





RÉPARER ET PRÉVENIR

33 Réparer

48 Prévenir



L'Autorité ne peut que regretter de devoir répéter régulièrement qu'une meilleure acceptation du transport aérien passe aussi par des actions volontaristes des pouvoirs publics, actions qui reconnaissent la réalité des nuisances subies, respectent les calendriers annoncés et préservent l'avenir.

Ainsi, sur l'aide à l'insonorisation, le gouvernement avait annoncé le 4 décembre 2007 sa décision de « résorber le stock des dossiers dans un délai de deux ans ». Cette promesse ne sera pas tenue, non par manque d'argent, mais en raison de procédures inutilement bureaucratiques. Le chapitre 1, « Réparer », dresse le bilan réglementaire de ces procédures et de leur mise en œuvre par plateforme, donne les résultats des mesures pour le nouvel indicateur NA et présente les solutions mises en œuvre aux Pays-Bas.

Le chapitre 2, « Prévenir », reprend la liste des chantiers inaboutis. Si certains dossiers sont restés dans les placards (règles d'urbanisme), d'autres ont pâti des réorganisations ministérielles successives : quel service a en charge le dossier pourtant simple des normes d'isolation acoustique autour des aéroports ? Celui des interventions pouvant combiner isolation acoustique et thermique ? Quant au partage des retombées économiques, et plus généralement la gouvernance des territoires aéroportuaires, les propositions du rapport Dermagne¹ risquent d'être en décalage avec les multiples projets, Grand Paris, Région capitale, etc., ainsi qu'avec les conclusions du comité pour la réforme des collectivités territoriales.

RÉPARER

Aide à l'insonorisation

Cri d'alarme

Préoccupée par l'immobilisme des pouvoirs publics sur la situation quotidienne de milliers de riverains, l'ACNUSA a, le 13 juin 2008, envoyé au ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la lettre suivante²:

« L'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires que je préside attire solennellement votre attention sur la situation ubuesque que connaissent actuellement les gestionnaires des dix principaux aéroports et les milliers de riverains en attente d'une aide pour insonoriser leur logement.

Selon le principe du pollueur/payeur, les fonds nécessaires à cette aide proviennent d'une taxe affectée : la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) versée par les compagnies et donc payée par les passagers. La collecte de cette taxe est assurée par le service ad hoc de la direction générale de l'aviation civile pour être reversée ensuite aux gestionnaires d'aéroport au prorata des mouvements taxés sur leur plateforme. L'attribution de cette aide qui n'est pas une subvention de l'État est soumise à des conditions de recevabilité pour les demandeurs et à des contrôles financiers pour les gestionnaires d'aéroport.

En 2006, les besoins estimés en matière de logements à insonoriser étaient supérieurs à 106 000. Or, bien que la collecte de la taxe soit passée de 23 millions d'euros en 2005 à 52 millions en 2007 et que de nombreuses collectivités territoriales aient abondé ces montants, le nombre de

dossiers déposés stagne, voire diminue. Ce recul tient essentiellement à une procédure d'attribution de l'aide fondée sur la suspicion et sur un bureaucratisme inutile.

Il peut ainsi s'écouler quatre ans entre le dépôt du dossier et la fin des travaux. Le versement de l'aide destinée à rembourser au moins en partie les frais avancés n'est pas non plus immédiat. Alors que les riverains concernés remplissent les conditions de situation et d'antériorité exigées, il est proprement incompréhensible de leur imposer un parcours d'obstacles pour constituer leur dossier, de les obliger à avancer les sommes nécessaires au paiement du diagnostic acoustique et des travaux, et de laisser à leur charge entre 20 % (dossier individuel) et 5 % (opérations groupées) du montant plafonné des travaux.

Pour ajouter à la confusion, l'annonce faite le 4 décembre 2007 sur « l'avantage » à 5 % pour les opérations groupées ne s'est toujours pas traduite par la modification des textes réglementaires visés. Ces textes qui – à titre anecdotique, sont en chantier depuis 2004 – seraient actuellement examinés par les services du ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

Aussi, sur toutes les plateformes, gestionnaires, syndicats de copropriétés, organismes de logements sociaux, particuliers attendent... Et une certaine exaspération commence à monter, tant de la part des populations concernées et de leurs élus qui se sont impliqués que des gestionnaires d'aéroport qui se sont donné les moyens

1. Pour un développement durable de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle.

2. Une copie a été notamment adressée au ministre chargé du budget, aux secrétaires d'État chargés de l'écologie et des transports, aux conseillers techniques auprès du président de la République et auprès du Premier ministre.

RÉPARER

humains et financiers pour remplir cette nouvelle tâche que des compagnies qui s'interrogent de plus en plus sur le pourquoi d'une taxation qui dort sur des comptes bancaires par incurie administrative.

Depuis plusieurs années, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires recommande qu'une action volontariste et planifiée soit menée pour compenser l'impact du transport aérien sur les populations riveraines des dix principaux aéroports. Dans des conditions parfois plus conflictuelles, nombre de nos voisins européens et les États-Unis ont su se doter des outils et des moyens nécessaires : l'exception française ne se justifie en rien.

À partir du moment où les riverains concernés subissent des nuisances sonores, l'insonorisation de leur logement devrait être automatique dès lors qu'ils remplissent les conditions de situation et d'antériorité et que les crédits sont disponibles. Ainsi, il sera possible de planifier les interventions et d'utiliser au mieux les fonds collectés. Nos recommandations sont pragmatiques : commencer par les zones les plus bruyantes, faire payer directement à 100 % par le gestionnaire le diagnostic acoustique et les travaux, définir les objectifs d'insonorisation et contrôler leur réalisation, mener une politique active de rachat, etc.

Ces demandes sont conformes aux engagements pris le 4 décembre 2007 par le gouvernement d'insonoriser plus de 7 000 logements par an ; en outre elles permettront de traiter de front isolement acoustique et rénovation thermique.

Connaissant votre sensibilité à ces questions environnementales, je me permets d'attirer votre attention sur l'urgence qu'il y a à régler ce dossier.

Je suis bien entendu à votre disposition pour tout entretien sur ce sujet et vous prie de croire, Monsieur le ministre d'État, à l'assurance de ma haute considération. »

Suites

À la suite de la réunion du 7 juillet 2008 avec les directeurs de cabinet des secrétaires d'État, les services de la direction générale de l'aviation civile ont organisé un groupe de travail avec la direction générale de la prévention des risques, de l'aéroport de Lyon – Saint-Exupéry, le rapporteur du COMOP Bruit (n° 18) et l'Autorité.

Ce groupe avait pour objectifs de simplifier au maximum la procédure, d'obtenir du ministre du budget une aide à 100 % du montant plafonné des travaux et d'organiser le tiers payant pour supprimer le préfinancement³. Les questions de diagnostic acoustique ou de couplage des travaux d'isolation thermique avec ceux d'isolation acoustique devaient être étudiées durant l'automne et les projets de textes ou de guide prêts pour mars 2009.

En parallèle à ces études technico-réglementaires, la direction du transport aérien décidait de confier à la société TNS Sofres une étude auprès des riverains des aéroports⁴ concernés par le dispositif d'aide à l'insonorisation. Elle vise à identifier :

- les motifs pour lesquels les bénéficiaires potentiels d'aide à l'insonorisation n'utilisent pas les facilités qui leur sont offertes ;
- les mesures auxquelles ils seraient sensibles.

Des enquêtes par téléphone et en face à face ont été réalisées. L'Autorité, Aéroports De Paris (ADP) et l'Union des Aéroports Français (UAF) font partie du comité de pilotage mis en place. Les conclusions de cette étude devraient être disponibles avant la fin du premier trimestre 2009.

Malgré ces engagements, ces calendriers fixés, cette étude lancée, etc., les résultats ne sont pas vraiment au rendez-vous. Ainsi, le projet de décret portant à 95 % l'aide à l'insonorisation pour les opérations groupées annoncé le 4 décembre 2007 n'est toujours pas paru au 31 janvier 2009. Cela explique une baisse du nombre de dossiers déposés en 2008.

Cependant, l'Autorité a noté avec satisfaction que la Cour des comptes, dans son rapport sur « *Les aéroports français face aux mutations du transport aérien*⁵ » aboutissait aux mêmes constatations sur « *les difficultés d'utilisation de l'aide à l'insonorisation... Les mesures d'aide à l'insonorisation des habitations situées dans les zones les plus*

exposées au bruit sont complexes, dans certains cas d'une longueur excessive pour résorber le stock des habitations à traiter ».

L'ACNUSA fait siennes les constatations de la Cour des comptes pour mettre en œuvre d'autres solutions à l'attention des milliers de riverains soumis au bruit des avions et reprend donc sa recommandation 2007, toujours d'actualité :

RECOMMANDATION 2008

L'Autorité demande que les riverains remplissant les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense.

Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100 %.

L'Autorité demande que soient mises en œuvre d'autres modalités d'actions telles que le rachat d'habitation, le versement de compensation aux riverains ou leur relogement.



3• Réunion du 9 septembre 2008.

4• À l'exception de Strasbourg – Entzheim.

5• Rapport public thématique – juillet 2008, www.ccomptes.fr.

RÉPARER

Rachat des locaux

Le troisième alinéa de l'article R.571-85 du code de l'environnement prévoit que :
« À titre exceptionnel, lorsque des locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, ne peuvent être techniquement insonorisés, d'après les critères fixés, pour chaque aéroport, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, à un coût acceptable au regard de leur valeur vénale, les crédits mentionnés au premier alinéa du présent article peuvent être utilisés pour l'acquisition de ces locaux, leur démolition, le relogement des occupants et le réaménagement des terrains, dans les conditions prévues aux articles R. 571-88 et R. 571-89. »

Sont concernés les locaux situés en tout ou partie en zone I du plan de gêne sonore et existants à la date de publication de ce plan. Aux demandes de rachat de locaux remplissant lesdites conditions, les préfets sollicités n'ont pu que répondre que l'arrêté

ministériel concernant leur plateforme n'était toujours pas paru.

Pour accélérer la prise de décision, l'Autorité recommande de recourir à la même méthode que celle utilisée pour les restrictions d'exploitation, les modifications de procédure ou les installations de monitoring :

RECOMMANDATION 2008

Sur chaque plateforme, la commission consultative d'aide aux riverains fera établir le relevé des locaux concernés. Sur cette base, elle étudiera et définira les critères techniques, économiques et/ou sociaux qui peuvent entraîner la décision de démolir un local situé en zone I du PGS. Elle pourra également définir les dérogations aux conditions de situation et d'antériorité qui, à titre exceptionnel, peuvent conduire au rachat. Après vote, le dossier sera transmis au ministre chargé de l'aviation civile pour homologation par arrêté.



Etat des lieux par plateforme

Bilan chiffré général

Au 1^{er} janvier 2008 sont entrées en vigueur :

- la revalorisation de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour Paris – Orly et Toulouse – Blagnac ;
- les modifications des taux de base suivant les plateformes ;
- l'instauration d'une nouvelle tranche de tarification pour les décollages entre 18 et 22 heures.

Les compagnies aériennes versent la taxe au service *ad hoc* de la direction générale de l'aviation civile avec un décalage de 3 mois. Au titre de l'année 2008 – d'avril 2008 à avril 2009 – les recettes devraient atteindre 61 millions d'euros.

Les recettes correspondant aux 11 premiers mois de 2008 s'élèvent à 56,9 millions d'euros, (voir le tableau ci-dessous).

Bâle – Mulhouse

Le dossier de révision du plan de gêne sonore évalue le nombre de logements en zone III à 810 pour une population de 1 960 habitants⁶. En revanche, l'éligibilité de ces logements n'est pas connue.

À ce jour, 135 dossiers ont reçu un avis favorable de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) et 40 dossiers sont en attente.

Bordeaux – Mérignac

La « réunion » de la CCAR s'est faite par correspondance le 3 juillet : 10 dossiers d'habitations individuelles ont été retenus pour un montant de 120 697 euros (diagnostic et travaux).

À la fin de l'année, 11 logements individuels et 236 collectifs sont en phase de diagnostic, 11 logements individuels sont en phase de travaux ; le total des dossiers soldés est de 113.

Les résultats de l'action de communication menée avec la mairie de Mérignac (zone III – quartiers de Beutre et Beaudésert) sont attendus pour 2009.

TNSA 2008	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPT.	OCT.	NOV.	DÉC.	
Paris – CDG	2 184 219	2 234 190	2 374 976	2 561 853	2 555 930	2 712 830	2 616 035	2 644 646	2 695 327	2 268 986	2 173 401		27 022 393
Paris – ORLY	1 619 144	1 547 659	1 890 506	1 835 390	2 034 933	1 514 246	1 818 855	1 485 449	1 654 260	1 785 456	1 430 487		18 616 385
ss-total ADP	3 803 363	3 781 849	4 265 482	4 397 243	4 590 863	4 227 076	4 434 890	4 130 095	4 349 587	4 054 442	3 603 888	0	45 638 778
Toulouse	397 603	351 058	454 638	399 204	489 130	398 692	439 621	391 402	447 605	384 189	440 628		4 593 770
Bordeaux	51 485	37 566	52 202	41 120	57 772	45 681	49 098	31 204	51 533	39 614	43 166		500 441
Lyon	111 290	119 275	158 117	134 392	181 338	139 596	159 114	161 805	150 522	143 036	141 810		1 600 295
Marseille	137 331	113 501	152 204	111 520	135 692	131 231	116 359	91 730	124 604	115 045	118 738		1 347 955
Nantes	96 398	109 151	144 481	166 777	166 802	148 111	168 093	152 515	159 221	124 258	97 340		1 533 147
Nice	74 646	103 991	112 948	119 824	147 793	118 332	154 613	145 588	135 498	107 278	91 475		1 311 986
Strasbourg	1 815	2 447	2 072	2 342	2 272	2 152	2 019	2 128	2 160	1 750	1 748		22 905
Total	4 673 931	4 618 838	5 342 144	5 372 422	5 771 662	5 210 871	5 523 807	5 106 467	5 420 730	4 969 612	4 538 793	0	56 549 277
Cumulé	4 673 931	9 292 769	14 634 913	20 007 335	25 778 997	30 989 868	36 513 675	41 620 142	47 040 872	52 010 484	56 549 277		

⁶ Arrêté préfectoral n° 200835-86 du 23 décembre 2008 portant approbation du plan de gêne sonore de l'aéroport de Bâle – Mulhouse assorti de ses annexes.



RÉPARER

Lyon – Saint-Exupéry

Le bilan 2007 présenté lors de la réunion de la CCE du 12 novembre 2008 s'établissait à 1 567 474 euros de rentrée de taxe. Le service d'aide aux riverains mis en place par la société exploitante qui assure l'agrément et le contrôle des différents prestataires a permis de faire baisser les coûts :



ANNÉE	PLAFOND MOYEN	DEVIS MOYEN	AIDE MOYENNE
2004	19 347	19 154	15 865
2005	16 086	12 721	10 224
2006	15 912	12 476	9 445
2007	15 462	12 565	9 914

La CCAR réunie le 24 novembre 2008 a examiné les dossiers généraux suivants : extension sur 50 mètres en cas de limite au milieu d'une rue, dépassement de plafond dû à l'absence de réunion de la CCAR, principe des opérations groupées et impact d'une aide à 100 % sur la situation financière.

Sur avis conforme de la CCAR, 58 logements individuels pour un montant total de 182 585 euros, et 1 dossier collectif (60 logements) pour un montant de 320 273 euros ont été retenus.

Marseille – Provence

En 2008, 84 dossiers représentant 89 logements ont été soldés pour un montant de 563 343 euros ; 100 dossiers ont reçu un avis favorable de la CCAR. Le délai moyen à compter du moment où le dossier du riverain est complet et jusqu'au paiement de l'aide attribuée est de 4,5 mois pour

le diagnostic et de 14 mois pour les travaux. Le montant moyen de l'aide pour le diagnostic d'un logement individuel était de 554 euros et de 9 194 euros pour les travaux. Ces montants atteignaient respectivement 280 euros et 5 471 euros pour un logement en immeuble collectif ; 218 dossiers éligibles sont en cours d'instruction (avant avis de la CCAR).

Nantes – Atlantique

D'après le PGS de 2003, 1 751 logements sont susceptibles de bénéficier de l'aide. La CCE réunie le 16 juin a décidé de rendre éligibles les logements situés dans une bande de 50 mètres après la limite de la zone III du plan de gêne sonore.

Pour 2008, des ordres de priorité ont été retenus (logements situés en zone II, dossiers déposés à la fin 2007, etc.). Au 21 novembre 2008 :

- 650 dossiers de logements, 2 dossiers de bâtiments scolaires et 4 de logements sociaux dans les écoles ont été déposés ;
- 373 dossiers ont été traités dont 171 grâce au préfinancement apporté par les collectivités territoriales⁷;
- 247 dossiers sont en attente, dont 207 déposés en 2007 (140 sont en zone III et 67 dans la bande de 50 mètres du PGS) et 40 en 2008 (3 en zone II, 32 en zone III, 5 dans la bande des 50 mètres) ;
- 30 personnes n'ont pas donné suite après dépôt de leur dossier.

Au total, le budget engagé en 2008 s'élevait à 1 030 628 euros (diagnostic et travaux).

Lors de la réunion de la CCE du 2 décembre 2008, le nombre de logements éligibles a fait l'objet d'un débat, les représentants de collectivité territoriale l'estimant plus faible que celui avancé dans le plan de gêne sonore (1 751 logements). Pour plus d'efficacité, il est souhaitable que l'exploitant, les services de l'État et les services techniques territoriaux recensent ensemble le nombre de logements éligibles. Ce travail est d'autant plus important qu'une projection à 2014 des rentrées de la taxe sur les nuisances sonores aériennes fait apparaître un déficit de 4 millions d'euros par rapport aux besoins estimés.

Par ailleurs, durant le mois de février 2008, le service études de l'aéroport a réalisé une enquête anonyme et confidentielle auprès de tous les riverains ayant bénéficié de l'aide à l'insonorisation (272 questionnaires envoyés, 214 réponses exploitables). Les principaux résultats montrent une réelle satisfaction : après travaux, la perception du bruit passe de « gênante » à « tolérable » ; 93 % des répondants ressentent une

amélioration (71 % nette, 22 % légère) et 94 % estiment que l'isolation thermique de leur logement a été améliorée (58 % nettement, 36 % légèrement).



⁷ 1 100 000 € de Bouguenais et 550 000 € de Saint-Aignan-de-Grand-Lieu.



RÉPARER

Nice – Côte d'Azur

La CCAR s'est réunie une seule fois, en septembre. La désignation des membres de cette commission a pris 9 mois. En 2008, le délai moyen par dossier était de 13 mois et le montant moyen de l'aide pour le diagnostic oscillait entre 564 euros (maison individuelle) et 202 euros (logement collectif). Quant au montant moyen de l'aide pour les travaux en collectif, il atteignait 3 455 euros.

Paris – Charles-de-Gaulle

Le bilan 2007-2008 a été présenté et discuté lors de la réunion CCE/ACNUSA du 30 septembre 2008. Le PGS s'étend sur 60 communes et comprend 64 000 logements. Début 2008, 25 % de ces logements ont bénéficié d'une aide à l'insonorisation. Les recettes de la TNSA étaient de 15 millions d'euros en 2005 pour passer à 30 millions d'euros en 2007 ; ce même montant devrait être atteint en 2008 et en 2009.

En 2008, le nombre de logements bénéficiant d'un diagnostic devrait être de 5 000, comme en 2007. Au total environ 31 millions d'euros ont été dépensés en travaux. L'aide a principalement bénéficié au département du Val-d'Oise, avec 3 055 logements insonorisés, et à celui de la Seine-et-Marne, avec 299 logements. Le montant moyen par logement s'élève à 10 000 euros.

La procédure Assistance à Maîtrise d'ouvrage (AMO) a été lancée avec succès. Il faut souligner la forte volonté de la part d'ADP de simplifier les formulaires de demande et l'ensemble du processus de l'aide.

Lors de cette réunion, l'Autorité a rappelé ses recommandations : inverser le processus, démarcher systématiquement les riverains

concernés dans les zones B et C, prendre en charge à 100 % et supprimer le préfinancement. Les représentants des collectivités territoriales ont souhaité que les bâtiments publics puissent bénéficier de l'aide. Des demandes de prise en charge de l'isolation thermique ont également été faites.

Paris – Orly

1 922 logements ont bénéficié de l'aide à l'insonorisation pour 17,1 millions d'euros de travaux. Les dossiers sont maintenant traités sans attente.

Malgré un volume de déclarations pour la TNSA en baisse, l'impact du paramètre « soirée » est très significatif sur les rentrées de la taxe : 20 millions d'euros en 2008 (12 millions d'euros en 2007).

Les travaux réalisés dans 200 logements ont été contrôlés en 2008. Un dossier de fraude caractérisée a fait l'objet d'un dépôt de plainte auprès du procureur de la République.

L'exploitant envisage de communiquer, notamment par voie de presse, sur l'aide proprement dite et sur l'assistance à maîtrise d'ouvrage qu'il apporte aux riverains éligibles. Il propose également que les hôpitaux et les écoles soient éligibles sans critère d'antériorité.

L'Autorité a demandé qu'ADP lui fournisse une cartographie situant les logements déjà insonorisés.

Strasbourg – Entzheim

Les représentants des associations de riverains ont toujours contesté la réglementation relative à l'élaboration des plans de gêne sonores

et considéré que « *seuls les terriers de lapins sont concernés* » par le plan approuvé par l'arrêté préfectoral du 24 décembre 2003. 72 logements ont bénéficié de l'aide entre 1999 et 2003 et il ne resterait qu'une soixantaine d'habitations potentiellement éligibles. Mais moins de 10 dossiers ont été retenus depuis 2004 car la plupart des demandes reçues ne répondent pas aux critères d'antériorité par rapport au PEB et au respect du zonage (habitations en dehors du PGS).

Par ailleurs, en raison du climat, les habitations sont très souvent dotées de double vitrage isolant aussi du bruit des avions.

Dès lors que la taxe sur les nuisances sonores aériennes ne semble plus avoir d'emploi sur cet aéroport, les représentants des associations de riverains s'interrogent sur le maintien de celle-ci.

Se pose également la conformité de l'actuel plan de gêne sonore qui aurait dû être révisé en application de l'article 4 du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 : « *Lorsque la courbe de la zone B du plan d'exposition au bruit approuvé de l'aérodrome est fixée à une valeur d'indice inférieure à Lden 65, cette dernière valeur doit être retenue pour établir la limite extérieure de la zone II du plan de gêne sonore.* » Or le plan d'exposition au bruit approuvé par arrêté préfectoral du 7 septembre 2004 a retenu la valeur Lden 62 pour limite de sa zone B.

Comme à Lyon – Saint-Exupéry, l'Autorité aurait pu demander au préfet de mettre en révision le plan de gêne sonore (alinéa 6 de l'article L.227-5 du code de l'aviation civile). Compte tenu du contexte local, l'Autorité préfère faire la recommandation suivante :

RECOMMANDATION 2008

L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile de réaliser durant l'année 2009 une étude d'impact du changement de la valeur d'indice de Lden 65 à Lden 62 pour la limite de la zone II du PGS. Cette étude devra évaluer le nombre d'habitations ou de locaux qui deviendraient éligibles à l'aide à l'insonorisation et la pertinence d'une révision du PGS.

En parallèle, l'exploitant de l'aéroport vérifiera les conditions d'éligibilité de l'ensemble des habitations ou locaux dans le PGS actuel. Suivant les résultats de l'étude et de l'enquête, l'Autorité considère que la commission consultative d'aide aux riverains devrait se prononcer sur la révision ou non du plan de gêne sonore ainsi que sur le devenir de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Toulouse - Blagnac

Sur cette plateforme, l'annonce ministérielle du 4 décembre 2007 a eu pour effet de retarder le dépôt d'un grand nombre de dossiers en copropriété, les syndicats attendant le passage de 80 à 95 % du taux de prise en charge.

Au 31 octobre 2008, ont fait l'objet de demandes : 1 950 logements situés dans trois des « grands collectifs » de Toulouse ainsi que 219 logements de particuliers (dont 170 à Toulouse et 26 à Aussonne).

Les rentrées de la taxe s'élèvent à 4 millions d'euros. Le conseil régional, le conseil général et le Grand Toulouse ont apporté 2,4 millions d'euros sous forme de subvention ou d'avance remboursable.

RÉPARER

Aide à l'insonorisation*

NOMBRE DE DEMANDES RECEVABLES REÇUES EN 2008

	Nombre de dossiers	Nombre de logements
BÂLE – MULHOUSE	19	19
BORDEAUX – MERIGNAC	17	259
LYON – SAINT-EXUPERY	280	284
MARSEILLE – PROVENCE	149	–
NANTES – ATLANTIQUE	51	51
NICE – CÔTE D'AZUR	101	–
PARIS – CDG	1 648	–
PARIS – ORLY	714	–
TOULOUSE - BLAGNAC	252	2293

DOSSIERS AYANT FAIT L'OBJET D'UN AVIS FAVORABLE DE LA CCAR EN 2008

	DIAGNOSTIC		MONTANT en €	TRAVAUX		MONTANT en €	TOTAL en €
	Logements individuels	Logements collectifs		Logements individuels	Logements collectifs		
BÂLE – MULHOUSE	15	0	10 921	7	0	100 515	111 436
BORDEAUX – MERIGNAC	10	0	6 364	10	0	114 401	120 765
LYON – SAINT-EXUPERY	109	60	66 641	67	60	1 041 654	1 108 295
MARSEILLE – PROVENCE	46	54	38 977	46	54	732 836	771 813
NANTES – ATLANTIQUE	131	0	75 195	67	0	644 525	719 720
NICE – CÔTE D'AZUR	2	72	16 000	2	72	282 000	298 000
PARIS – CDG	1 406	1 958 ⁽¹⁾	1 023 905	1 453	1 010 ⁽¹⁾	22 748 435	23 772 340
PARIS – ORLY	460	515 ⁽¹⁾	368 973	1 177	745 ⁽¹⁾	17 310 635	17 679 608
TOULOUSE - BLAGNAC	205	551	159 892	247	29	2 789 817	2 949 709

* Source exploitants des plateformes (circulaire DGAC-DPPR du 29 août 2007).

(1) Sont inclus les logement collectifs « grands maîtres d'ouvrage ».

MONTANT DES AIDES
VERSÉES EN 2008MONTANT DES
FRAIS DE
GESTION 2008

	Nombre de logements	Montant en €	Montant en €
BÂLE – MULHOUSE	36	367 824	–
BORDEAUX – MERIGNAC	27	186 359	58 346 ⁽²⁾
LYON – SAINT-EXUPERY	112 ⁽¹⁾	766 824	135 406
MARSEILLE – PROVENCE	305	762 512	116 395
NANTES – ATLANTIQUE	142	508 903	91 490
NICE – CÔTE D'AZUR	120	168 000	117 000
PARIS – CDG	–	23 640 000	1 795 988 ⁽³⁾
PARIS – ORLY	–	12 530 000	
TOULOUSE - BLAGNAC	898	2 880 821	262 107

(1) Et une école maternelle.

(2) Seuls 37 264 € ont été prélevés sur la TNSA, le reste ayant été couvert par les intérêts de placement.

(3) Les intérêts de placement 2007 s'élèvent à 1 452 053 €.

Vérification du NA (Number Above)

Afin d'identifier les nuisances associant bruit et survol, l'utilisation de l'indicateur NA (nombre d'événements au-dessus d'un certain niveau de bruit) est recommandée par l'ACNUSA depuis 2005.

Rappel de la recommandation 2005

« À l'extérieur d'un plan de gêne sonore, les communes – fortement ou très fortement exposées au bruit des avions et/ou aux survols – peuvent être rattachées à ce plan, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :

1. les valeurs ouvrant droit au rattachement sont :
 - NA 65 / 100, soit plus de 100 survols à un niveau de bruit LAmax supérieur ou égal à 65 dB(A) ;

- NA 62 / 200, soit plus de 200 survols à un niveau de bruit LAmax supérieur ou égal à 62 dB(A) ;
2. ces communes ou parties de commune – situées hors PGS et dont les habitants bénéficieront de l'aide à l'insonorisation – seront soumises aux contraintes d'urbanisme afférentes à la zone C du PEB si elles en sont extérieures. »

Les différents ministres chargés de l'aviation civile et de l'environnement considèrent que l'homologation de ce nouvel indicateur de nuisances n'est pas une priorité. En revanche, les communes d'Ozoir-la-Ferrière et de Sucy-en-Brie ont souhaité que l'Autorité réalise des études sur leur territoire et vérifie ainsi la pertinence et les conséquences de cet indicateur mis en place sur les aéroports de Sydney, Vienne...

RÉPARER

Ozoir-la-Ferrière⁸

Du 5 au 13 novembre 2007, des mesures ont été réalisées en deux points situés à environ 20 km de l'aéroport de Paris – Orly. Les résultats ont montré que 60 à 70 % des survols mesurés (300 en moyenne par jour) dépassaient le niveau sonore de 65 dB(A). Restait à définir la partie de territoire de la commune impactée par ces dépassements de seuil, dénombrer les habitations concernées et estimer le coût d'isolation de ces habitations.

En raison du calendrier électoral, une réunion entre les représentants de la mairie et les services de l'Autorité n'a pu être organisée que début mai 2008. Cependant, les travaux de l'Autorité sont arrêtés dans l'attente de la transmission des données cadastrales. Dès que ces zones auront été délimitées, l'Autorité organisera une série de mesurages pour dénombrer les habitations concernées et estimer le coût de leur isolation acoustique.

L'Autorité regrette que ce travail n'ait pu être accompli en 2008 et souhaite que la nouvelle équipe municipale s'engage dans le projet en 2009.

Sucy-en-Brie

À la demande de Madame le maire de Sucy-en-Brie et du président de l'association de riverains OYE 349, une campagne de mesurage a été confiée par l'Autorité à la société Acouphen Environnement.

Du 3 au 17 décembre 2008, trois points de mesures ont été placés en dehors du territoire inclus dans le plan de gêne sonore. Les résultats de ces mesures n'ont pas encore été communiqués à l'ACNUSA et sont attendus au premier trimestre 2009.



Interview • Marie-Carole CIUNTU



Pourquoi avez-vous sollicité le concours de l'ACNUSA pour la réalisation des mesurages de bruit sur votre commune ?

Le quartier des Bruyères à Sucy n'a été qu'en partie intégré dans le plan de gêne sonore de l'aéroport d'Orly. La municipalité s'est battue jusqu'en Conseil d'État pour obtenir l'élargissement du plan de gêne sonore à l'ensemble du quartier, faisant valoir que les nuisances étaient identiques d'un bout à l'autre. Ces démarches n'ont pas été suivies de succès. La Ville a sollicité l'intervention de l'ACNUSA, qui a répondu « présente » immédiatement afin de réaliser des mesures de bruit indépendantes et incontestables dans le quartier concerné.

Ces mesures nous permettront d'attester du niveau sonore subi par les habitants en vue d'un éventuel assouplissement du PGS. Elles serviront dans l'immédiat à plaider la cause de ceux qui résident non loin des limites du plan de gêne sonore et qui ont des difficultés à se faire entendre de la commission consultative de l'aide aux riverains, pour l'attribution de subventions à l'insonorisation des logements.

*Maire de Sucy-en-Brie
Conseiller général du Val-de-Marne
Vice-président de la communauté
d'agglomération du haut Val-de-Marne*

Exemple néerlandais Aéroport de Schiphol Amsterdam

Le programme d'isolation acoustique autour de cet aéroport se fixe comme objectifs :

- 12 300 maisons au maximum à l'intérieur du contour Lden 58 dB(A);
- 11 700 maisons au maximum à l'intérieur du contour Lnight 48 dB(A);
- 239 500 personnes au maximum dans le contour Lden 48 dB(A);
- 66 000 personnes au maximum dans le contour Lnight 40 dB(A).

Règles et conditions

Pour bénéficier d'une aide à l'insonorisation, le logement doit être situé dans la zone rouge ou bleue. Hôpitaux, écoles, maisons de retraite et bâtiments publics peuvent également en bénéficier.

En zone rouge, plus impactée de jour par les nuisances sonores, la chambre et le séjour sont insonorisés. En zone bleue, plus impactée de nuit, seule la chambre est insonorisée. Mais dans les deux cas, les fenêtres et toits sont insonorisés et la ventilation prise en charge dans toutes les pièces.

Si le logement est en bon état, l'intégralité des travaux d'insonorisation est prise en charge. Dans le cas contraire, c'est au propriétaire de payer les surcoûts liés aux défauts.

Lors de la création de la quatrième piste, le gouvernement a autorisé le rachat de logements situés à proximité des pistes pour des questions de sécurité ou de nuisances sonores.

En l'absence d'aide au relogement, les autorités locales paient le bien à un prix supérieur à celui du marché et le démolissent. Le gouvernement central rembourse les sommes engagées en déduisant toutefois le prix du terrain, qui reste la propriété de la commune. À ce jour, 88 maisons ont été rachetées. Dans 39 cas, les propriétaires ont préféré rester dans leur lieu d'habitation ; cependant, à leur décès, le bien sera acheté et démolit par les autorités locales.

SOURCE PROGIS⁹



8• Etude disponible sur le site de l'ACNUSA, www.acnusa.fr

9• Project Geluidisolatie Schiphol, projet directeur pour l'isolation acoustique autour de Schiphol.

RÉPARER

Information et délais

Tout propriétaire d'une habitation située dans les zones concernées reçoit une lettre d'invitation du maître d'œuvre PROGIS pour une réunion d'information au cours de laquelle il lui est proposé de participer au programme. Après cette réunion, il a 2 mois pour se prononcer.

En cas de refus de sa part, la décision est irrévocable, sauf dans l'hypothèse d'une nouvelle phase du programme d'insonorisation.

À partir du moment où le riverain reçoit la lettre d'information, le délai moyen de l'opération d'insonorisation est de l'ordre de 2 à 2,5 ans. En revanche, l'entreprise doit exécuter les travaux dans un délai de 6 semaines au maximum.

Responsabilités et financement

Les ministères chargés du transport et de l'environnement fixent les règles, assurent la maîtrise d'ouvrage (financement) et établissent le programme d'aide à l'insonorisation.

Les crédits nécessaires sont avancés par l'État. Au fur et à mesure des dépenses, celui-ci se fait rembourser par les compagnies aériennes grâce à une taxe calculée sur la taille de l'avion, les caractéristiques acoustiques et l'heure du vol. L'exploitant de la plateforme a en charge la collecte de cette taxe.

Mensuellement, le ministère examine avec les représentants des compagnies aériennes les dépenses du programme et les rentrées de la taxe.

Mise en œuvre

L'actuel programme d'insonorisation comprend trois phases :

- 1983 à 1997, avec 3 700 bâtiments /logements insonorisés pour un coût de 128 millions d'euros ;
- 1997 à 2008, intégrant déjà les prévisions de nuisances de la cinquième piste, soit 8 500 bâtiments/logements insonorisés pour un coût de 400 millions d'euros ;
- 2006 à 2010, avec 2 500 bâtiments /logements à insonoriser pour un coût estimé à 77 millions d'euros.

Depuis 1996, la mise en œuvre sur le terrain est assurée par l'intermédiaire d'un service du ministère des transports, dit programme PROGIS. Dans la phase en cours, 40 personnes, dont 27 à temps plein, travaillent sur ce programme. Quatre personnes sont affectées au service « Relation propriétaire ». Ils font l'interface entre l'entrepreneur et le propriétaire. Tout au long de la procédure, ce dernier aura toujours le même interlocuteur.

Avant chaque phase, un appel d'offres européen est lancé pour l'étude acoustique et la réalisation des travaux. À ce jour, 11 entreprises du bâtiment ont été sélectionnées. Seuls les personnels de PROGIS sont habilités à effectuer un contrôle qualité. Ainsi, chaque logement est inspecté afin de s'assurer que les travaux ont été réalisés correctement. Dans le cas contraire, l'entreprise doit prendre à sa charge les travaux complémentaires.

Tous les 6 mois, PROGIS rend compte de l'avancée du programme au Parlement, au

ministre des transports et au directeur général responsable. Il organise deux autres réunions avec les collectivités locales concernées et les représentants des propriétaires.

Chaque mois, PROGIS rencontre les compagnies d'une part avec le gestionnaire de l'aéroport, d'autre part avec les pouvoirs publics.

Résultats et coût moyen

Sur les 3 500 diagnostics acoustiques réalisés durant la troisième phase, seuls 2 500 bâtiments/ logements seront insonorisés. En effet, ces diagnostics ont révélé que les logements neufs, plus nombreux en zone bleue, étaient suffisamment insonorisés.

Le coût total de cette phase s'élève à 77 millions d'euros, soit 30 800 euros /logement¹⁰. Sur cette somme, 60 % concernent les travaux proprement dits. Le reste couvre

les diagnostics des habitations non insonorisées, les coûts administratifs (personnels PROGIS), la recherche de maîtres d'œuvre et d'entreprises, etc.

Autour des autres aéroports

Des programmes identiques sont mis en œuvre autour de Maastricht (200 à 300 bâtiments/logements) et de Rotterdam (100 habitations déjà insonorisées).

Pour les 10 aéroports militaires, la réglementation et les procédures sont les mêmes que pour les plateformes commerciales, mais les travaux d'insonorisation sont gérés et payés par le ministère de la défense.

RECOMMANDATION 2008

En matière de réparation des nuisances sonores aéroportuaires, l'aéroport de Schiphol est un des exemples de politique volontariste, planifiée et concertée dont les pouvoirs publics français devraient s'inspirer.



¹⁰•

En raison de leur valeur historique, dix maisons ont demandé un investissement de 6 millions d'euros.

PRÉVENIR

En matière de nuisances sonores, le rapport précité de la Cour des comptes (cf. page 35) estime que d'importantes marges de progrès existent grâce à une action préventive sur l'urbanisation : rigueur dans la délivrance des permis de construire et mise en cohérence des plans de gestion de l'habitat et des contours du bruit.

Or les travaux à mener sur les règles d'urbanisme dans les zones C et D du PEB n'ont toujours pas commencé. Ceux sur les normes d'isolement acoustique et sur les opérations mixtes avec le thermique piétinent. Quant au dossier du partage des retombées économiques, et plus généralement de la gouvernance des territoires aéroportuaires, il est à peine ouvert.

Règles d'urbanisme

Construction en zone C

Depuis 2000, l'article L 147-5 du code de l'urbanisme, qui fixe les interdictions et les autorisations de construire dans les zones aéroportuaires, a été modifié six fois.



L'Autorité considère qu'il est plus que temps de donner aux élus et aux habitants des règles simples, claires et stables sur les possibilités et les modalités de construction autour des plateformes aéroportuaires.

Parallèlement, la volonté de « geler » des territoires pour ne pas accroître le nombre de personnes soumises au bruit doit s'accompagner de la garantie d'un cadre de vie attractif dans les communes concernées.

L'Autorité a déjà signalé qu'à population égale il faut construire des logements pour assurer le renouvellement du parc le plus ancien, le desserrement et la décohabitation des générations. Cela est déjà possible dans les périmètres de renouvellement urbain sans augmenter la population soumise au bruit. Des constructions bien insonorisées permettent aux riverains de rester « en ville » et de bénéficier d'un cadre de vie attractif.

Normes d'isolement¹¹

N'ayant même plus d'interlocuteur sur ces sujets, l'Autorité ne peut que réitérer la recommandation faite depuis 2003 :

RECOMMANDATION 2008

L'Autorité demande que :

- l'isolement acoustique de toute construction ou local admis dans les zones A, B, C du plan d'exposition au bruit soit fixé de façon réglementaire par rapport à un « bruit route » (normes ISO 717-1 et 717-2) ;
- la norme d'isolement acoustique de la zone D – lorsqu'elle existe – soit fixée à 32 dB.

Thermique, acoustique, qualité de l'air

Dans son rapport d'activité 2007, l'ACNUSA attirait l'attention du gouvernement sur la nécessité de mener de front le plan de rénovation thermique avec les opérations d'insonorisation dans les plans de gêne sonore et demandait qu'un groupe de travail soit réuni dès janvier 2008.

Un comité opérationnel « bruit » (COMOP 18), issu du Grenelle de l'environnement, a été créé en janvier 2008. Il préconise dans

son rapport rendu en mars 2008 « *un mode d'intervention renforcé pour une approche globale* ». Ce rapport indique qu'aucune action contre le bruit ne devrait être envisagée sans action complémentaire sur l'isolation thermique et la qualité de l'air. Le COMOP conclut que le critère d'affectation des aides devrait être : « *Pas d'amélioration acoustique sans réhabilitation énergétique.* »

L'Autorité considère que les mesures préconisées devraient se traduire immédiatement par des expérimentations suivies de textes réglementaires.

Interview • Dominique BIDOU



D'un point de vue opérationnel, comment le COMOP a-t-il envisagé la réalisation du couplage thermique acoustique dans les locaux ?

Le couplage des travaux d'isolation acoustique et d'isolation thermique s'impose dans les zones de bruit des aéroports, là où aucun écran ne peut être interposé pour lutter contre les nuisances sonores. L'isolation acoustique entraîne une amélioration des performances thermiques (l'inverse n'est pas toujours vrai), mais pas à la hauteur des enjeux liés à la lutte contre le changement climatique. Pour mener à bien le couplage, il faut jouer à la fois sur l'approche technique et sur l'approche administrative et financière.

Le diagnostic sur les bâtiments à isoler, la prescription qui en résulte et le contrôle des performances obtenues doivent être réalisés par des équipes pluridisciplinaires et le bon sens voudrait que ce soit une amélioration globale de l'habitat qui soit ainsi obtenue. Les questions de ventilation et de qualité de l'air intérieur doivent notamment être intégrées à l'amélioration des deux formes d'isolation.

Les aéroports pourraient sélectionner ces équipes et les missionner sur les opérations. L'instauration d'un tiers payant faciliterait grandement cette évolution.

Il convient d'y ajouter une forme originale d'ingénierie administrative et financière. Les modes de financement de l'amélioration thermique se fondent sur des économies d'énergie et des avantages fiscaux (crédits d'impôt, prêts à taux zéro) ; les travaux d'isolation acoustique sont pris en charge par les aéroports sur la base de taxes versées par les compagnies aériennes. Il s'agit de permettre aux riverains des aéroports de conjuguer ces deux modes de financement. Un soutien spécifique au montage de dossiers est impératif. Le COMOP a suggéré qu'une formule inspirée de l'animation lancée à l'initiative de l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) pour les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) soit mise en place à cet effet.

*Rapporteur du COMOP Bruit (n° 18)
Président du Centre de l'Information et de la Documentation sur le Bruit (CIDB)*



11•

Article 2 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié par l'arrêté du 23 février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits des espaces extérieurs, ainsi que l'annexe de la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.

PRÉVENIR

Gouvernance des territoires

En 2006, l'ACNUSA souhaitait que les services de l'État conduisent sur chacune des 10 principales plateformes un travail d'analyse des retombées économiques de l'activité aéroportuaire au regard des contraintes d'urbanisme et/ou des nuisances subies. L'objectif était de parvenir à un consensus au niveau intercommunal afin d'assurer un partage équilibré des avantages et inconvénients.

Paris – Charles-de-Gaulle

Dans le même esprit le président de la République a souhaité faire de la question de la pollution sonore autour de Paris – Charles-de-Gaulle « l'exemple même d'une stratégie de développement durable »¹².

Ainsi, la lettre de mission adressée le 5 février 2008 à Monsieur Jacques Dermagne (président du Conseil économique et social)

précisait que les conditions du développement durable de cet aéroport devraient « ... impérativement permettre de concilier la croissance du trafic et le développement économique et urbain autour de l'aéroport avec l'amélioration de la qualité de vie des riverains ».

Par courrier en date du 16 décembre 2008, Monsieur Jacques Dermagne a transmis à l'ACNUSA son rapport de propositions « Pour un développement durable de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle ». L'Autorité a répondu à l'invitation du rapporteur et a transmis aux secrétaires d'État chargés des transports et de l'aménagement de la région capitale la lettre ci-dessous ainsi que l'avis qu'elle a émis le 15 janvier 2009.

« Tout d'abord, l'Autorité se félicite de l'important travail d'auditions réalisé par Monsieur Dermagne qui doit permettre de renforcer le dialogue entre les différentes parties prenantes. C'est à son avis le seul moyen de parvenir à envisager un développement de l'aéroport respectueux des préoccupations



Interview • Claude PICCIRILLO



Votre commune de Saint-Victoret est située en bout de pistes de l'aéroport de Marseille – Provence, or vos habitants se plaignent peu des nuisances sonores engendrées par son activité. Comment l'expliquez-vous ?

La commune de Saint-Victoret offre de nombreux services à ses habitants non seulement en termes d'infrastructure mais également de loisirs. C'est une ville propre, sécurisée et attrayante où il fait bon vivre. Je ne dis pas que s'il n'y avait pas d'avions, on ne se porterait pas mieux. Mais le fait que les citoyens bénéficient d'un cadre de vie plaisant rend les nuisances sonores plus supportables. Pourtant, notre commune ne perçoit aucune retombée économique directe ou indirecte de l'aéroport. Pas de taxes foncière ou professionnelle. De plus, nous sommes contraints par le PEB. Je ne

peux donc construire de logements et accueillir de nouveaux habitants au sein de ma commune. Pour autant, le prix du terrain reste aussi cher qu'aux alentours. Par ailleurs, la commune de Saint-Victoret baigne dans la culture aéronautique. Moi-même, j'ai fait ma carrière professionnelle au sein d'Eurocopter. J'y suis resté pendant quarante-trois ans. Plus de la moitié de l'équipe du conseil municipal a travaillé dans cette entreprise ou dans l'enceinte de l'aéroport. Grâce au soutien de bénévoles, nous avons d'ailleurs créé un musée de l'aviation qui est l'emblème de notre attachement à cette dernière. Quand on sait que plus de 50 % de la population occupe un emploi dans le secteur aéroportuaire, il paraît difficile de se plaindre de cette activité.

Maire de Saint-Victoret

légitimes des riverains et des survolés tant en termes de nuisances que de transparence de l'information et des modes de décision. Confiance, transparence et meilleure gouvernance doivent guider l'action des pouvoirs publics. Dans ce contexte, les conclusions du rapport ouvrent un certain nombre de pistes de réflexion que l'Autorité fait siennes.

Les modalités actuelles de la concertation au moyen des commissions consultatives de l'environnement ne sont pas satisfaisantes et les rapports successifs de l'Autorité ont mis l'accent sur leurs dysfonctionnements. Aussi l'Autorité partage-t-elle l'objectif de la proposition n° 1 du rapport, qui est de se donner les moyens d'un véritable dialogue par la mise en place d'une « communauté de territoires » avec un conseil consultatif du développement durable et un comité d'innovation et de coordination. L'Autorité insiste cependant sur la nécessité de limiter le nombre des participants à ces instances pour un fonctionnement régulier et efficace. Par ailleurs, l'Autorité s'interroge sur le manque apparent d'articulation entre les deux instances de conseil.

L'Autorité est également tout à fait favorable à la mise au point d'indices complémentaires (bruit perçu, nuisance, fréquence...) et souhaite l'aboutissement rapide des recherches en la matière ; elle réaffirme que l'introduction immédiate dans la réglementation de l'indicateur NA préconisé dans son rapport de 2005 permettrait d'ores et déjà dans les communes fortement exposées au bruit des avions mais situées en dehors du plan de gêne sonore de bénéficier de l'aide à l'insonorisation et améliorerait la vie quotidienne de nombreux français.

Elle partage la recommandation du rapporteur s'agissant du renforcement de l'efficacité des sanctions au moyen d'une augmentation du montant des amendes (avis également partagé par la Cour des comptes). Elle rappelle que, pour sa part, elle souhaiterait que soit introduit le mécanisme des intérêts au taux légal et de pénalités de retard pour encourager le paiement rapide par les compagnies. L'Autorité souhaite également que soit mieux prise en compte la récidive au travers d'une éventuelle décision de retrait partiel des créneaux horaires de la compagnie.

L'Autorité est particulièrement sensible à la proposition d'affecter le montant des amendes aux travaux d'insonorisation, recommandation qu'elle formule depuis plusieurs années et insiste fortement sur l'accélération du programme d'insonorisation couplé à un programme de rénovation thermique. Néanmoins, l'Autorité regrette

que le rapport n'ait pas repris à son compte sa proposition d'une prise en charge à 100 % du coût des diagnostics et des travaux en cas d'opérations groupées d'isolation acoustique dans les plans de gêne sonore.

Enfin, comme le souligne le rapporteur, il est nécessaire de pallier le retard de connaissances dans notre pays sur la situation sanitaire des populations aux abords des aéroports. Des recherches et des études scientifiquement incontestables, notamment épidémiologiques, doivent être menées. L'étude DEBATS, dont l'Autorité a piloté la faisabilité en 2006, devrait être lancée dès cette année par le ministère de la santé. Mais des engagements financiers complémentaires seront indispensables.

L'Autorité est consciente des difficultés à définir une vision consensuelle des conditions de développement durable de l'aéroport Paris – Charles-de-Gaulle. Toutefois, l'Autorité insiste sur le fait que la création de groupes de travail n'est plus la réponse à apporter aujourd'hui à ces problématiques et que des recommandations sans traduction concrète ne sont plus acceptables. En conclusion et comme l'a demandé Monsieur le président de la République dans sa lettre de mission, il convient de faire immédiatement des propositions indispensables de modification des textes en vigueur, tant sur les indicateurs que sur les amendes ou sur l'aide à l'insonorisation ».

Autres plateformes

L'Autorité a rappelé plusieurs fois à ses interlocuteurs institutionnels que les autres plateformes n'étaient pas confrontées aux mêmes difficultés que Paris – Charles-de-Gaulle. Il est donc regrettable d'apprendre que les propositions du rapport Dermagne seront mises uniformément en œuvre sur les autres plateformes sans tenir compte des besoins et spécificités de chacune d'entre elles.

L'Autorité considère que les services locaux de l'État, ceux des collectivités territoriales et les acteurs économiques concernés devraient dès maintenant travailler à l'élaboration de plans pluriannuels d'aménagement et mettre en place des programmes de solidarité intercommunale.

12•

Discours du président de la République lors de l'inauguration du nouveau satellite d'embarquement de l'aéroport de Paris – Charles-de-Gaulle, le 26 juin 2007.