

Réflexions sur l'urbanisation en zone C de Roissy

Table ronde animée par Dominique Bidou, président du CIDB

Avec Pascal Luciani, directeur adjoint du développement durable à la DGAC, Jean-Pierre Blazy, député-maire de Gonesse, président de Ville et Aéroport, Pascal Boureau, maire-adjoint de Blagnac, vice-président de Ville et Aéroport, Victor Haïm, président de l'ACNUSA, Jacques Roland, membre de l'ACNUSA et Laurent Droin, acousticien, Soldata Acoustic

Dominique Bidou : M. Blazy, je sais que ces questions relatives à l'évolution de la réglementation sur la zone C de Roissy vous préoccupent beaucoup, est-ce que vous pouvez nous présenter votre sentiment sur cette question ?

Jean-Pierre Blazy : Pour un élu, la question de l'urbanisme au voisinage des aéroports est essentielle. À Ville et Aéroport avec Pascal Boureau et d'autres, nous constituons un réseau d'élus de territoires aéroportuaires, de toutes sensibilités politiques, et nous réfléchissons ensemble pour trouver des solutions que l'on souhaite partager avec les pouvoirs publics.

Et c'est là, bien évidemment, que commencent les difficultés!

En effet, il faut dire qu'aujourd'hui nous n'avons pas beaucoup progressé sur le sujet.

En dépit de la crise ou des crises que le transport aérien a connues, l'industrie aéronautique reste une industrie majeure en France, le transport aérien est nécessaire et il n'est pas question de le réduire.

Le problème est donc de savoir comment concilier l'économie du transport aérien avec l'aménagement des territoires aéroportuaires qui sont dans la périphérie de ces infrastructures.

Nous regrettons à Ville et Aéroport de ne pas être suffisamment entendus depuis près de 15 ans. Je suis aujourd'hui de nouveau député de la majorité, et je vais vous informer d'une mesure qui concerne les aéroports parisiens. Elle consiste à diminuer de 30% le montant de la TNSA (Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires) qui permet d'alimenter le fond d'aide aux riverains pour réaliser l'insonorisation de leurs logements et cela alors même que le plan de gêne sonore est en cours de révision et qu'il va y avoir autour de Roissy près de 20 000 logements supplémentaires à traiter et qu'on est loin d'avoir insonorisé tous les logements qui doivent l'être. C'est un mauvais signal qui est donné aux riverains et à leurs élus, et je considère et redis clairement que je trouve cela inacceptable.

La TNSA ce n'est quand même pas ce qui va mettre en cause l'avenir d'Air France!

On nous dit que si c'est nécessaire on pourra de nouveau l'augmenter.

Certes, mais pourquoi la diminuer alors!

Un rapport, commandé par le Gouvernement (voir encadré) et qui concerne le seul aéroport de Roissy alors même que cette question du PEB se pose ailleurs, comme à Blagnac, doit donner une réponse à l'évolution nécessaire de notre Code de l'urbanisme sur le sujet.

Quelle est la problématique en la matière ?

Les élus ne remettent pas en question le PEB. Il faut un PEB, qui est prévu depuis la loi de 1985, et le principe qui consiste à limiter l'urbanisme au voisinage de l'aéroport est un principe nécessaire. Le problème est que les communes riveraines existaient avant les aéroports en règle générale, et qu'elles ont le droit de vivre, de survivre.

Comment fait-on pour permettre le renouvellement urbain ?

Ce n'est pas uniquement l'extension urbaine mais c'est aussi d'empêcher que se mette en place une spirale de la dégradation urbaine et de la paupérisation sociale, dans les communes riveraines des aéroports. Cette spirale apparaît quand on ne peut pas faire du renouvellement urbain. Actuellement, l'article qui nous régit en la matière consiste à dire que pour construire 1 m² de logement neuf, il faut préalablement détruire 1 m² d'ancien. On pourrait dire que cette règle du «un pour un» est judicieuse, sauf que quand on est confronté aux réalités, ce n'est pas tout à fait comme ça que ça se passe.

La réalité des ministères concernés n'est pas la réalité sur le terrain.

Je l'ai expérimenté sur ma commune.

En effet, nous avons pu faire du renouvellement urbain parce que, au cours d'une opération ANRU dans un quartier sensible, n'ayant pas reconstruit tous les mètres carrés démolis, nous avons pu les injecter dans le centre ancien de Gonesse sur des îlots en dégradation urbaine avancée au prix d'une «gymnastique compliquée». (Ndlr : Grâce à cette opération, Gonesse a vu son centre-ville changer d'allure. A la suite de la démolition de 334 logements, 412 maisons de ville en accession et des logements sociaux sont en cours de construction. La demande de logements est telle que les maisons étaient vendues par le promoteur deux jours avant l'ouverture officielle de la mise en vente !)

Résumé du rapport sur l'évolution de la construction dans la zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy

Jean-Pierre Blazy a participé le 28 mai dernier à une réunion sur l'évolution de la constructibilité en zone C du plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy qui s'est tenue au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Elle avait pour objet la présentation du rapport du Conseil général de l'écologie et du développement durable (CGEDD) qui a été remis le 18 juin aux ministres concernées et pour lequel il avait été auditionné auparavant.

Le rapport décrit les conditions d'élaboration et les caractéristiques spécifiques du PEB de Roissy, approuvé le 3 avril 2007, qui tient compte d'une infrastructure aéroportuaire composée de 4 pistes, déjà réalisées, et d'une perspective de 680 000 mouvements à l'horizon 2025, à comparer aux 491 000 mouvements de 2012.

Compte tenu de l'importance de l'activité aérienne de Roissy, qui représente environ 40% de celle de tout le pays, le périmètre extérieur de la zone C de son PEB délimite une surface de 22 000 ha répartis principalement entre le Val d'Oise (95) et la Seine et Marne (77). Cette zone comprend 64 500 logements et concerne environ 170 000 habitants, dont 90% sont situés dans le Val d'Oise.

Ainsi, 29 communes du Val d'Oise et de la Seine et Marne ont la quasi-totalité de leur territoire à l'intérieur de ce périmètre qui inclut également plus des deux tiers du territoire de 4 communes du Val d'Oise dont la population est comprise entre 20 000 et 60 000 habitants.

Ces communes sont confrontées à des difficultés multiples :

- une situation sociale souvent difficile, qui se mesure par un taux de chômage largement supérieur à la moyenne de l'Île de France et des revenus plus faibles, avec un écart qui s'aggrave par rapport à la moyenne départementale ;
- des besoins importants de rénovation urbaine et de certains équipements comme les résidences pour étudiants et résidences pour personnes âgées, qui ne peuvent être satisfaits à proximité compte tenu de la taille de la zone C du PEB ;

- un taux élevé de sur-occupation des logements et la présence de marchands de sommeil, dans un contexte de forte tension sur le marché du logement, dont une des conséquences est l'accroissement de fait des nuisances sonores subies globalement par les populations ;
- dans une moindre mesure le devenir de corps de ferme dans des communes rurales qui ne peuvent attirer des activités économiques et se dévitalisent ;

De plus, les communes se trouvent dans des situations contrastées, certaines ayant pu moderniser leur tissu urbain alors que le PEB était moins contraignant, tandis que d'autres ont vu leur projet de renouvellement urbain stoppé à partir l'approbation du nouveau PEB de 2007, qui a étendu de 53% le périmètre de la zone C.

Les propositions du rapport consistent, à législation constante, à donner plus de souplesse dans l'application de l'article L 147-5, en prenant en compte d'une part, sur une période de temps suffisante et sur un territoire plus vaste que celui d'une seule commune, l'équilibre entre les démolitions et les constructions de logements dans les secteurs de renouvellement urbain, et d'autre part, les besoins de desserrement de la population dans les logements existants au sein des communes rencontrant le plus de difficultés.

Le rapport évoque également la possibilité d'une disposition législative spécifique qui permettrait pendant une durée limitée, et dans les seules communes dont la situation le justifie, d'inclure un programme de renouvellement urbain dans les futurs contrats de développement territorial, prévue par la loi relative au Grand Paris, et de prévoir les mesures nécessaires d'amélioration de la protection acoustique. Une telle disposition permettrait ainsi de répondre à l'exigence, qu'impose la protection de l'environnement, de proportionner strictement les mesures à prendre au titre du renouvellement urbain aux enjeux sociaux particulièrement élevés autour de Roissy.

L'intégralité du rapport est disponible sur le site de Ville et Aéroport : www.villeaeroport.fr

De plus, à cause de ce nombre de mètres carrés défini, les opérations immobilières deviennent insatisfaisantes pour un promoteur ou un bailleur social car elles sont déficitaires. Ce sont les communes qui doivent payer ce déficit. On s'agit donc d'une double peine parce qu'on ne peut pas faire du renouvellement urbain bien conçu, et parce que ça coûte cher aux collectivités.

C'est pourquoi, je pense qu'il faut résoudre intelligemment cette question.

Entre 1999 et 2009, six modifications législatives ont été effectuées sur ce même sujet. Je croyais avoir réussi en 2000, à l'occasion de la discussion sur la loi SRU, à faire entendre qu'à partir du moment où cela n'entraînerait pas d'augmentation **significative** de la population, nous pourrions admettre dans les communes concernées, en zone C d'un PEB, de pouvoir faire du renouvellement urbain.

Malheureusement, cet adjectif «significative» a tellement gêné qu'en 2002, cette disposition a été modifiée puis a été supprimée de l'article L-145-5 du Code de l'urbanisme. Depuis, il y a eu plusieurs tentatives infructueuses pour le réintroduire, et aujourd'hui, nous en sommes toujours au même point.

Le rapport qui vient d'être remis aux ministres concernés par le Conseil général de l'environnement et du développement durable est, de mon point de vue, très insatisfaisant puisqu'il ne concerne que Roissy et pas les aéroports de régions. Il est insatisfaisant aussi pour Roissy puisqu'il veut limiter une éventuelle évolution législative aux communes qui sont en contrat de développement territorial (CDT, prévu par la loi n°2010-397 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris). Ce sera le cas, dans le département du Val d'Oise, pour la ville de Gonesse, mais à Groslay, qui

est une commune sans CDT et qui est aussi quasi intégralement dans le PEB, comment va-t-on aborder cette question du renouvellement urbain ?

Tout cela n'est pas juste...

En Seine et Marne, qui est un département plus périurbain, il y a des villages qui ont des besoins plus modestes de renouvellement urbain. Si un maire a des demandes de la part de jeunes administrés qui veulent rester dans leur commune, il pourrait faire une petite opération de logements, transformer des corps de ferme en habitations, ce qui permettrait à ces jeunes de rester dans la commune et à des gens de se loger, sans une augmentation significative de la population. Cela permettrait aussi à ces villages d'un côté, et ces villes de l'autre, de ne pas voir dépérir leur tissu urbain et de ne pas voir, j'insiste, les effets de paupérisation sociale. Les territoires aéroportuaires sont des territoires de banlieue, qui connaissent déjà des réalités terribles sur le plan social. Dans ces conditions, la mixité sociale se perd encore plus vite. Les gens qui peuvent partir pour échapper au bruit, qui finissent par craquer parce qu'ils subissent des vols de nuit, partent. Et qui les remplace ? Certainement pas des personnes ayant le même profil sociologique. Et donc vous cumulez les effets de banlieue, et les contraintes aéroportuaires qui là ne sont pas un effet positif de l'aéroport.

Ce qui serait équitable, c'est que nous soyons entendus, parce que nous faisons une proposition modérée, réaliste et que surtout nous cherchons à traiter une réalité car on ne peut se résigner à voir nos tissus urbains se dégrader, nos villes se paupériser et finalement dépérir. Ou alors il faut nous dire, ce que j'ai dit souvent à l'Assemblée : «*Appliquons la «technique du barrage», déplaçons les populations !*»

Est ce que qu'un homme politique un peu sensé va oser prétendre cela ?

Déplacer des populations, rayer de la carte des villes, on peut le concevoir pour les barrages hydrauliques, étant donné qu'on noie la vallée, mais c'est inconcevable pour des villages et des villes qui ont une existence multi séculaire et qui ont une population qui vit avec des nuisances sonores qui la font souffrir. Ces populations qui ne trouvent pas de réponse auprès de leurs maires qui désespèrent, vraiment, de convaincre des pouvoirs publics toujours aussi sourds aujourd'hui qu'hier sur la question.

Voilà la position que je défends avec une certaine exaspération de constater que nous ne sommes pas entendus.

Dominique Bidou : Pascal Boureau, la question se pose également dans les autres aéroports que Roissy. Comment ça se présente à Blagnac ?

Pascal Boureau : Je ne vais peut-être pas parler uniquement de Blagnac, puisque Ville et Aéroport est un réseau d'élus qui couvre l'ensemble des territoires des zones aéroportuaires.

Notre association a pour objectif d'appliquer le principe du développement durable au transport aérien, c'est-à-dire concilier les exigences économique, environnementale et l'impératif de sécurité. Cet objectif passe par un développement maîtrisé des activités aéroportuaires dans le respect de la qualité de vie des riverains. Les outils qui existent fonctionnent plus ou moins bien selon les lieux, selon les commissions consultatives.

En province en général, ça marche assez bien, on arrive à créer des groupes de travail pour trouver des avancées concrètes pour les riverains. Je pense notamment aux groupes de travail de l'aéroport Marseille Provence sur les trajectoires préférentielles, aux travaux de Lyon Saint-Exupéry par rapport aux vols de nuit.

Certaines commissions consultatives ont même pu mettre en place très récemment un observatoire de l'urbanisme comme à Bordeaux Mérignac. C'est un outil qui rejoint tout à fait la problématique que nous évoquons ce matin. L'observatoire de l'urbanisme permet de suivre presque en temps réel le nombre de permis de démolir et de construire. Cela permet d'avoir une vraie visibilité de ce qui se passe autour d'un aéroport notamment au niveau d'une zone C. Pour en revenir à ces contraintes urbanistiques liées aux règles de constructibilité en vigueur, on assiste depuis plusieurs années à un phénomène de paupérisation, de délabrement dans des secteurs plus impactés.

Je vous renvoie à l'étude réalisée très récemment par Noëlvia Sedoarisoa, doctorante à l'université de Cergy Pontoise, qui a été financée en partie par l'ADEME et l'association Ville et Aéroport que vous pouvez trouver page 33 et qui ne laisse pas d'ambiguïtés. On voit dans cette étude que par rapport à l'analyse de toutes les données disponibles, notamment la base d'informations économiques notariales, on a une dépréciation immobilière au fur et à mesure que le bruit augmente. Cet effet de dépréciation est assez notable puisqu'il est de l'ordre de 5% à partir d'une zone de bruit de 55 dB, en L_{DEN} , et on arrive à 10-15% au dessus de 60 dB. En gros à partir de 50 dB, on a une dépréciation de 1% par décibel.

Il n'y a pas que l'aspect financier, il y aussi l'aspect mobilité. Dans ces secteurs, on assiste à un turn over de population beaucoup plus important qu'ailleurs c'est pour cela qu'il va falloir trouver des solutions, pour lesquelles M. Luciani a évoqué ce matin la recherche de pistes. On a déjà des possibilités, dans le renouvellement, de faire venir notamment des équipements publics en priorité.

C'est ce qui a été fait à Toulouse puisque les 4/5^e de la zone C du PEB de l'aéroport de Toulouse Blagnac sont sur le territoire toulousain. Cette opération de renouvellement urbain est restée dans la règle du un pour un.

Pourtant, cette règle mériterait d'être dépassée en apportant une certaine souplesse. C'est vrai que c'est difficile de quantifier, c'est pour cela que dire «significative» permettrait justement aux communes les plus impactées et qui n'ont par ailleurs aucune autre disponibilité foncière, d'avoir un ballon d'oxygène. En termes de quantification, je pense qu'on pourrait quand même à un moment donné fixer les choses dans un cadre plus large. Vous savez qu'en province, on a une intercommunalité qui s'est mise en place et qui permet une gestion du plan local d'urbanisme à l'échelle communautaire. C'est ce qui a permis à Toulouse de pouvoir renforcer la densité de population sur certains secteurs qui n'étaient pas dans la zone C. Toutefois, ce qui est vrai pour quelques communes ou quelques sites aéroportuaires en France n'est pas une généralité. Là où on n'a aucune autre possibilité, il me semble qu'il faut dépasser cette règle du un pour un ou du cent pour cent et pourquoi ne pas aller à une règle du 100 pour 115 car le 115 c'est le numéro d'urgence et il y a urgence dans ce domaine!

Dominique Bidou : Effectivement, ne serait-ce que sur la question du desserrement des ménages. Nous ne vivons plus aujourd'hui comme au siècle dernier lorsque plusieurs générations vivaient sous le même toit. Actuellement, la même population entraîne un besoin plus grand de logements. Le renouvellement à un pour un ne répond donc plus aux besoins du renouvellement naturel de la population, c'est un véritable enjeu. Tout à l'heure je pense que Pascal Luciani donnera son sentiment sur ces deux interventions.

Dominique Bidou : Je me tourne maintenant vers l'ACNUSA en la personne de M. Haïm, son Président. Vous êtes en charge de faire respecter un certain nombre de règles, comment ressentez vous cette question d'assouplissement des règles d'urbanisme dans les zones de bruit ?

Victor Haïm : Pour répondre à votre question, il faut prendre un peu de recul.

Je ne suis président de l'ACNUSA que depuis 2012. Antérieurement j'ai été magistrat et, par ailleurs, en tant que professeur associé, j'ai créé un DESS du droit de la construction et de l'aménagement urbain car j'ai toujours été très intéressé par ces questions. Lorsqu'on m'a proposé de présenter ma candidature pour devenir président de l'ACNUSA, je l'ai fait en partant du principe qu'il y avait *grosso modo* trois questions majeures dans le travail de l'Autorité :

- le travail de sanction,
- l'environnement, avec notamment l'aménagement urbain autour des aéroports,
- l'aspect technique qui me faisait un peu peur. Il continue à me faire peur, mais j'ai une bonne équipe autour de moi.

Devenu Président, je me suis évidemment appuyé sur mes précédents centres d'intérêt, et je me suis rendu compte qu'il y a un vrai problème concernant les populations. Un vrai problème parce qu'un rapport de l'ONU fait apparaître que dans moins de 35 ans la population mondiale va passer de plus de 6 milliards à plus 9 milliards d'individus. Sur ce nombre de personnes, plus de 6 milliards habiteront dans des zones urbaines et en Europe occidentale, ce seront entre 75 à 80 % des Européens qui vivront dans ces zones. De plus, vous savez qu'un rapport remis au Parlement fait apparaître qu'il faudrait construire 500 000 logements supplémentaires chaque année en France et qu'une étude, dont rend compte la Commission européenne, fait apparaître que d'ici 10 à 15 ans, il y aura un triplement des personnes vivant dans les zones proches des aéroports et supportant des nuisances sonores de l'ordre de 60 à 65 dB L_{DN} . Cela veut dire que les personnes qui vivent près des aéroports vont être de plus en plus impactées et de plus en plus nombreuses. On a déjà, dans certaines zones, des constructions qui ne paraissent pas forcément autorisées par la réglementation en vigueur. Par ailleurs, Dans un numéro de *Sciences et Vie* qui traite de l'émigration des populations liée au climat, on peut lire qu'il y aura beaucoup de mouvements de populations se dirigeant vers l'Europe, et la France notamment.

L'ACNUSA sur la base de ces observations, peut proposer une alternative.

La première branche de l'alternative est de donner systématiquement un avis négatif chaque fois qu'il est question d'augmenter les populations proches des aéroports pour éviter les nuisances sonores. C'est ce qui avait été fait assez régulièrement. D'ailleurs, encore récemment pour une proposition de loi présentée par Monsieur Blazy, j'avais émis le même avis négatif que celui qui avait été pris les années précédentes.

Mais, après avoir approfondi la question, il m'est apparu que c'était absurde, car on ne prend pas une position si on ne peut pas la tenir. Quand on agit, il faut faire quelque chose de raisonnable ; essayer d'avoir le meilleur dans ce qui est contraint.

L'ACNUSA a donc revu les analyses initiales, et - c'est la deuxième branche de l'alternative - considéré que, dans certaines zones, et notamment dans les environs de Roissy, le développement urbain était inévitable et qu'il fallait donc l'encadrer. Cette position de l'Autorité est un peu en décalage par rapport à celle que je défends car j'ai constaté, lors de mon premier tour de France des aéroports « acnés », qu'il y a déjà de forts développements urbains aux environs de Toulouse, de Lyon et d'autres plateformes.

Ce besoin de réglementations différentes et plus cohérentes n'est pas spécifique à Roissy.

Mais il est vrai que Roissy, qui est extrêmement important à la fois pour la Région et pour la France, est un cas particulier compte tenu de sa situation, et c'est pourquoi nous avons considéré qu'il fallait revoir notre position concernant cet aéroport.

Revoir sa position, cela veut dire quoi ?

D'abord, la réglementation actuelle interdit d'accroître les populations en zone C sauf dans des proportions « raisonnables » (L'art. L. 147-5 du code de l'urbanisme parle de « faible accroissement » de la capacité d'accueil et d'« extension mesurée » des constructions existantes). Ça ne veut rien dire du tout. Avant d'être juge, j'étais philosophe et même en philo, je n'ai jamais réussi à trouver ce que pouvait être la portée exacte du raisonnable, parce que les notions de « faible » et de « mesuré » restent extrêmement subjectives.

Il n'y a pas de paramètre, de critère, de thermomètre de ce qui est raisonnable parce que « faible » et « mesuré ».

On ne peut pas avoir un élément aussi indéterminé dans une réglementation.

L'idée serait plutôt libéraliser l'urbanisme résidentiel, mais en l'encadrant. Cet encadrement serait évidemment fonction des nuisances, du bruit des avions, et je dois dire que c'est quelque chose qui, dans un futur immédiat, serait plus facile à mettre en place, tout simplement parce qu'avec le guidage satellitaire, les routeurs NAB et les GPS, on peut concentrer les trajectoires et limiter les nuisances. Quand vous regardez le nombre de réclamations, ou plutôt de réclamants, il y a moins de 400 plaignants pour 600 000 personnes survolées. Et si vous les regardez de plus près, il y a une bonne partie de ces personnes en zone D, et pas en zone C. C'est-à-dire dans des zones considérées comme n'étant pas particulièrement impactées. Ce qui veut dire qu'une certaine proportion de la population qui vit en zone C y vit relativement bien. Si on ouvre à l'urbanisation la zone C, il faut le faire dans des conditions telles que personne ne souffre. C'est ce sur quoi l'ACNUSA a travaillé et vous verrez qu'il y a des solutions qui ne sont pas la panacée mais qui permettent de réduire les nuisances.

Il y a une autre dimension qui me paraît assez importante. On ne peut pas dire à des gens «*on vous autorise à vivre dans des zones qui sont relativement nuisantes*» sans qu'il n'y ait quelques avantages. Malheureusement pour l'instant, j'ai le sentiment qu'il est difficile de mener la réflexion à son terme pour une raison évidente : Le financement.

Je vous raconte une anecdote : les nouveaux bureaux de l'ACNUSA sont situés au 244, boulevard Saint Germain à Paris, il y a quelques temps on a fait des mesures de bruit par la fenêtre. On a obtenu entre 65 et 75 dB(A), ce qui est considérable. Pourtant, si vous regardez le prix de l'immobilier sur le boulevard Saint Germain, vous verrez qu'il défie toute concurrence. Et les gens regrettent de ne pas pouvoir habiter à Saint Germain, non pas à cause du bruit mais à cause du prix!! Cela veut dire que le bruit n'est pas forcément une nuisance si le cadre de vie est agréable.

Dans d'autres lieux, vous allez avoir des gens qui vivent dans un cadre de vie déplorable et qui en plus ont à subir du bruit. L'idée serait de permettre à ces personnes d'avoir des avantages «en nature».

Je reviens d'un symposium de l'OACI sur les avions et les gaz à effet de serre. J'ai rencontré le directeur de l'aéroport Montréal - Trudeau. C'était un aéroport situé à Dorval, près de Montréal, et assez largement enclavé. Pour répondre aux revendications des riverains, l'aéroport avait été déménagé à 60 kilomètres sur la commune de Mirabelle. Ce nouvel aéroport a été un fiasco. Et quand ils ont voulu rapatrier l'aéroport vers Dorval, le temps que la décision se prenne, l'urbanisation avait déjà gagné du terrain. Le directeur de l'aéroport m'a avoué qu'il a été obligé de se déplacer avec deux gardes du corps car les gens de Mirabelle voulaient le tuer du fait de sa décision de retourner sur le site initial. Pour cet aéroport, il y a des gens qui vivent très près des pistes dans des résidences de standing mais ils bénéficient d'autres avantages.

Si vous prenez une ville comme Ferney-Voltaire situé en France, mais juste au droit des pistes de Genève, il y a des retombées financières très importantes pour cette petite ville.

Alors, veut-on supporter le bruit comme on le ferait à Boulevard Saint Germain et avoir des avantages, ou pas ? Il ne faut pas considérer qu'on peut ouvrir une réglementation à partir du moment où la proposition est faite, sans prendre des précautions pour ne pas transformer ces zones en ghettos. Les trois axes sur lesquels l'ACNUSA entend s'appuyer particulièrement sont de :

- vérifier que s'il y a des constructions, c'est dans des zones de nuisances pas particulièrement impactées et pour cela je fais confiance aux gens qui travaillent avec moi pour proposer le niveau de nuisances et, notamment, de bruit compatible avec un urbanisme résidentiel ;
- avoir un financement qui permette d'avoir des équipements collectifs (bibliothèques, piscines, stades, cinémas, etc.) permettant que la vie puisse être agréable pour les résidents. Toutefois, je crains que cet aspect soit difficile à cause de l'évolution de la TNSA,
- trouver des solutions techniques, pour protéger les habitants, ce qui est essentiel. Je laisserai la parole aux deux techniciens qui vous présenteront des pistes dans ce sens.

Dominique Bidou : On va poursuivre dans cette direction, peut-on sortir de cette contradiction par le haut grâce à la technique ? Jacques Roland va nous parler des travaux de l'ACNUSA en matière de dispositions constructives et Laurent Drouin va entrer dans le détail par la suite.

Jacques Roland : Cette fois nous allons parler moins politique et un peu plus technique.

La question qui est posée est : Peut-on protéger efficacement du bruit des avions les habitants en zone C des PEB ? La technique peut-elle en partie résoudre le problème évoqué?

Vous savez que pour la zone C du PEB, le bruit moyen doit être compris entre 55 et 65 dB. Or, ces niveaux sont largement dépassés quand un avion passe, parfois même de plus de 10 dB.

De plus, je dois souligner également qu'on sait parfaitement bien isoler un bâtiment du bruit extérieur. Il existe des dispositifs permettant maintenant d'avoir des isolements qui frisent les 45-48 dB, des performances relativement importantes. Mais à condition que les fenêtres restent fermées, évidemment.

Mais peut-on vivre fenêtres fermées en permanence ? je dis oui et non!

Oui, si l'on suppose une climatisation efficace. Mais proposer en plein été de consommer de l'énergie électrique pour une climatisation n'est pas dans l'air du temps. Surtout dans l'habitat social où ces coûts d'investissement et de fonctionnement supplémentaires seraient une «hérésie».

Non, pour des raisons sanitaires car il faut renouveler l'air de temps et temps et assurer un confort minimum en période chaude. Quand il fait très chaud, une solution consiste à fermer les volets et les fenêtres, pendant la journée et à tout ouvrir le soir, quand la température tombe pour rafraîchir et profiter de l'inertie du bâtiment. C'est valable, en particulier, pour les riverains des aéroports situés dans le sud de la France, mais lorsqu'il y a des vols de nuit, vous comprenez que le choix est vraiment cornélien, entre calme et chaleur fenêtres fermées ou bruit et douceur, fenêtres ouvertes.

Le confort minimum veut qu'on puisse habiter décemment son appartement ; ce qui implique avoir la possibilité d'ouvrir les fenêtres même dans les zones où c'est «interdit». On comprend très bien que pour un hôtel climatisé, situé en zones A ou B, il n'y pas de problème. On y est de passage et on peut parfaitement admettre de ne pas ouvrir ses fenêtres. Mais habiter ces zones en permanence avec l'interdiction d'ouvrir les fenêtres, ça semble difficile à accepter.

Peut-on limiter le bruit des avions à l'intérieur des locaux d'habitation, fenêtres ouvertes ?

Tout d'abord, une fenêtre entrouverte procure déjà un isolement acoustique. Entre le bruit extérieur et le bruit intérieur, il y a un petit filtrage de l'ordre de 8 dB pour une fenêtre de taille moyenne.

Ensuite, il faut savoir que le PEB est une représentation cartographique, ses limites sont calculées à l'aide de logiciels qui ont été validés, c'est pourquoi on peut lui accorder pas mal de confiance. Ceci dit, le PEB est calculé en ignorant la présence des bâtiments.

On s'est posé la question de savoir s'il n'y aurait pas des dispositions d'urbanisme ou des traitements localisés des bâtiments qui feraient gagner quelque chose comme une dizaine de décibels en façade et qui permettrait de parvenir à des situations fenêtres ouvertes un peu plus confortables. Alors, on a proposé une étude qui a été réalisée par Soldata Acoustic, basée à la fois sur la théorie et un petit peu d'expérimentation (voir pages suivantes).

Juste un dernier mot pour dire, que, si on peut éventuellement protéger certaines façades et permettre d'ouvrir les fenêtres, il faut penser aussi à d'autres bâtiments comme les écoles, les centres commerciaux ... et il y a des idées qui pourraient être reprises également pour protéger des espaces publics du bruit des avions.

Dominique Bidou : Je me tourne vers les élus, vous avez là une amorce de solutions techniques. Comment vous voyez ça ? La proposition de trouver des sites à expérimenter, vous êtes preneur ?

Jean-Pierre Blazy : Je suis preneur, tout en étant sceptique, je suis preneur car je suis pragmatique. Je suis intéressé car il faut traiter des réalités, au-delà de la question que nous posons sur l'urbanisation en zone C. Il y a déjà un tissu urbain qui existe, des immeubles qui existent, des logements qui existent. Mais j'aimerais qu'on commence par évaluer le dispositif d'aide aux riverains sur le plan technique, c'est-à-dire l'efficacité de l'insonorisation. Car j'habite un appartement insonorisé à Gonesse, dans l'axe de survol des avions et je peux dire que ce n'est pas satisfaisant. Il y a forcément un affaiblissement acoustique, fenêtre fermées. Mais, c'est toujours un problème car on ne peut pas dormir avec les fenêtres ouvertes avec des avions jusqu'à 1 h 00 du matin. Il y aurait d'abord cette évaluation à faire, mais votre recherche a son intérêt et je suis candidat à l'expérimentation. Ce serait aussi intéressant de l'expérimenter sur le renouvellement urbain. Il y a à la fois l'existant et le renouvellement urbain.

Dominique Bidou : Il y a effectivement ces deux aspects. Mais pour améliorer la situation existante, j'imagine que la «pose des casquettes» qui a été évoquée par Laurent Droin pourrait éventuellement être testée tout de suite ?

Jean-Pierre Blazy : Absolument!
Et j'imagine tout de suite la réaction de l'architecte des bâtiments de France puisque dans le centre-ville de Gonesse nous avons évidemment une église classée Monument historique, mais enfin on peut essayer...

Pascal Boureau : Toutes ces innovations me paraissent intéressantes. Effectivement, je pense qu'il faut tester en vraie grandeur, notamment la forme en U/V, qui me paraît très intéressante en termes de gains acoustiques. À Toulouse il y a pratiquement deux mois durant lesquels les gens dorment fenêtres ouvertes. Et quand je dis «dorment», je devrais plutôt dire «essaient de dormir». La plupart de ceux qui sont en zone C sur la région toulousaine dorment avec des bouchons d'oreilles, il faut le savoir. C'est pourquoi il faut trouver des solutions.

Il y a des solutions à trouver aussi par rapport aux trajectoires. On a mené une opération à Toulouse pour obtenir une limitation des vols en cœur de nuit. Ça veut dire qu'il y a beaucoup plus d'avions entre 22 h 00 et 23 h 00. Mais c'est vrai qu'entre minuit et 6h00 du matin, on a très peu d'avions sur la plateforme toulousaine, et ils ont aussi l'obligation de ne pas survoler les zones les plus urbanisées si la vitesse du vent le permet. Or, souvent la nuit, le vent est plus faible, et donc on peut inverser le sens de décollage et d'atterrissage sur une même nuit. Ce sont quand même des gains, pour les populations survolées, qui sont très intéressants. Y compris la descente continue où on a entre 1 et 3 dB de gains acoustiques et c'est très positif de pouvoir le faire et le généraliser, même si ce n'est pas toujours possible en fonction des contraintes aéroportuaires.

Dominique Bidou : Des améliorations telles que je les ai entendues, elles se font sur une trajectoire déterminée d'avions. Si les avions sont décalés pour une raison ou une autre, le bénéfique peut disparaître. Me suis-je trompé ?

Jacques Roland : Effectivement les solutions que nous vous avons présentées sont valables, à condition que le trafic ou l'ensemble des trajectoires soit légèrement décalé par rapport aux bâtiments. Si les trajectoires passent pile au-dessus des bâtiments, le bruit arrose toutes les façades et les dispositifs sont très peu efficaces. Donc légèrement décalées mais pas trop décalées non plus car dans les zones en dehors de la zone C, si les avions sont très haut, ça n'est pas très efficace non plus. L'idéal est dans les zones où le niveau sonore est fort, à un ou deux kilomètres de l'axe de la piste.

Dominique Bidou : La DGAC peut-elle soutenir ce type d'expérimentation ?

Pascal Luciani : Pour moi c'est un sujet très nouveau, c'est vrai que c'est la première fois que je vois une étude aussi poussée sur la question.

Il est évident que c'est une idée absolument intéressante et qu'il faut creuser. En ce qui concerne les trajectoires, on voit bien que c'est quelque chose qui correspondrait plutôt aux zones proches des pistes où ces trajectoires sont relativement rectilignes, où il n'y a pas trop de variations.

Mais cela tombe bien puisque c'est aussi le domaine où ça peut fonctionner!

J'ai compris aussi que ça ne résout pas toutes les difficultés puisqu'aujourd'hui ce que l'on constate c'est qu'un grand nombre de demandes émane de riverains qui sont très éloignés des pistes, qui sont parfois à 20 voire 30 km de Roissy.

Nous souhaitons effectivement poursuivre dans cette direction.

Plus généralement, comme je le disais ce matin, les pistes de solutions sont à rechercher au niveau de l'urbanisation.

Luc Offenstein : Je suis président de l'association OYE 92 comme Oscar Yankee Echo, du nom de la balise qui, il y a quelques années, guidait les avions sur l'aéroport d'Orly à 6 nautiques et demi.

M. Luciani nous a asséné quelques contrevérités.



Je rappelle quand même que l'avion reste le moyen de transport le plus polluant à la tonne transportée. Bien sûr, les 4 litres au 100 km par passager qui ont été évoqués, sont tout à fait réels, mais ils sont utilisés sur les longs courriers, pour une grande distance. Et je rappellerai également que ce n'est pas du tout le cas pour l'aviation d'affaires.

De plus, supprimer les avions bruyants est un vœu pieux, puisque, de toute façon, nous avons toujours sur l'aéroport d'Orly, la 2^e plateforme française, du MD 80, du 747 et autres Iliouchine, qui nous pourrissent l'existence. S'il y a aujourd'hui des représentants des compagnies aériennes c'est vraiment là-dessus qu'il faut travailler.

Maintenant, à propos du sujet qui nous préoccupe aujourd'hui.

Les PEB sont bien à l'origine de la paupérisation des territoires. C'est un constat qu'on a fait sur Orly, sur CDG et sur quelques aéroports de province.

Ils sont bien à l'origine de la mort des villes dont M. Luciani a parlé, et c'est le cas notamment de Villeneuve le Roi (94) qui a perdu 1/3 de ses habitants avec l'installation de l'aéroport d'Orly qui est je le rappelle à 10 km de Paris.

Pour desserrer les contraintes des PEB, il faut diminuer les nuisances et non pas les augmenter. Le problème de l'aéroport de Roissy, ce sont les vols de nuit. Et ces vols, on peut les réduire de moitié sans les supprimer selon plusieurs études que vous avez tous eues entre les mains. Il suffit de les reporter sur des plages horaires qui seront plus acceptables par l'ensemble des populations. Il s'agit d'un énorme sujet à traiter, qui va bien au-delà des études techniques qui ont été présentées par Laurent Droin.

Enfin, il faut quand même dire que les aéroports parisiens ne supporteront pas indéfiniment l'augmentation des trafics. Et que bien que nous soyons ni contre l'aviation, ni contre les déplacements systématiques des aéroports, il va bien falloir trouver une solution. C'est une chose importante.

Jean-Pierre Blazy : Je n'ai pas dit que c'est le PEB qui a provoqué la paupérisation, j'ai dit que lorsque nous sommes sur des territoires de banlieue où il y a déjà des réalités sociales, que les PEB et le bruit ont aggravées, on a un effet cumulatif qui fait qu'on est dans la spirale de la paupérisation sociale et de la dégradation urbaine. La dégradation urbaine est aussi un effet du PEB. On peut débattre à l'infini sur les causes, mais les réalités sont là.

Dominique Bidou : Le fait d'avoir gelé, dans des grands schémas directeurs, des couloirs dans lesquels on était supposé construire des autoroutes dans un délai de 10 ou 20 ans a paupérisé ces couloirs. Et si maintenant l'ouvrage est abandonné, il y a des cas comme ça, il n'y aura jamais eu de nuisances mais seulement des dégradations.

Bernard Barraqué : Je suis un peu un revenant car j'avais été nommé au Conseil national du bruit en 1991 où je suis resté pendant une quinzaine d'années et j'ai à cette occasion écrit 2 ou 3 rapports sur ces affaires.

Comme je suis urbaniste de formation, je comprends très bien ce qui se dit ici et je ne saurais trop vous proposer de vous rapprocher du CRESSON à Grenoble car la thèse que vous appelez de vos vœux a déjà été faite, par un jeune homme qui a analysé comment les Grenoblois organisaient voire réorganisaient leur appartement dans des

ambiances bruyantes pour gagner des degrés de liberté par rapport au bruit.

Mais ce qui manque à mon avis, et je n'ai pas cessé de le répéter tout le temps où j'ai travaillé sur le sujet, c'est de pouvoir mobiliser des moyens financiers et notamment des redevances Bruit, non seulement pour isoler des logements, mais aussi dans un contexte d'aménagement urbain.

Je sais que compte tenu de la modicité des moyens et du fait qu'on coupe la redevance régulièrement pour faire des économies cela risque de faire hurler les riverains. Mais je peux vous dire que lorsqu'en 92 la ville de Saint-Victoret (13) a gagné son procès contre la Chambre de commerce de Marseille et obtenu de très importants dommages et intérêts, j'ai téléphoné au maire pour le féliciter d'avoir tenu bon et d'avoir obtenu gain de cause. Il m'a dit alors de l'accompagner afin de rencontrer le rapporteur de la loi Bruit qui était en cours de préparation. Je l'ai accompagné et ça était pour moi une révélation, car il a dit au rapporteur : «*Je veux créer une redevance nouvelle et qu'une partie soit affectée à ma commune pour que je puisse faire un meilleur aménagement urbain, je veux des espaces verts en plus, je veux des équipements collectifs en plus!*». Évidemment, une partie de sa revendication était de dire qu'on donnait de l'argent à des gens qui sont loin des aéroports dans la vallée de Montmorency (95) par exemple, qui ne souffrent pas comme à Saint Victoret, que ce n'était pas juste...

J'ai dit qu'il ne fallait pas diviser les choses, mais il n'y a pas de mécanisme qui permette de tout traiter en même temps : le développement économique qui est lié au niveau national voire mondial, avec le trafic aérien, le développement économique des zones concernées, et l'environnement des aéroports. Vous allez dire que c'est trop compliqué. Mais il faut essayer, faire des expériences et pour ça il faut de l'argent.

Beaucoup de gens disent que ce qui est gênant n'est pas d'être survolé. Une des choses les plus étonnantes c'est que les riverains se plaignent surtout de n'avoir jamais le même interlocuteur. Des gens comme M. Boureau ou M. Blazy sont des gens qui sont là depuis très longtemps, on les connaît. On n'est pas forcément toujours d'accord avec eux quand on est riverain, mais on peut compter sur eux. Alors qu'à l'Aviation civile ou Aéroports de Paris, les gens changent tout le temps. Il faut souvent recommencer les négociations. C'est vécu de façon très pénible.

Toutefois, on aimerait, s'il y avait une négociation qui durait, pouvoir dire «on plafonne le nombre de mouvements d'avions par an, par jour ou par nuit». Parce qu'on multiplie le nombre de pistes de Roissy par deux mais on ne réussit pas à régler le problème des premiers vols de nuit.

C'est évident qu'on pourrait les supprimer, sauf ceux qui sont absolument indispensables comme les accidents, la sécurité mais on pourrait aussi les plafonner et plus tard les augmenter à chaque fois qu'il y aura une amélioration réelle qu'on pourra mesurer.

On peut le faire, simplement cela veut dire qu'on utiliserait une partie de la redevance pour aider les compagnies aériennes à changer d'avions, pour aider les aéroports à faire des aménagements différents, pour aider les communes à détruire les logements victimes du bruit pour les construire ailleurs et les remplacer par des entrepôts ou des activités industrielles qui vont rapporter des taxes. On peut faire de l'aménagement du territoire. Mais pour cela il faut de l'argent qui pour l'instant n'existe pas.

Dominique Bidou : Je voudrais faire une analogie avec le domaine de l'eau que connaît bien Bernard Barraqué. Au départ, le recueil de l'argent était limité pour les agences de l'eau. Puis l'usage des redevances s'est élargi. On peut s'en inspirer pour élargir l'utilisation de cette taxe autour des mouvements des avions, c'est une idée. C'est souvent intéressant dans le domaine de l'environnement de transposer des instruments qui existent dans un domaine et voir ce que donnerait son application dans un autre domaine. Vous savez qu'en dehors de la TNSA, il n'y a aucun autre prélèvement pour lutter contre le bruit contrairement à l'eau ou les déchets, où il y a beaucoup d'argent qui circule, ce qui permet de faire des études, des travaux, des expérimentations. Pour le bruit, c'est beaucoup plus difficile car la cagnotte est très réduite et encadrée. On ne peut pas en faire ce qu'on veut.

Victor Haïm : Je voudrais réagir à ce qui vient d'être dit. L'ACNUSA et moi, à titre personnel, ne sommes pas favorables au développement des populations aux abords des plateformes. Simplement, on part de l'idée que compte tenu du développement des populations, du développement urbain et du développement naturel, ce mouvement de population est inéluctable. L'objectif est d'essayer de le limiter à ce qui est nécessaire, de l'encadrer et éviter qu'il y ait des gens davantage impactés.

Le plafonnement des vols de nuit, c'est une chose qui paraît essentielle mais extrêmement difficile à mettre en œuvre. Le dernier rapport de l'ACNUSA a fait des propositions pour essayer de minimiser le bruit. Mais il y a un certain nombre de vols de nuit qui sont, dans l'état actuel des choses, inévitables. On fait avec et c'est comme ça sur toutes les plateformes.

Il y a un autre point d'intervention qui m'a beaucoup intéressé c'est sur les financements. Dans nos propositions, les financements qui existent comme la TNSA sont uniquement affectés à l'insonorisation des bâtiments des personnes impactées. Mais, comme je l'ai dit ce n'est pas simplement les individus, les personnes physiques qu'il faut prendre en considération mais aussi le contexte. Il faudrait un financement pour les villes impactées. Les gênes ce ne sont pas simplement les gens, ce sont les collectivités elles-mêmes. Il y a perte de rentrées fiscales, il y a perte de volonté des gens de venir habiter là, il y a plein de facteurs à prendre en considération. On a donc un vrai problème de financement.

Pascal Luciani : Je voudrais ajouter un commentaire. À la DGAC, nous nous battons toujours pour insister sur le fait qu'on ne peut pas dire qu'il y a des choses qui se font sans coût. Tout est faisable, on peut interdire tous les vols, prendre des mesures, par contre affirmer que ça peut se faire sans coût n'est pas exact. Dire en caricaturant : « la solution c'est de transformer les vols de nuit en vols de jour », ça ne peut pas suffire. En termes de boutades mais aussi en termes de travail pour notre prochaine rencontre, je vous propose un petit exercice : Vous nous dites qu'il y a 30 000 vols qui pourraient sans problème être décalés de la nuit au jour à Roissy, et bien je souhaiterais pour la prochaine fois, comme devoir à la maison, que vous me citiez non pas 30 000 vols mais 3 compagnies dont les vols pourraient être déplacés de la nuit au jour sans aucun problème. Je pense que vous ne trouvez pas.

Dominique Bidou : Nous allons conclure en restant sur notre sujet : quelles mesures assouplir et comment aménager les règles de constructibilité en zone C ?

Pascal Luciani : Tout a été dit au cours de cette séance. Pour la DGAC et plus généralement pour les administrations, notre cadre de manœuvre, défini par le Gouvernement, est celui de trouver des pistes, de les localiser. Aujourd'hui, notre cadre est très clairement de travailler sur Roissy, au travers des outils existants et pour surtout exercer un certain contrôle *a priori* et *a posteriori*. L'idée est la responsabilisation, c'est-à-dire que la réalisation d'une construction soit prise en connaissance de cause et en pleine acceptation du fait que l'aéroport est présent. De dire que cette décision est pertinente, même si l'aéroport continue d'exister à Roissy. Ce qui sera très vraisemblablement le cas, même si on peut toujours imaginer toutes les décisions.

Luc Offenstein : Vous allez faire évoluer le PEB ou sera-t-il figé pour plusieurs années ? Est-ce que les caractéristiques des avions rentreront en compte et comment va évoluer l'augmentation du trafic ?

Pascal Luciani : Il y aura des mises à jour.

Luc Offenstein : Le problème c'est que ces mises à jour sont toujours dans une perspective d'augmentation du trafic. La négociation aboutira le jour où on plafonnera le trafic à Roissy. Quand le trafic sera plafonné à Roissy, les avions bruyants disparaîtront. Parce qu'on donnera la priorité aux avions remplis et efficaces. Le taux de remplissage des avions à Roissy est bien inférieur à celui d'Heathrow. Il n'y a aucun effort qui est proposé de la part du « lobby aérien ». La négociation sera possible lorsque tout le monde fera des efforts.

Dominique Bidou : C'est intéressant mais un peu hors sujet.

Luc Offenstein : Ce n'est pas hors sujet, c'est le cœur du sujet!

Dominique Bidou : Le sujet c'est quand même l'assouplissement des contraintes.

Luc Offenstein : Si on réduit les nuisances, on réduira le PEB.

Jacques Roland : Jusqu'à présent on s'est beaucoup préoccupé d'isoler les bâtiments en traitant le bâtiment lui-même. Une des pistes qui a été montrée aujourd'hui c'est qu'il faut également s'intéresser à l'urbanisme, à la position des bâtiments les uns par rapport aux autres. On ne gagnera peut-être pas beaucoup, mais ces quelques décibels seront les bienvenus pour les populations.

Laurent Droin : Je précise que dans ce domaine-là, on peut faire du préventif, pas seulement du curatif. Malheureusement, en France, on a énormément l'habitude de mettre beaucoup plus d'argent dans le curatif que dans le préventif. Dans le domaine de l'acoustique et de l'urbanisme, on pourrait travailler sur ça : faire basculer une partie de la TNSA sur du préventif.

Je ne sais pas si c'est possible, mais l'idée est à retenir.

Victor Haim : Le plafonnement des vols pour ma part, je n'y crois pas, par contre le plafonnement du niveau sonore, on peut y travailler. C'est déjà le cas sur Roissy puisque c'est encadré. Parce que l'économie c'est comme une bicyclette, même un acrobate, s'il n'avance pas, tombe au bout d'un moment. On ne peut pas s'amuser à faire ça, je pense que c'est extrêmement dangereux.

En revanche, comme vous venez de l'entendre, je crois qu'il y a des moyens de rendre l'environnement moins nuisible en faisant attention, en prenant des précautions, et surtout peut être déjà en travaillant sur les financements pour à la fois aider les individus et les collectivités.

Pascal Boureau : Par rapport à l'évolution justement souhaitable du code de l'urbanisme en zone C, je pense qu'il ne faut pas voir uniquement à travers ce qui se passe à Roissy. C'est plus général. La vision de la DGAC est complètement réductrice, il faut avoir un peu d'ambition et faire confiance aux gens qui sont sur le terrain et qui sont en capacité de gérer des augmentations non significatives, mais pour des opérations urbaines. Si on veut les rendre efficaces, favoriser une mixité sociale, il faut des opérations immobilières de qualité. Et pour ça, pouvoir sortir de la règle du un pour un sur des opérations délimitées. Avec l'accord des préfets, on peut mettre tous les garde-fous que l'on veut, mais il faut une évolution qui soit valable pour tous les aéroports.

Jean-Pierre Blazy : M. Droin vient de dire à l'instant qu'en France on est trop sur le curatif et pas assez sur le préventif.

Je suis d'accord.

Mais la question du préventif appliquée à l'urbanisme au voisinage des aéroports, ça se résume à une interdiction. Si le préventif c'est d'interdire de faire du renouvellement urbain, je ne pense pas que ce soit la bonne prévention. Le résultat nous le connaissons déjà, c'est cette spirale de la dégradation urbaine, de la paupérisation sociale, ce que nous devons imposer à nos habitants sans parler de ceux qui étant propriétaires perdent la valeur de leurs biens. Et la recherche que nous finançons avec Ville et Aéroport, dont une thèse qui est en cours de finalisation, va nous permettre d'objectiver et sans doute de développer ce sujet dans la période qui va venir. Et il faudra bien que ça soit pris en compte car je rappelle que nous sommes dans un pays où être propriétaire a une grande signification.

Je voudrais, en tant que parlementaire ne pas être réduit à l'impuissance de pouvoir légiférer. Je continuerai en dépit des forces d'inertie, car évidemment la question est celle du Pouvoir. En matière de régulation du transport aérien, je pense que le Pouvoir n'est plus tellement du côté de l'État, qui s'apprête d'ailleurs à réduire sa participation au sein d'Aéroports de Paris. Un aéroport, c'est pourtant un outil d'aménagement du territoire, et je pense que ça doit le rester. Et si on dit aménagement du territoire, on parle aussi du territoire aéroportuaire, avec une approche équilibrée.

Oui! Nous sommes pour le développement des aéroports!

Oui! Nous sommes pour le développement du transport aérien!

S'agissant de l'urbanisme au voisinage des aéroports, on ne veut pas traiter les effets du PEB, on s'obstine à ne pas vouloir les traiter ce qui est quelque chose de désespérant.

Et d'exaspérant...

Il faut aussi qu'il y ait une volonté sur les perspectives du développement aéroportuaire de notre pays.

Je rappelle qu'un rapport de la Cour des comptes datant de 2008 a constaté que depuis bien longtemps il n'y a plus d'anticipation de la politique aéroportuaire en France.

À l'avenir, il est impératif que nous ayons une véritable approche globale de ce que nous voulons faire dans le transport aérien et en matière de développement aéroportuaire en relation avec les territoires, les élus, les populations. Pas comme aujourd'hui, où le scénario au fil de l'eau est catastrophique.

Il y a une dizaine d'année, on avait l'espoir d'un troisième aéroport parisien, le projet a été abandonné et maintenant avec Notre Dame des Landes, on est arrivé à ce qu'il n'y ait plus d'acceptation sociale, dans notre pays, de la nécessité de créer un nouvel aéroport, ce qui est fâcheux. Il sera toujours nécessaire, soit de créer un aéroport, soit de réaliser l'extension d'un aéroport existant, à condition évidemment qu'on prenne en compte les exigences environnementale et sanitaire ainsi que l'exigence territoriale des élus. Les décisions seront prises dans la concertation la plus large après avoir entendu et respecté ceux qui sont là, en l'occurrence, les populations riveraines qui subissent les nuisances, même si, évidemment, il appartient toujours à l'État de rendre les arbitrages. Ces populations pourront enfin être bénéficiaires de ce que peut représenter un aéroport en terme d'atouts.

Dominique Bidou : Tout a été dit. Malgré tout, une dernière réflexion...

On a su aujourd'hui parler à la fois d'urbanisme, de construction et de développement économique. Les trois sujets ont été abordés ensemble, on a essayé de les confronter et de voir ce que ça pouvait donner.

Le ministère de l'équipement avait été créé par Edgar Pisani dans les années 60 afin de rassembler la construction, l'urbanisme, les transports, et je peux vous dire, 30 ou 40 ans plus tard, nous n'y étions pas arrivés. On travaille tellement en parallèle que rapprocher ces différents domaines est quasiment une gageure.

Cela dit il ne faut pas désespérer, je vois qu'on ne peut pas le faire de manière générale, mais que sur des cas concrets, on peut progresser et c'est ce qu'a montré cette journée. On a plus qu'à espérer que nous arriverons un jour à traiter ensemble de l'aménagement du territoire, au sens large et au sens plus local du cadre de vie, de l'environnement, de la construction et de l'urbanisme...

TRAITEMENT DES NUISANCES SONORES

Corrections acoustiques aux postes de travail
Maitrise du bruit dans l'environnement

- EXPERTISE - INGÉNIERIE - CONCEPTION - FABRICATION - INSTALLATION - MAINTENANCE

Tous types de Silencieux, capotages, containers, chambres anéchoïques, écrans, traitement de locaux, cabines audiométriques, portes acoustiques, murs mobiles, studios d'enregistrement, grilles acoustiques de ventilation, Bancs d'essais...

POUR TOUT COMPLÉMENT D'INFORMATION

IAC BOET STOPSON - Oihiba Vanderust

 +33 (0)3 20 05 88 40

 + 33 (0)3 20 05 88 99

 oihiba.vanderust@iac-acoustics.com



**iac acoustics**
making the world a quieter place

www.iac-acoustics.com