met en lumière la souffrance des salariés liée à l'éloignement grandissant entre leur lieu de travail et leur domicile. Pour prendre un exemple que je connais, au tribunal administratif de Melun, les greffières obligées de se rendre au Mesnil-Amelot pour des audiences ont protesté en raison de l'allongement des temps de transport et des problèmes de garde d'enfants.

J'ai été par ailleurs interrogé sur le bilan des nouvelles responsabilités que l'ACNUSA s'est vue confier par la loi de juillet 2010 dite « Grenelle II ». Notre démarche reste balbutiante, même si un spécialiste de la pollution de l'air a, je l'ai indiqué, pu être recruté : je pense pouvoir vous en dire plus l'an prochain. Nous avons cependant mis en place un groupe de travail sur l'impact des pollutions liées à l'ensemble des activités aéroportuaires, et pas seulement celles liées au trafic aérien.

L'union de lutte contre les nuisances aéroportuaires, association présidée par une habitante de Toulouse, ne veut pas comprendre l'utilité du trafic aérien. Elle milite par exemple pour un niveau de nuisance sonore de 40 dB à l'intérieur des bâtiments ! L'OMS recommande ce niveau, mais à l'extérieur. Cette association pense que l'appréciation *in concreto* n'est pas favorable aux riverains des plateformes, et cela est vrai, mais pour l'ACNUSA, je vous l'ai dit, celle-ci n'est pas non plus favorable à la DGAC ni aux compagnies aériennes. Nous essayons de trouver un *modus vivendi* avec l'ensemble des parties prenantes. La démarche suivie par le groupe de travail formé par Jean Rebuffel sur les vols de nuit illustre la difficulté d'atteindre cet objectif : malgré une analyse très fine et pertinente de l'existant, il a échoué à trouver un consensus quand il s'est agi de passer aux propositions. Je sais que le ministre chargé des transports a été de nouveau saisi de la question par Jean-Pierre Blazy.

Un membre de la commission a souhaité savoir quel était l'impact de l'évolution technologique sur celle des nuisances. Nous avons récemment rendu visite à Airbus, et, même si je suis resté, à titre personnel, sur ma faim, n'ayant pu rencontrer le responsable de la prospective du groupe, les nouvelles générations d'avions vont apporter des améliorations intéressantes, ce qui a été confirmé par un rapport d'Air France. La Commission européenne nous a également récemment rappelé qu'en 1978, un aéronef comme le B747-200 produisait 85 dB pour une aire de 12 km², pour une masse de 300 tonnes, alors qu'en 2008, l'A 380 ne générait, pour un niveau d'émissions sonores comparable, que 4 km², pour 510 tonnes, soit une masse près de deux fois plus importante.

M. Philippe Plisson a suggéré de réserver le transport aérien aux longs courriers, et tous les autres modes de transport aux distances couvertes par les court et moyen-courriers. Il faut avoir en tête que, pour un même nombre passagers transporté, un avion ATR-42 consomme 2 litres de carburant au kilomètre par passager, soit moins qu'un bus, et que son impact environnemental est plus faible que celui de tous les autres modes de transport. Au plan européen, les nuisances induites par le train touchent 6 millions de personnes, celles

générees par l'avion trois seulement. Chaque mode s'avère pertinent en fonction de la distance à parcourir et du temps de transport.

La domiciliation hors du territoire national des sièges sociaux des compagnies étrangères opérant en France peut constituer un obstacle au recouvrement des amendes. Aussi la condamnation conjointe et solidaire du fréteur et de l'affréteur permet désormais d'assurer le règlement d'à peu près 85 % des litiges. En cas d'amende sanctionnant une absence de créneau, la responsabilité de l'aiguilleur du ciel ne peut être recherchée, la DGAC privilégiant la sécurité et n'intégrant pas encore la préservation de l'environnement dans ses objectifs. Elle mène actuellement une réflexion afin de trouver un moyen de sanction à l'encontre des aéronefs qui décollent sans créneau, mais je suis persuadé qu'elle pourrait relever systématiquement la liste des fautifs et nous la transmettre : à la longue, le caractère dissuasif des amendes permettrait de faire disparaître ce type de pratiques donc de limiter les nuisances.

La concertation et la communication me paraissent fondamentales, d'autant plus que la DGAC n'a pas le culte de la transparence. Cela vous explique mon obstination à obtenir la transparence du *tracking*, c'est-à-dire la possibilité pour tous nos concitoyens d'accéder aux informations relatives aux trajectoires des avions, par exemple sur leurs *Smartphones*. Je crois, compte tenu du fait que nous avons fait sauter le verrou de la sécurité, que cela va arriver. J'espère que le même résultat positif pourra être obtenu concernant le déport.

S'agissant des possibles bénéfiques de l'insonorisation, grâce au produit de la TNSA, j'ignore comment se passent précisément les choses : je sais que, concernant les plateformes de taille modeste, où les bassins de population concernés sont peu importants, les opérateurs font quasiment du porte-à-porte ; dans les autres cas, ils agissent selon une méthode plus générale. À mon sens, les élus doivent assurer une information du public dans les zones concernées. Les aéroports jouent le rôle de trésorier dans la perception de cette taxe : je ne sais pas si les collectivités locales, ou une institution nationale, comme la banque publique d'investissement, pourraient le remplir de façon plus satisfaisante.

Vous aurez remarqué ma sensibilité aux procédures permettant, grâce à une modification des trajectoires, d'habiter près des plateformes en limitant l'impact des nuisances sonores. Le guidage des avions par satellite - 85 à 90 % disposant à bord de l'équipement idoine - offre la possibilité de concentrer les passages d'avions sur une route très étroite, de l'ordre de 500 mètres, ce qui implique une concentration de l'impact sonore. Cela permet un accroissement du nombre de riverains non impactés, tandis que ceux, moins nombreux, qui se trouvent impactés plus fortement pourraient soit bénéficier d'un financement de leurs travaux d'isolation, soit choisir de quitter le site, moyennant une juste et préalable indemnisation. Pour autant, la mise en œuvre d'une telle réforme implique peut-être une formation des pilotes.

En conclusion, je voudrais insister sur le fait que la croissance du trafic aérien ne signifie pas nécessairement une augmentation des nuisances aéroportuaires. Les techniques nouvelles permettent en effet une concentration et une réduction de ces nuisances. Il faut à mon sens privilégier les solutions permettant d'une part le développement de l'activité économique et la réduction du chômage, et d'autre part minimisant le coût des nuisances pour la santé publique.

Je vois que le temps me manque pour évoquer le dossier de Notre-Dame-des-Landes (Sourires).

Un dernier mot sur le plan d'exposition au bruit du Bourget : l'administration était persuadée de l'avoir réalisé dans les formes. Mais au cours de la rencontre sur place entre l'ACNUSA et la CCE, il est apparu cette dernière n'avait qu'informée de la procédure. Il faut donc qu'elle en soit saisie, qu'elle l'approuve et qu'elle nous le transmette. Pour Orly, bien qu'elle ne soit pas concernée par l'enquête d'utilité publique, j'ai demandé à ce que tous les documents de l'enquête soient transmis à l'ACNUSA. Cela nous permettra de vérifier si certaines craintes exprimées ce matin ont un fondement, et si nous devons en conséquence faire remonter certaines réserves. Nous poursuivons cette démarche visant à améliorer la transparence avec la DGAC, en vue d'étendre le nombre de parties prenantes aux enquêtes publiques, afin de ne pas laisser tant de monde à l'extérieur.

M. Jean-Paul Chanteguet, président. Je vous remercie pour cet échange dynamique, de qualité et particulièrement instructif, ainsi que pour l'action que vous menez à la tête de l'ACNUSA.

*

Informations relatives à la Commission

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire procède à la nomination d'un rapporteur sur la proposition de loi visant à la mise en œuvre effective du droit humain à l'eau potable et à l'assainissement (n° 1375).

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. La proposition de loi visant à la mise en œuvre effective du droit humain à l'eau potable et à l'assainissement a été renvoyée à la commission du développement durable. Cette proposition de loi est cosignée par M. Jean Glavany, Mme Marie-George Buffet, MM. François-Michel Lambert, Bertrand Pancher, Stéphane Saint-André et moi-même. Je propose que nous nommions un rapporteur afin qu'il puisse commencer ses travaux et procède à toutes les auditions nécessaires. J'ai reçu la candidature de M. Michel Lesage (groupe SRC).

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire nomme alors M. Michel Lesage, rapporteur sur la proposition de loi visant à la mise en œuvre effective du droit humain à l'eau potable et à l'assainissement (n° 1375).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 6 novembre 2013 à 9 h 45

Présents. - Mme Laurence Abeille, M. Yves Albarello, M. Alexis Bachelay, Mme Catherine Beaubatie, M. Jacques Alain Bénisti, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Jean-Louis Bricout, Mme Sabine Buis, M. Vincent Burroni, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Jean-Jacques Cottel, Mme Florence Delaunay, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Christophe Fromantin, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, M. Arnaud Leroy, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Franck Montaugé, M. Jean-Luc Moudenc, M. Yves Nicolin, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Gilbert Sauvan, M. Jean-Marie Sermier, M. Thierry Solère, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Christophe Bouillon, M. Guillaume Chevrollier, M. David Douillet, M. Laurent Furst, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, M. Olivier Marleix, M. Franck Marlin, M. Napole Polutélé, Mme Sophie Rohfritsch, M. Martial Saddier, M. Gilles Savary, M. Gabriel Serville, M. Patrick Vignal