

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X 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

- En application de l'article 13 de la Constitution, audition de M. Gilles Leblanc, dont la nomination est proposée par M. le Président de la République à la fonction de président de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).. 2
- Vote sur la proposition de nomination..... 19

Mercredi

21 mars 2018

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 43

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu, en application de l'article 13 de la Constitution, M. Gilles Leblanc, dont la nomination est proposée par M. le Président de la République à la fonction de président de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Mme la présidente Barbara Pompili. Mes chers collègues, en application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010, nous auditionnons ce matin M. Gilles Leblanc, que le Président de la République a proposé, le 6 mars dernier, de nommer à la présidence de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), autorité administrative indépendante. Je rappelle que l'actuel président de l'ACNUSA est M. Victor Haïm.

Le Président de la République ne peut procéder à la nomination si l'addition des votes négatifs dans chaque commission compétente de l'Assemblée nationale et du Sénat représente au moins trois cinquièmes des suffrages exprimés. M. Gilles Leblanc a déjà été entendu par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, hier après-midi. L'audition d'aujourd'hui, publique, sera donc suivie d'un vote à scrutin secret, effectué par appel nominal et hors la présence de M. Gilles Leblanc. Des bulletins vous seront distribués et aucune délégation de vote n'est possible.

Un questionnaire de notre commission a été envoyé à M. Gilles Leblanc préalablement à son audition. Ses réponses ont été rendues publiques sur le site internet de l'Assemblée nationale.

Monsieur Leblanc, c'est avec plaisir que nous vous accueillons. Le Président de la République propose de vous nommer à la présidence de l'ACNUSA à un moment important puisqu'hier, ont été lancées les Assises nationales du transport aérien, qui devraient durer jusqu'au mois de septembre. Vous êtes donc susceptible de jouer un rôle très actif dans ce grand moment de concertation des acteurs du transport aérien. Ils évoqueront notamment les enjeux environnementaux de ce mode de transport, dans le cadre d'un groupe de travail spécifique. La question des nuisances engendrées par le transport aérien, au cœur des compétences de l'ACNUSA, y sera évidemment centrale.

Dans cette optique, pourriez-vous nous faire part de votre analyse de la situation du secteur du transport aérien et du rôle que doit dès lors jouer l'ACNUSA ? Son champ de compétences et ses prérogatives vous semblent-ils adaptés aux enjeux ? Les procédures sont-elles, selon vous, satisfaisantes ou pourraient-elles être améliorées, qu'il s'agisse des sanctions susceptibles d'être prononcées par l'autorité, de son pouvoir de recommandation ou des modalités d'information du public, en particulier des riverains des aéroports ? Quel pourrait être le message de l'ACNUSA lors de ces assises ?

M. Gilles Leblanc. Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, je suis ingénieur général des eaux et forêts. J'ai exercé un certain nombre de responsabilités dans les services de l'État – au niveau départemental, au niveau régional et au niveau central. J'ai aussi, plusieurs fois, exercé des fonctions en détachement auprès de collectivités territoriales, dans le département du Val-d'Oise, en établissement public – à Voies navigables de France (VNF) et à la direction du Port autonome de Paris – et dans plusieurs cabinets ministériels. J'ai deux fois été détaché au ministère des affaires étrangères pour travailler au niveau international, auprès du Maroc et, dans le cadre d'une mission internationale, immédiatement après le séisme en Haïti.

Mon expérience, assez diversifiée, comporte des éléments sur lesquels je voudrais insister. Dans le champ environnemental, j'ai eu à intervenir essentiellement au moment où je m'occupais des questions d'hydraulique avec le service navigation de la Seine de VNF, dans les dix-neuf départements du bassin de la Seine, à la fois sur la mise en place du schéma directeur d'assainissement de la région Île-de-France et surtout sur le fonctionnement hydraulique de la Seine, singulièrement la gestion des problèmes d'étiage et des problèmes d'inondation. C'est effectivement à cette époque qu'ont été faites les études qui ont alerté à nouveau sur les problèmes posés par le risque d'inondation.

J'ai aussi été amené à exercer des responsabilités un peu singulières dans le champ de la sécurité. En effet, j'ai été appelé, après les attentats de New York, à assurer les responsabilités de haut fonctionnaire de défense et de sécurité pour l'ensemble des secteurs d'activité relevant du ministère de l'écologie, à un moment où il était nécessaire de reprendre un certain nombre d'initiatives et de travailler sur les questions de prévention et de gestion de crise.

Actuellement, je suis en charge de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement en Île-de-France. En cette qualité, comme vous avez dû le remarquer dans mon *curriculum vitae*, j'exerce un certain nombre de fonctions d'administrateur, dont celle d'administrateur de Groupe ADP, anciennement Aéroports de Paris. J'en démissionnerai bien évidemment si je suis nommé président de l'ACNUSA. Je suis également administrateur de la Régie autonome des transports parisiens (RATP), de la Société du Grand Paris (SGP) et de plusieurs établissements publics, dont l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF).

Ma carrière est entièrement tournée vers les questions d'aménagement, d'environnement et de transport, que ce soit le transport terrestre, le transport maritime ou le transport aérien, avec deux lignes de force. La première, ce sont les sujets de prévention, de sécurité et de gestion de crise. J'ai été informé de ces questions et j'ai acquis un certain nombre d'expériences, y compris dans des situations difficiles. Autre ligne de force, les questions de pédagogie, de formation et de management public ont également marqué mon exercice professionnel et j'ai été amené à enseigner à plusieurs reprises dans des cadres différents.

J'en viens à l'intérêt que je porte à l'ACNUSA. Mon parcours m'a formé et préparé à exercer un certain nombre de responsabilités. Ce qui est attendu de l'ACNUSA en termes d'indépendance, de compétences et d'impartialité m'intéresse en tant qu'exercice professionnel. Il s'agit de concilier des intérêts qui peuvent apparaître divergents ou l'être objectivement : le développement économique et touristique des grandes régions ; les évolutions des modes de transport, dans un contexte de croissance effectivement assez importante, madame la présidente, du transport aérien de passagers ou de fret ; les attentes et les aspirations des populations qui peuvent être amenées à subir les nuisances. Lors de sa création, en 1999, l'ACNUSA devait se consacrer essentiellement à la problématique des nuisances sonores. Après le Grenelle de l'environnement, sa compétence a été étendue à l'ensemble du champ de l'environnement, singulièrement aux pollutions de l'air, mais nous pourrions y revenir.

Par son budget et ses effectifs, l'ACNUSA est la plus petite des autorités administratives indépendantes. Sa compétence procède de la qualification de ses dix membres, eux-mêmes choisis en fonction de leur expérience et leurs compétences, et d'une vingtaine de membres associés, également choisis pour leurs compétences. Le fonctionnement

de l'autorité, collégial, repose sur une petite équipe. L'équipe administrative compte simplement une douzaine de personnes. La fonction de sanction est importante dans la régulation, même si la médiation et le conseil sont réels. Il y a l'instruction des dossiers et les sanctions, activité reposant sur une équipe animée par une rapporteure générale qui instruit en fait les dossiers avant que l'autorité ne se prononce.

Disposer des compétences nécessaires me semble indispensable, puisqu'aujourd'hui l'ACNUSA intervient dans un champ varié, notamment élargi aux différentes pollutions atmosphériques. Il est évident que l'ACNUSA a dû acquérir un certain nombre de compétences qu'elle n'avait pas forcément à l'origine. Au travers des recrutements des dernières années, il y a eu un effort, qu'il faut, je crois, poursuivre.

La question de l'indépendance me paraît essentielle. En aparté, j'évoquais tout à l'heure avec l'un d'entre vous les rapports de l'autorité avec l'administration, singulièrement la direction générale de l'aviation civile (DGAC). L'indépendance est importante à la fois dans les analyses, dans la capacité d'écoute et dans la capacité de recommandation. Un certain nombre de recommandations de l'ACNUSA me semblent intéressantes et les Assises du transport aérien me semblent très importantes pour arriver à faire converger un certain nombre de textes et de documents ; je pense essentiellement aux documents locaux – en particulier les plans d'exposition au bruit (PEB) et les plans de gêne sonore (PGS). Il y a aussi la façon dont on peut finalement rendre l'information plus accessible. Les différents documents réglementaires apparaissent aujourd'hui un peu « superposés » ; il faut des améliorations.

Je pense qu'il est important de garder une capacité d'écoute, même si l'équipe est d'un effectif réduit, ainsi qu'une certaine impertinence dans la confrontation au travail des administrations, qui sont dans leur rôle, que ce soit celle de l'aviation civile ou la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature. Il s'agit de parvenir, progressivement, à améliorer un certain nombre de textes.

Je pense qu'elle est aussi importante dans l'analyse des mécanismes mis en œuvre avec la taxe qui sert à financer l'insonorisation. En étudiant le dossier avant de me présenter devant vous, j'ai été surpris de constater que la proportion de logements insonorisés était d'à peine 50 %, alors que le système a été créé il y a maintenant plus de quinze ans – j'étais conscient de la réalité du problème en Île-de-France, mais pas tout à fait de son ampleur nationale. Nous avons un problème d'efficacité du dispositif. Je crois qu'il faut qu'on y travaille. J'ai lu les recommandations et les rapports. Nous pourrions revenir sur les questions de plafonnement, de déplafonnement et de bouquets de travaux, nous pourrions essayer de gagner en rapidité dans le traitement des dossiers. Rien qu'en Île-de-France, 6 100 dossiers sont actuellement en attente, ce qui suscite forcément frustration et insatisfaction. Il faut parvenir à régler ce problème.

L'autorité rend des avis sur les documents locaux et formule des recommandations. Des progrès ont été réalisés, je pense qu'il faut continuer sur cette voie. Aujourd'hui, l'administration s'est imposé de répondre à ces recommandations. Certes, les réponses aux recommandations ne sont pas forcément toujours satisfaisantes du point de vue de l'ACNUSA, mais elles ont maintenant le mérite d'exister.

La question de l'impartialité de l'ACNUSA me préoccupe forcément un peu.

À la suite d'un contentieux, le Conseil constitutionnel a annulé deux dispositions législatives, dont j'espère qu'elles seront rétablies avant la fin du mois de juin pour que l'autorité puisse jouer son rôle de régulation, y compris en exerçant son pouvoir de sanction. Le problème est relativement simple : le Conseil constitutionnel a mis en cause l'absence de séparation des pouvoirs internes à l'autorité et le pouvoir de classement sans suite du président. Les solutions ont été examinées et je souhaite que le problème soit réglé rapidement pour que l'autorité puisse fonctionner correctement. Il n'est pas bon, pour la fonction de régulation d'une autorité, que son pouvoir de sanction soit « mis en sommeil ».

La fonction m'intéresse et je pense pouvoir, avec le collège des membres, y apporter une valeur ajoutée. Je serais le quatrième président de cette instance depuis sa création. Je pense être capable d'indépendance et d'expertise, d'écoute et de propositions. J'en ai conscience, le sujet est complexe. Mme la présidente l'a dit : les débats des Assises de transport aérien sont un moment privilégié pour essayer d'améliorer un certain nombre de nos dispositifs. Je pense que les sujets ont été assez bien cernés. J'espère donc effectivement que l'ACNUSA puisse jouer son rôle et permettre de progresser dans la prise en compte de l'ensemble des nuisances.

Mme la présidente Barbara Pompili. La parole est aux représentants des groupes.

Mme Zivka Park. La lutte contre les nuisances sonores liées au transport aérien est engagée depuis de nombreuses années. Entre 6,5 et 7 millions de Français vivent dans des zones survolées plusieurs fois par jour par des avions volant à moins de 2 000 mètres. C'est le cas dans ma circonscription, comme le précisait un rapport de l'ACNUSA.

Le transport aérien doit manifester encore plus de volontarisme pour réduire ces nuisances sonores et améliorer le quotidien de ces millions de personnes qui vivent à proximité des aéroports. Des efforts sont réalisés par de multiples acteurs – l'administration, les constructeurs, les compagnies aériennes, les aéroports –, conscients du fait que la réduction des nuisances rendrait leur développement plus acceptable par la population. La maîtrise de ces nuisances est effectivement devenue impérative si l'on veut que la population continue à accepter la croissance durable et soutenue du trafic aérien.

Nous souhaiterions vous interroger sur les initiatives qui réduisent les nuisances sonores à proximité des aéroports, notamment les priorités identifiées par l'ACNUSA. En ce qui concerne l'interdiction de l'atterrissage et du décollage des avions les plus bruyants entre 23 heures et 6 heures du matin, quelles sont encore, à votre avis, nos marges de manœuvre ?

Depuis la fin de l'année 2011, à Roissy, les avions les plus bruyants ne peuvent plus utiliser la procédure d'arrivée en provenance du sud-ouest, face à l'est, entre 22 heures 20 et 7 heures du matin. Un travail complémentaire d'organisation du trafic visant à privilégier les trajectoires les moins pénalisantes pour les riverains est en cours. Avons-nous des marges de manœuvre en matière de concentration de trajectoires d'approche et de décollage pour réduire la superficie des zones affectées par le bruit ? Nombre d'associations de riverains dénoncent le non-respect par les aiguilleurs et les pilotes des trajectoires aériennes.

Les procédures d'atterrissage avec approche en descente continue contribuent également à réduire le bruit et les émissions polluantes des avions. Elles sont utilisées à Orly depuis 2010 et à Roissy depuis 2012, mais pas de manière systématique, car elles sont parfois compliquées à mettre en œuvre. Leur utilisation par les pilotes progresse régulièrement et la direction des services de la navigation aérienne conduit actuellement une étude pour étendre

cette procédure. Huit autres aéroports l'ont mise en œuvre. Des recommandations seront-elles formulées en la matière ? Ces mesures ont permis de constater une baisse des nuisances depuis le début des années 2000. Les compagnies aériennes ont optimisé leur réseau et leur flotte et sensiblement amélioré leur taux de remplissage, ce qui a conduit à une diminution ou une stabilisation du nombre de mouvements. Néanmoins, le trafic aérien est amené à s'intensifier dans les décennies à venir. En témoigne l'extension de l'aéroport Charles-de-Gaulle avec la construction d'un quatrième terminal. Les initiatives actuelles visant à réduire les nuisances sonores suffiront-elles à l'avenir ? Au-delà des sanctions, nous en conviendront tous, il faut améliorer l'information des personnes qui s'installent à proximité d'un aéroport. Pensez-vous qu'une loi obligeant les propriétaires à informer par écrit les futurs acquéreurs ou locataires que leurs biens immobiliers sont situés en zone soumise à des restrictions dans le cadre d'un PGS soit envisageable ?

Enfin, pensez-vous qu'il soit souhaitable de continuer à déroger au PEB pour permettre la construction de logements dans ces zones ?

M. Jean-Marie Sermier. C'est avec beaucoup d'intérêt que nous vous avons écouté retracer votre carrière et présenter votre vision de l'ACNUSA et de votre rôle. On sent bien que votre action au quotidien auprès de différents services de diverses structures, dans les collectivités ou au service de l'État, vous donne la compétence et l'assurance nécessaires pour remplir cette fonction de président de l'ACNUSA. Le groupe Les Républicains ne votera évidemment pas contre votre nomination.

J'ai néanmoins quelques questions.

Vous êtes administrateur de Groupe ADP, propriété à 50,6 % de l'État français – participation qui peut être valorisée à 9 milliards d'euros environ. Groupe ADP, ce sont aussi 100 millions de passagers par an, 136 compagnies, les aéroports de Paris, et 571 millions d'euros de bénéfices l'an dernier. Et, avec 300 millions d'euros de dividendes, c'est une pépite nationale. Or l'État a décidé d'étudier la possibilité de céder une partie de sa participation au capital. Qu'en pensez-vous ? Cela conduirait évidemment, compte tenu du niveau actuel de la participation, à une privatisation de cette structure extrêmement importante pour notre rayonnement mais aussi pour l'ensemble du pays.

Par ailleurs, vous connaissez sans doute le collectif d'associations à l'origine des procédures contre ADP. Le Conseil d'État a jugé recevables les recours que ces associations avaient formés et renvoyé les parties devant les juridictions administratives. Quel est votre sentiment sur ce sujet ?

Allez-vous vous attaquer sérieusement aux problèmes de trajectoires et de plafond, à l'origine de nuisances significatives pour les riverains ?

Mme Aude Luquet. Au vu de votre expérience, le groupe du Mouvement Démocrate et apparentés est ravi, monsieur, que votre nomination soit proposée par le Président de la République pour la fonction de président de l'ACNUSA. Comme l'indiquait ma collègue Mme Zivka Park, les nuisances aériennes ne sont pas un sujet anodin dans la mesure où près de 7 millions de personnes subissent ces nuisances sonores. Pour nombre d'entre elles, c'est finalement un véritable problème de santé.

Vous nous avez déjà donné un certain nombre de réponses. J'ai cependant deux questions supplémentaires.

Depuis plusieurs mois, des élus et des associations du parc naturel régional du Gâtinais, au sud de ma circonscription de Seine-et-Marne et dans le département de l'Essonne, se battent pour faire reconnaître les nuisances qu'ils subissent au quotidien. Ils ont en effet pu mesurer et démontrer que des appareils survolaient le secteur à 3 000 mètres d'altitude alors qu'ils devraient être au minimum à 4 000 mètres. Leur constat est clair : plus de 50 % des avions ne respectent pas les trajectoires et les altitudes en survolant des espaces supposés ne pas subir ces nuisances. Pensez-vous que les contrôles soient suffisants ? La cartographie des nuisances est-elle suffisamment représentative de la réalité ?

Par ailleurs, vous dites que les services de l'ACNUSA ne comprennent que onze personnes et que les pôles techniques « bruit » et « air » et ne sont composés, chacun, que de deux agents. Ces moyens sont-ils suffisants et avez-vous des projets d'évolution structurelle ?

M. Bertrand Pancher. Jamais un seul candidat présenté par le Gouvernement n'a été récusé par les commissions depuis que cette procédure obligatoire a été introduite dans la Constitution. Cela démontre le rôle relativement modeste de notre assemblée. Sauf tremblement de terre, vous serez très bientôt, monsieur, président de l'ACNUSA...

Je le dis parce que nous sommes à la veille de réviser la Constitution. Si nous voulons être utiles, chers collègues, faisons évoluer un peu ce dispositif.

Je vous rassure, monsieur : vous n'êtes pas un mauvais candidat à nos yeux. Nous avons lu votre *curriculum vitae*, qui le prouve. Je veux souligner l'implication des présidents successifs de l'ACNUSA, qui a joué un rôle important, parfois contre l'avis du Gouvernement – le pouvoir n'aime pas les autorités indépendantes ; du moins, il s'en méfie souvent. Nous avons d'ailleurs été amenés à renforcer le rôle de l'ACNUSA, et vos prédécesseurs ont souligné la nécessité d'évolution pour que l'ACNUSA soit vraiment utile et que ses préconisations soient suivies d'effet. Ainsi, l'insonorisation des logements autour des aéroports reste très insuffisante. L'ACNUSA préconise également une obligation d'information des personnes autour des zones concernées, mais nous n'y sommes pas encore.

En ce qui concerne la transparence, comment voyez-vous évoluer les rapports de l'ACNUSA avec une DGAC souvent opposée à la transmission d'informations officielles et fiables sur les trajectoires d'aéronefs autour des plateformes et leurs impacts ? Cette transmission répondrait pourtant à une vraie demande. Sur un plan plus général, comment pourrions-nous améliorer l'information ? Cela relève-t-il du pouvoir réglementaire ou du pouvoir législatif ? S'il faut prendre des dispositions législatives, n'hésitez pas à venir nous voir, nous saurons défendre les amendements nécessaires. Nous l'avons déjà fait aux côtés d'autres autorités indépendantes.

En matière de nuisances sonores, quelles sont vos pistes de travail ?

Enfin, *quid* de la taxe sur les nuisances sonores ? Elle est destinée au financement de l'insonorisation, notamment celle des logements situés dans le prolongement des pistes, mais dans la limite d'un plafond, et l'excédent revient au budget de l'État. Quand reviendra-t-on sur ce non-sens ?

M. Christophe Bouillon. Il y a deux ans jour pour jour, mon collègue M. Jacques Alain Bénisti et moi-même présentions au sein de cette commission un rapport d'information sur les nuisances aéroportuaires et formulions quarante-six recommandations.

Nous partions de plusieurs constats, le premier étant que les nuisances liées à la pollution atmosphérique et au bruit sont des préoccupations majeures pour beaucoup de Français aujourd'hui. De plus en plus d'entre eux vivent en ville, et de plus en plus d'avions arrivent en ville. Face à ce phénomène, il faut savoir trouver les bonnes réponses.

Quelles sont vos attentes en ce qui concerne les prérogatives de l'ACNUSA ? Doivent-elles évoluer ?

Selon un bilan publié à l'issue de la COP21, avec plus de 700 millions de tonnes de dioxyde de carbone émises, l'aviation de ligne, dont le trafic de passagers est en hausse, est aujourd'hui responsable de plus de 2,5 % des émissions totales de CO₂, au sixième rang mondial, *ex aequo* avec un pays comme l'Allemagne. Que faut-il faire concrètement pour réduire cette empreinte écologique majeure ?

Qu'attendez-vous en tant que futur président de l'ACNUSA des Assises du transport aérien ? Cinq axes ont été définis. Comment concilier performance économique et performance environnementale ?

Sur le site internet de l'ACNUSA, il est possible de consulter en ligne les amendes administratives prononcées à l'encontre des compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation. Cela concerne plus de 1 400 manquements entre le mois de mars 2013 et celui de novembre 2017, et représente plus de 14 millions d'euros. Comment cet argent est-il utilisé ? Le cas échéant, quel contrôle est prévu ?

La taxe sur les nuisances sonores payée par les compagnies aériennes en fonction du trafic et de la flotte sur une plateforme est supposée être redistribuée auprès des riverains, selon un plan de gêne sonore qui délimite les zones éligibles à l'aide à l'insonorisation, après avis conforme de la commission d'aide aux riverains sur le produit de la taxe et sur son utilisation. De quelle manière cette redistribution est-elle contrôlée ? Avez-vous quelque point de vue sur la question ?

Votre *curriculum vitae* suggère que vous êtes le bon candidat pour présider l'ACNUSA. Cependant, comment envisagez-vous le rapport de force évident entre l'ACNUSA et la DGAC ? Certains ont buté sur ce problème.

Et qu'en est-il des rapports que vous devrez avoir avec Groupe ADP en cas de privatisation ?

M. Gilles Leblanc. Plusieurs questions ont porté sur le champ d'intervention de l'autorité.

Je pense qu'il faut donner sa plénitude à l'activité dans le champ de la pollution de l'air. Au niveau international, a été définie une approche qui me semble intéressante, reposant sur la notion de « panier de mesures » qui comprend des améliorations technologiques pour réduire les émissions à la source, des améliorations opérationnelles, le développement de carburants alternatifs et des mécanismes économiques. Je pense qu'il est important de bien suivre ces quatre axes, et je pense que la compétence et, d'une certaine manière, l'autorité de l'ACNUSA sur ces champs doivent être renforcées. Je pense qu'il faut développer la façon dont elle pourra suivre les progrès nécessaires. Même s'il s'agit de quelques points de pourcentage, je pense qu'il faut progresser.

La question du contrôle des trajectoires se pose en des termes différents selon les plateformes. La directive européenne définit le principe d'une « approche équilibrée » pour chacune des plateformes.

Certains aéroports sont soumis à un couvre-feu : Orly, Bâle-Mulhouse et Beauvais. S'agissant d'Orly, le groupe de travail sur les trajectoires suivies par les avions a repris ses travaux, conformément aux demandes de l'ACNUSA. Il s'intéresse à leur définition, et notamment au cas des avions qui se retournent vers l'Est après leur décollage. Je crois qu'il est important que ce travail soit mené à son terme. Il me semble que la définition de la règle, à savoir des cônes respectés au décollage, doit être revue. Le travail est en cours. Le groupe de travail issu de la commission consultative fonctionne en tout cas.

L'ACNUSA doit suivre cette question de près, car des interrogations subsistent, tant dans la vallée de Chevreuse que dans le Sud-Est de Paris, entre Athis-Mons et la forêt de Sénart. La question des trajectoires est importante pour ceux qui, comme l'ACNUSA, ont à la contrôler et, le cas échéant, à prononcer des sanctions sur cette base.

S'agissant des sanctions, j'ai noté qu'un certain nombre de compagnies, notamment la compagnie nationale, habituée à en faire l'objet, ont désormais changé leur livret d'équipage. Quand les trajectoires et les cônes sont bien définis, on s'aperçoit que les infractions sont tout de même un peu moins nombreuses. En tout état de cause, elles doivent être sanctionnées.

J'attire cependant votre attention sur le vide juridique qui menace l'ACNUSA à partir du 30 juin, si nous ne pouvons plus régulièrement prononcer de sanctions. Cela créera des difficultés. J'imagine mal qu'on puisse « stocker » des amendes faute de législation ! De ce point de vue, il y a, ce me semble, urgence législative.

En ce qui concerne la question plus spécifique de Roissy, le travail qui a suscité l'insatisfaction portait sur les trajectoires et sur les descentes en continu. Le sujet avait fait débat avec la DGAC et avec les autorités de contrôle du secteur aérien. En effet, jusqu'où peut aller le recours à la descente en continu, moins bruyante ? Cette solution est de plus en plus appliquée, sauf en période de plein trafic, puisqu'elle fait disparaître les paliers sur lesquels les avions sont mis en attente. Cela pose alors une réelle question de sécurité. Mais, aux heures creuses, il ne semble pas y avoir de raison objective à ce que la descente en continu ne soit pas prescrite de manière systématique, comme c'est déjà le cas, au cœur de la nuit, à Roissy et sur la plupart des plateformes françaises.

Sur les questions législatives liées aux PGS et aux PEB, j'ai trouvé intéressantes les recommandations formulées, ainsi que le travail entrepris pour rendre ces plans plus lisibles et plus cohérents. Ce serait en effet une mesure de simplification que d'élaborer et de réviser ces plans aux mêmes dates et sur les mêmes bases scientifiques, de manière qu'ils s'accordent les uns avec les autres. Cela me semble important pour la compréhension des habitants et du grand public. Que ces documents, qui n'ont certes pas le même objectif, ne soient pas élaborés conjointement donne un sentiment d'incohérence.

J'en viens au mécanisme de la taxe. À vrai dire, j'avais été surpris par le débat sur son plafonnement ou non-plafonnement. Le problème se pose à la fois en termes de dépenses et de recettes.

S'agissant des dépenses, le taux est fixé à 100 % pour les écoles et les hôpitaux, comme c'est le cas aussi sous plafond de ressources ; dans d'autres cas, il s'établit à 95 %. Peut-être faut-il relever le plafond de ressources pour que le financement s'élève plus souvent à 100 %, sans aller jusqu'à dire qu'il faille garantir ce taux de financement à tout le monde. En revanche, il me semble nécessaire de progresser pour que des organismes de groupage puissent élaborer avec les riverains des dossiers « complets », de façon que les travaux financés comportent à la fois l'insonorisation des logements et leur rénovation énergétique. Nous avons déjà réussi à le faire dans la mise en œuvre des plans de prévention des risques technologiques (PPRT). L'efficacité serait améliorée si les organismes de groupage pouvaient travailler de front à la réalisation des deux objectifs.

S'agissant des recettes, vous avez fixé, dans les lois de finances successives, un plafond de reversement supérieur au montant des recettes. Il n'y a donc pas de reversement. Et tant que ce plafond sera supérieur à la recette, la question du reversement de la recette résiduelle au budget général de l'État ne sera qu'un faux sujet.

Mais comment faire pour, sans augmenter la taxe – au sujet de laquelle la ministre des transports a fait de récentes déclarations –, être plus efficaces sur le plan des dépenses ? Malgré les réserves de la direction du budget, je ne comprends pas pourquoi nous n'arriverions pas à ce que des personnes publiques puissent faire des avances remboursables, de façon à être plus efficace dans le suivi et l'élaboration des dossiers. Il me semble choquant que le dispositif mis en place par la loi du 12 juillet 1999 n'ait été mis en œuvre qu'à 50 %. La moitié de la population, dans ces zones, vit dans des logements non insonorisés. Les taux d'attente me semblent difficiles à expliquer.

Une simple suppression du plafonnement ne fera cependant que provoquer un appel d'air et un afflux de dossiers. Si les recettes ne sont pas plus importantes, cela créera donc des files d'attente, et partant, des frustrations. Il faut rechercher un certain équilibre entre la recette et la dépense. Évitions ainsi de parler d'une simple suppression du plafonnement, si des solutions ne sont pas trouvées pour que les dépenses subséquentes puissent être honorées.

Quant à l'utilisation de la taxe, le principe d'un suivi par plateforme est le bon. Le principe pollueur-payeur sur lequel repose la taxe se trouve ainsi respecté. Aussi me semble-t-il logique que les bases de calcul de la taxe fassent appel à des critères tels que la nature des aéronefs et les horaires de décollage, plateforme par plateforme. Sur la plateforme de Lyon-Saint-Exupéry, l'ensemble des logements est insonorisé, tandis qu'il n'y a plus de construction de nouveaux logements dans le secteur. La taxe y a donc été fixée à 0 %. Il est en effet assez logique qu'il y ait un rapport direct entre le niveau des nuisances sonores et la taxe payée par les pollueurs, le tout étant suivi plateforme par plateforme.

En ce qui concerne le sujet de la transparence, beaucoup de données agrégées sont disponibles sur les sites des aéroports. Mais on peut progresser encore, en les présentant de manière plus fine, non en temps réel – pour des raisons de sécurité –, mais de manière légèrement décalée. Qu'il s'agisse de la pollution de l'air ou des nuisances sonores, il me paraît important de progresser sur les outils mis à disposition.

Certains éditeurs ont d'ailleurs commencé à proposer des applications qui permettent de prendre connaissance de ces données. Mieux vaudrait, me semble-t-il, développer nos propres outils, comme l'avait recommandé mon prédécesseur, pour que la concertation ait lieu sur des bases objectives. Le débat devient sinon trop technique, de sorte que le grand public ne peut accéder à des informations libres et transparentes, ce qui se révèle frustrant.

Je ne pourrai pas répondre directement à la question qui concerne Aéroports de Paris (ADP). Mais, dans ce dossier, la différenciation à opérer entre l'entreprise elle-même et le foncier recouvre un enjeu réel pour les populations. ADP a été constitué de telle sorte que le foncier de l'État lui a été confié. Si son capital devait faire l'objet d'une ouverture, qu'en serait-il du développement économique dépendant de la régulation de ce foncier ? C'est un sujet qui mérite discussion.

Quant à notre champ d'intervention, l'ACNUSA suit d'un peu loin le problème de la biodiversité sur et autour des plateformes. Des progrès restent à faire. Les collectivités territoriales en ont accompli, quoique je déplore un cloisonnement entre elles et les aéroports sur cette question. La préservation de la biodiversité fera partie de mes préoccupations.

En ce qui concerne les amendes, leur produit va directement au budget général de l'État, cela me semble normal. Certes, j'aurai sans doute des revendications budgétaires à porter, car notre budget est assez faible et nous sommes soumis à des contraintes assez fortes. Mais il est bon qu'il n'y ait pas de lien direct entre les amendes et le budget de l'ACNUSA. Toutes les taxes ne doivent certes pas aller à ceux qui les génèrent.

Sur le fond, il me semble que les sanctions portant sur les trajectoires étaient correctes. Pour les autres amendes, le plafond de 40 000 euros auquel elles sont soumises est rarement atteint.

M. Loïc Dombrevail. Monsieur Leblanc, nommé à la tête de l'ACNUSA, vous disposerez de pouvoirs spécifiques sur les onze principales plateformes, et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Votre future fonction a donc retenu toute mon attention, car l'aéroport de Nice-Côte-d'Azur est la deuxième plateforme aéroportuaire de France après Paris. Il présente aussi la caractéristique d'être un aéroport en ville, ce qui génère évidemment des nuisances, et même un danger pour les riverains.

Or, ces dernières années, de nombreux incidents ont été à déplorer, certaines compagnies n'ayant pas respecté les trajectoires prévues pour atterrir sur cet aéroport, certes d'approche délicate. À Nice, trois approches sont possibles : l'approche « Saleya » vers l'ouest, l'approche « Riviera » vers l'est, et l'approche « *instrument landing systems* » (ILS). Mais pouvez-vous accélérer la mise en œuvre d'une quatrième approche, actuellement à l'étude, utilisant les satellites Galileo ?

M. Martial Saddier. Si j'en crois les chiffres, les plateformes aéroportuaires émettent chaque année 6 000 tonnes de dioxyde d'azote et un million de tonnes de gaz à effet de serre, pour la seule Île-de-France.

Or vous n'avez pas évoqué le sujet de la qualité de l'air. Les groupes de puissance auxiliaires des avions, ou *auxiliary power unit* (APU), représentent à eux seuls respectivement 12 % et 17 % de ces émissions. L'arrêté du 28 juillet 2012 prévoit-il des dispositions suffisantes ?

Vous n'avez pas parlé des aéroports internationaux, situés aux frontières de notre pays, tels que l'aéroport de Genève. Or les nuisances sonores associées se font sentir sur le territoire national. Quel est votre point de vue sur la gestion internationale des nuisances sonores dues aux plateformes aéroportuaires ?

M. Jean-Luc Fugit. D'après la loi, l'ACNUSA peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur les aéroports et autour d'eux.

Elle prend par exemple connaissance des informations et propositions émises par l'ensemble des parties concernées par la pollution atmosphérique. Il est d'ailleurs intéressant de préciser que les compétences de l'ACNUSA concernent, sur ce volet, la pollution de proximité, telle que les poussières, les oxydes d'azote, l'ozone troposphérique, les benzènes, toluène et xylène (BTX) ou les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), mais non les gaz à effet de serre qui agissent sur le changement climatique.

Il est indiqué que l'ACNUSA est consultée dans le cadre de l'élaboration des schémas régionaux climat air énergie (SRCAE) et des plans de protection de l'atmosphère (PPA) pour les territoires impactés par un grand aéroport. Aussi, j'aurais voulu connaître votre avis sur la manière dont sont conduites ces consultations et, surtout, savoir comment vous comptez positionner à l'avenir l'ACNUSA dans ces négociations. Au fond, quelle est votre approche sur les sujets de pollution de proximité en lien avec l'activité aéroportuaire ?

M. Fabrice Brun. Ma question portera sur les nuisances sonores aériennes qui pèsent sur des centaines de milliers de personnes situées dans le périmètre de l'aéroport Roissy-CDG.

Pour réduire cette gêne, une directive européenne du 25 juin 2002 est appliquée aux aérodromes de plus de 50 000 mouvements. L'Union européenne imposait d'établir une cartographie des zones aéroportuaires où l'indice du son dépassait l'indice acoustique imposé, mais aussi de mettre en place des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) dans un délai de cinq ans.

Toutefois notre pays a pris du retard. Un collectif d'associations a déposé, en décembre 2017, un recours auprès du Conseil d'État pour demander la transcription complète de la directive européenne dans la législation française, transcription qui ne concerne pas seulement Roissy, mais tous les aéroports de France.

Selon vous, dans combien de temps la France sera-t-elle en conformité avec le droit européen et quelle peut être la contribution l'autorité de contrôle dans cette transposition ?

M. Yannick Haury. De nombreux riverains de l'aéroport de Nantes-Atlantique soutenaient le transfert à Notre-Dame-des-Landes (NDDL) pour ne plus subir les nuisances sonores liées à l'activité aérienne.

Les médiateurs, dans leur rapport, estimaient que l'incidence sonore affectait, de façon importante, 3 500 à 6 000 riverains du site actuel.

Maintenant que la décision du maintien de l'aéroport actuel et de son extension a été prise, le projet doit s'accompagner de solutions en direction des populations riveraines. Des mesures sont envisagées pour réduire les nuisances lors de la future rénovation de l'aéroport de Nantes, notamment grâce, par exemple, à des changements de trajectoires de vol et des aides pour mieux isoler phoniquement les habitations. Ces mesures seront-elles suffisantes ?

Dans ce dossier sensible, comment allier l'augmentation de l'activité aérienne et une meilleure qualité de vie pour les habitants riverains ?

M. Jean-Yves Bony. La transparence de l'information devrait être obligatoire pour les personnes qui s'installent dans les zones d'exposition au bruit. Comment mieux les informer des conséquences et des risques auxquels elles seront exposées ? Comment faire évoluer le PGS et le PEB ?

Mme Véronique Riotton. Je souhaite revenir sur le sujet des sanctions, que vous abordez en évoquant la question d'un éventuel vide juridique. Les amendes prononcées par l'ACNUSA en cas de non-respect des couvre-feux la nuit peuvent aller jusqu'à 40 000 euros. Néanmoins, leur efficacité est très limitée et les amendes au montant maximum restent peu nombreuses. C'est le constat fait dans un rapport parlementaire de mars 2016 rédigé par notre collègue M. Christophe Bouillon.

Il semble que certaines compagnies fassent plutôt le choix de l'amende. Il conviendrait donc de les rendre plus dissuasives, et peut-être plus automatiques.

Je souhaiterais donc connaître votre perception de l'efficacité des sanctions prononcées, et connaître les propositions d'amélioration que vous auriez à formuler.

M. Gilles Leblanc. En ce qui concerne les aéroports internationaux, j'ai rédigé un rapport pour le compte du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), au sujet de l'aéroport de Genève. Cet aéroport est situé en partie sur le territoire français, le terrain étant loué à la Suisse. Le mécanisme en vigueur prévoit que la France reçoit d'elle une redevance, laquelle est en partie reversée aux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, pour lesquels elle constitue une dotation importante.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas tout à fait la situation, mais je serai heureux de discuter avec vous de ses tenants et aboutissants à l'issue de la réunion.

M. Gilles Leblanc. La répartition obéit à un double cliquet : une partie de la redevance va directement aux collectivités locales – c'est une différence nette par rapport aux règles en vigueur pour les autres aéroports ; une autre partie est destinée aux riverains. L'autre aéroport français régi par un traité international est celui de Mulhouse-Bâle. En tout état de cause, l'activité de ces aéroports internationaux me semble devoir faire l'objet d'un suivi.

La décision gouvernementale concernant la Loire-Atlantique a rouvert toutes les questions laissées en suspens, y compris celle de la trajectoire et celle de l'étude à conduire en application du règlement européen de 2014 relatif à une approche équilibrée. Quelles seront les restrictions imposées aux aéronefs dont la marge acoustique cumulée est inférieure à 13 EPNDB – acronyme d'*effective perceived noise decibel* ? Nous serons certainement conduits à adopter le même régime qu'à Toulouse-Blagnac ou à Nice-Côte-d'Azur. Je vois mal comment on pourrait aboutir à un autre résultat.

Cela posera des questions sur les aéroports se situant légèrement sous le seuil en dessous duquel la taxe n'est pas perçue, comme c'est le cas à Montpellier et à Saint-Denis-de-la-Réunion. Dans ce cas-là, le suivi des logements dans les zones de bruit ne s'opère pas de la même façon. Beaucoup d'aéroports qui se situent dans une fourchette de 15 000 à 20 000 mouvements se trouvent sous la barre. Il faudra pourtant insonoriser les logements à terme ; nous devrions donc anticiper. Je plaide donc pour qu'on réduise cet effet de seuil, qui crée une dette collective envers les populations qui s'installent près de ces aéroports.

L'information préventive me semble donc importante, comme vous l'avez souligné. Or les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore, alors qu'ils renseignent sur des servitudes d'urbanisme, ne sont pas toujours retranscrits dans les plans locaux d'urbanisme ni même mis en ligne sur le Géoportail de l'urbanisme. En outre, le réseau notarial français trouve qu'il lui est difficile d'intégrer cet aspect dans ses bases de données. Il faut viser plus de simplicité et progresser pour mettre fin à cette situation. De bonne foi, les acquéreurs ne disposent pas de l'information spécifique quand ils s'installent. Cela me semble scandaleux. À la vérité, rien ne le justifie dans les textes actuels.

S'agissant de la directive européenne que vous évoquiez, nous nous retrouvons dans la situation classique où la transposition est effectuée en découpant et en complexifiant les dispositions. Il faudrait plutôt revenir à l'essence du texte pour en achever la transposition. D'expérience, je sais que c'était déjà le cas pour la transposition de la directive relative aux plans de prévention des risques d'inondation (PPRI). Pour ma part, je plaide pour qu'on ne complexifie pas le système. Il est possible de transposer mieux et plus vite.

Avec ses moyens relativement faibles, l'ACNUSA peine à participer aux consultations sur les plans de niveau supérieur, tels que les schémas régionaux relatifs au climat et à l'énergie ou les plans relatifs à la qualité de l'air. Je peux témoigner, comme directeur régional pour l'Île-de-France, de notre capacité limitée de participation. Nous ne sommes pas en nombre suffisant pour être présent physiquement aux diverses réunions de concertation qui se tiennent sous l'autorité de la préfecture. L'ACNUSA doit réfléchir, à cet égard, sur ses relations avec les autres administrations.

Car la prise en compte de nos avis offre une marge de progrès. Ils constituent souvent pour ainsi dire un « fascicule séparé » ne présentant d'intérêt que pour les élus concernés et pour les personnes proches des aéroports. Il conviendrait au contraire de les prendre pleinement en compte.

S'agissant de la pollution, les compétences de l'ACNUSA ne couvrent que les opérations se déroulant sur l'emprise de l'aéroport, ainsi que les décollages et atterrissages. On peut en discuter cependant. Mais il y a déjà beaucoup de travail qui reste à faire dans le champ des compétences de l'ACNUSA. À Roissy, les questions de mouvements sur la plateforme, de localisation des terminaux, des lieux de stationnement et des engins travaillant en assistance aux avions recouvrent d'importants enjeux de pollution. À cet égard, quand le terminal 4 sera ouvert, à l'horizon 2028-2030, il devra permettre de réduire les mouvements sur la plateforme et les pollutions qui y sont liées. Cet enjeu essentiel est au cœur de l'étude préalable sur ce projet.

C'est à mon sens un des enjeux principaux de la restructuration des mouvements au sol et de l'assistance aux aéronefs. Les décollages et atterrissages produisent certes de la pollution, mais il existe aussi une pollution due aux plateformes ; cette question doit être considérée dans toutes ses dimensions.

Enfin, j'avoue ne pas avoir vraiment consulté les études en cours sur la quatrième approche que vous avez évoquée au sujet de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.

M. Jean-Marc Zulesi. Quel rôle, selon vous, l'ACNUSA doit-elle tenir pour mieux sensibiliser nos compatriotes à l'exposition au bruit ?

L'ACNUSA doit-elle être plus proactive dans l'accompagnement des personnes qui souhaitent acquérir un logement à proximité de zones aéroportuaires ?

Nous allons prochainement étudier le projet de loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique : dans ce cadre, quelles propositions formulez-vous afin de limiter les nuisances aéroportuaires ?

Mme Valérie Beauvais. Dans son rapport d'activité de 2016, l'ACNUSA relève que l'information du public sur la préservation de la biodiversité à proximité d'un aéroport est très insuffisante, voire inexistante. Il est précisé que cette information devrait être délivrée aux personnes qui envisagent de s'installer à proximité d'une plateforme aéroportuaire, et porter sur son activité, le niveau de bruit, notamment la nuit, et sur la visualisation des trajectoires.

Les agences immobilières, les notaires peut-être, sensibilisent déjà les intéressés à cette question, mais l'information pourrait être renforcée. Pouvez-vous nous indiquer les mesures que vous mettrez en œuvre, si vous êtes nommé, pour remédier à cette situation ?

M. Christophe Arend. Les PEB et les PGS limitent le nombre des constructions aux abords des aéroports. Si ces interdictions sont largement respectées dans les zones où les nuisances sonores sont les plus étendues, certaines constructions sont néanmoins autorisées lorsque le nombre de personnes exposées au bruit n'augmente pas significativement.

Entre 1992 et 2012, la population s'est ainsi accrue de 7,2 % autour de l'aéroport de Roissy, de 10,3 % autour d'Orly et de 21,6 % autour de Toulouse-Blagnac, malgré le classement en zone effectivement bruyante. Ces territoires sont attractifs, les logements y sont moins chers, tout en se situant à proximité de zones d'emploi. Devant ce constat et la volonté des élus locaux de développer leurs municipalités, que recommandez-vous pour atténuer le développement du trafic aérien afin de préserver les habitants de ces communes ?

M. Vincent Descoeur. La question des nuisances sonores peut appeler celle de la limitation du nombre de vols vers les aéroports parisiens. Une telle limitation pourrait avoir des conséquences sur les dessertes de Paris, particulièrement pour les petites lignes, qui sont souvent la variable d'ajustement de la régulation du trafic.

Effectivement, comme il existe des petites lignes ferroviaires, il existe aussi des petites lignes aériennes, je pense en particulier aux dessertes assurées par la compagnie Hop qui assure les liaisons entre les villes moyennes et Paris.

Ma question est donc la suivante : quelle est votre position, et quelle sera demain celle de l'ACNUSA, sur le plafonnement du nombre de vols qui pourrait favoriser la diminution des nuisances sonores ?

Que pensez-vous de la perspective d'avoir bientôt pour interlocuteurs des sociétés privées qui seraient gestionnaires de ces plateformes ?

Mme Danielle Brulebois. Ainsi que vous l'avez relevé, monsieur Leblanc, les nuisances sont très nombreuses autour des aéroports, que cela soit en termes de bruit, de qualité de l'air ou de biodiversité. Vous avez mentionné des priorités, et bien que j'ignore si cela entre dans le champ de vos compétences, je souhaiterais recueillir votre avis sur le fait qu'il y a en France 150 aéroports régionaux, dont certains présentent une utilité commerciale.

Pensez-vous que développer les petits aéroports afin de désengorger les grandes plateformes pourrait constituer une piste de réflexion ? Je pense par exemple à l'aéroport de Dole-Tavaux, qui a pu accueillir le Concorde en 2010.

Par ailleurs – on a le droit de rêver un peu –, que pensez-vous de l'avion solaire ? Pensez-vous qu'il puisse être une solution pour demain, bien que j'ignore si émettre des avis sur cette question fait partie de la mission de l'ACNUSA ? Car l'avion Solar Impulse a bouclé son tour du monde et l'impossible est ainsi devenu possible.

M. Emmanuel Maquet. Postulant au poste de président de l'ACNUSA, vous n'êtes pas sans savoir que l'autorité reçoit près d'un 1,7 million d'euros de la part de l'État chaque année, dont un 1,2 million d'euros est alloué à la rémunération de ses membres.

Dans le contexte d'une nécessaire maîtrise budgétaire attendue de l'État, ainsi que dans un climat de défiance et de scepticisme quant à l'utilité réelle des autorités administratives indépendantes comme l'ACNUSA, une telle somme peut sembler très élevée ; particulièrement au regard d'un résultat aussi peu visible, et totalement inconnu de nos concitoyens.

Le rapport d'activité de 2016 de l'autorité dont vous briguez la présidence montre que le nombre de déplacements et de colloques, organisés aux frais du contribuable, est excessif, pour des résultats si peu flagrants. De fait, seulement sept avis et quelques recommandations ont été rendus au cours de l'année, pour un budget de fonctionnement de près de 500 000 euros. Une fois à la tête de l'ACNUSA, quelles mesures prendrez-vous pour réduire son budget global et pour rendre son travail plus clair, plus précis et plus efficace aux yeux de nos compatriotes ?

M. Paul-André Colombani. Je veux rappeler, monsieur Leblanc, les inquiétudes des riverains des aéroports, qui sont victimes de la pollution sonore comme atmosphérique.

À l'heure où l'on parle de plus en plus de privatisation, qu'est-il envisagé pour concilier les intérêts des deux nouveaux actionnaires, qui vont vouloir développer leur trafic afin d'augmenter leurs profits ? Comment ferons-nous pour protéger la santé de nos concitoyens ? Disposez-vous d'un arsenal juridique suffisant pour agir ?

M. Gilles Leblanc. Le budget de l'ACNUSA est effectivement de l'ordre d'environ 1,5 million d'euros ; l'autorité emploie douze personnes. L'analyse que je fais des résultats montre que l'essentiel des moyens est affecté à la fonction d'instruction des dossiers et d'amende, qui occupe le principal des effectifs et du temps. Il faut encore prendre en compte l'indemnisation des membres de l'Autorité, le président étant salarié, alors les autres membres sont indemnisés, que ce soit les dix membres du collège permanent ou les autres.

Il me semble donc qu'avancer que, pour 1,6 million d'euros, on ne produit que sept avis et quelques recommandations, est un peu rapide au regard du mode de fonctionnement de l'ACNUSA. Cette autorité n'a de sens que si les avis et recommandations qu'elle rend sont complétés par un pouvoir de sanction. Sans pouvoir de sanction, l'ACNUSA me semblerait inutile.

La Cour des comptes est en train de se pencher sur l'Autorité ; son nouveau président aura la chance de bénéficier d'un audit portant sur le fonctionnement interne et le budget. Lors de mon arrivée, je prendrai connaissance avec la plus grande attention des recommandations des sages de la rue Cambon.

Mon inquiétude porte plus sur la charge que représente l'instruction des sanctions, car de nombreux dossiers sont classés sans suite. Par ailleurs, quatre-vingts décisions prononcées par l'Autorité font l'objet de recours contentieux ; or l'ACNUSA n'a pas le pouvoir d'interjeter appel. Aussi, le traitement de certains contentieux tend-il à tarder. Il faudra donc réfléchir à conférer plus d'efficacité à notre système.

Eu égard à sa neutralité et à son indépendance, il importe peu à l'autorité que les plateformes aéroportuaires relèvent du secteur public ou du secteur privé, et elle ne sera pas plus complaisante envers l'une ou l'autre en fonction de ce critère. Le statut des exploitants d'aéroport me semble donc devoir, par principe, rester sans incidence sur la lutte contre les nuisances sonores et les pollutions atmosphériques.

Je suis surtout préoccupé par les suites données au contentieux, car, afin de se trouver dans une position correcte, l'autorité doit pouvoir sanctionner et le faire d'une façon impartiale et juste. Il est normal que, dans un État de droit, il y ait des recours contentieux. En revanche, l'augmentation du nombre de ces procédures est sensible, et les suites données constituent un sujet de préoccupation.

En outre, les infractions portant sur les trajectoires des avions, pour lesquelles les peines prononcées, il est vrai, n'atteignent pas toujours le plafond, sont susceptibles de s'élever à 20 000 euros. Quant aux autres amendes opposables aux compagnies, il me semble que ce plafond doit être utilisé à bon escient.

Encore une fois, je suis préoccupé par la vulnérabilité de notre dispositif, du fait de la possibilité ouverte aux compagnies d'aller au contentieux contre nos décisions et de faire traîner relativement longtemps les procédures. Mon prédécesseur avait souhaité que l'autorité ait la faculté d'engager elle-même des poursuites contentieuses, alors qu'elle en est dessaisie pour les recours.

En ce qui concerne la transparence et la qualité des PEB et des PGS, il me semble nécessaire, pour l'amélioration du dispositif d'information, que l'ACNUSA cesse de n'adresser ses recommandations qu'à la DGAC, et qu'elle les adresse également à d'autres directions, singulièrement celles ayant compétence dans les domaines régis par le code de l'urbanisme ou le code de la construction et de l'habitation. Il faudra être plus efficace dans l'articulation des relations entre l'autorité et les administrations qui préparent les rédactions législatives.

Par ailleurs, les Assises du transport aérien doivent permettre de progresser dans l'amélioration des dispositifs afin de leur conférer plus de transparence et de fluidité. Nombre de ces dispositifs pourront d'ailleurs être transposés dans le futur projet de loi relatif à l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique.

S'agissant des progrès technologiques, j'ignore si nous parviendrons à généraliser les avions solaires. Les questions stratégiques me semblent porter sur les moteurs, le poids des avions et le carburant. Le problème du carburant est primordial, et nous devons parvenir à

trouver un carburant alternatif permettant de réduire l’empreinte carbone de l’aviation. En termes scientifiques, ce saut est à notre portée.

Ces questions sont essentielles. J’ai étudié la composition du collège, et il me semble que l’ACNUSA devrait s’appuyer sur des membres associés connaissant mieux ces axes de recherche. En effet, nous sommes engagés dans des accords de recherche, notamment par le biais de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI), et la France est assez en pointe sur ces sujets.

Je ne peux pas dire si l’avion solaire constituera la solution ultime. Il ne me semble d’ailleurs pas qu’il existe un moyen unique pour limiter la pollution, mais il faut absolument persévérer.

M. Vincent Descoeur. Vous ne m’avez pas répondu sur la limitation du nombre de vols vers et depuis les plateformes parisiennes.

M. Gilles Leblanc. En effet. S’agissant du nombre de vols, les situations divergent fortement en fonction de la plateforme considérée. Trois d’entre elles sont soumises à un couvre-feu, et l’aéroport d’Orly connaît un mécanisme de plafonnement qui ne me semble pas devoir être modifié. Les recherches en cours portent sur les taux de remplissage et les trajectoires.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la réglementation européenne, les aéroports frappés de restrictions, pour ce qui regarde les aéronefs les plus bruyants, sont ceux de Toulouse-Blagnac et de Nice-Côte-d’Azur. L’ACNUSA suit la progression des travaux portant sur l’aéroport de Nantes-Atlantique ainsi que les études concernant les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Marseille-Provence.

La situation de l’aéroport Charles-de-Gaulle est un peu différente, les progrès réalisés ayant porté sur les procédures de navigation, que de plus en plus de compagnies respectent. Nous devons toutefois demeurer très stricts sur cet aspect. L’un d’entre vous a d’ailleurs souligné la nette diminution du nombre d’avions « bruyants » en mouvement dans le cœur de nuit. Il est nécessaire de continuer à progresser dans les contrôles et les amendes qui ont fait la preuve de leur efficacité.

J’ai cru comprendre que les compagnies de fret éprouvaient des difficultés à renouveler leur flotte et à acquérir des engins répondant aux normes que nous souhaitons imposer. Nous devons maintenir notre vigilance pour cette plateforme aéroportuaire, car il ne sera pas possible d’y supprimer les vols nocturnes, étant donné qu’elle a été conçue pour désengorger l’aéroport d’Orly. Situé au cœur de la plus grande région économique d’Europe, l’aéroport Charles-de-Gaulle répond à des besoins importants dans le domaine du fret comme du tourisme.

Les recherches conduites afin de résorber les nuisances doivent être poursuivies dans tous les domaines.

Mme la présidente Barbara Pompili, Merci pour ces propos, monsieur Leblanc. La commission va maintenant passer au vote, qui aura lieu, comme il se doit, en votre absence.

Après le départ de M. Gilles Leblanc, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant MM. Ludovic Pajot et Jean-Marc Zulesi.

Les résultats du scrutin, dépouillé à l'issue de l'audition de M. Gilles Leblanc par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, sont les suivants :

Nombre de votants	40
Bulletins blancs ou nuls	0
Abstention	10
Suffrages exprimés.....	30
Pour	27
Contre.....	3



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 21 mars 2018 à 9 h 30

Présents. - Mme Béragère Abba, M. Christophe Arend, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Fabrice Brun, M. Lionel Causse, M. Jean-François Cesarini, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, M. Yannick Haury, Mme Sandrine Josso, Mme Stéphanie Kerbarh, M. François-Michel Lambert, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, M. Stéphane Le Foll, Mme Aude Luquet, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, M. Ludovic Pajot, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Patrice Perrot, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, Mme Laurence Vanceunebrock-Mialon, M. Pierre Vatin, M. Michel Vialay, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - Mme Sophie Auconie, M. Joël Aviragnet, Mme Nathalie Bassire, Mme Béragère Couillard, M. Jean-Baptiste Djebbari, Mme Sandrine Le Feur, M. David Lorion, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, M. Thierry Robert, Mme Laurianne Rossi

Assistaient également à la réunion. - M. Dino Cinieri, M. Gabriel Serville