



Mercredi 13 juillet 2016

JEAN-PIERRE BLAZY REND PUBLIC SON RAPPORT

« Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité »

*Après avoir adressé mon rapport « **Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité** » à la ministre de l'Écologie en mars dernier, j'ai décidé de le rendre public. 18 recommandations sont formulées sur des questions très spécifiques ayant trait à la gouvernance des territoires aéroportuaires et au souci de simplification des cartographies du bruit. Il est le fruit de plusieurs mois d'auditions de l'ensemble des acteurs du transport aérien.*

Faisabilité des communautés aéroportuaires autour des aéroports acnusés

La première partie du rapport traite de la nécessité d'offrir une réelle place aux communautés aéroportuaires dans le cadre à la fois de la réparation, mais aussi de la compensation des nuisances aéroportuaires aux communes qui se trouvent sur le territoire d'un aéroport. Des actions d'acteurs privés (gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes, entreprises du secteur aérien directement en prise avec l'aéroport) sont aujourd'hui en place sans que cela soit structuré et piloté pour une meilleure efficacité dans l'intérêt des riverains. L'information, l'accès aux aides spécifiques doivent pouvoir être regroupées pour une meilleure lisibilité des actions portées tant par les acteurs publics que privés. Ce regroupement est aujourd'hui nécessaire pour éviter une dispersion de moyens, mais également pour canaliser le dialogue et assurer ainsi la communication qui parfois peut manquer ou être diluée.

Les grands aéroports français sont aujourd'hui confrontés à une concurrence si ce n'est mondiale, en tout cas européenne. L'économie locale dépend souvent de leur capacité à s'adapter à cette concurrence et à conserver au moins leur part de marché, et à se développer. Les communautés aéroportuaires doivent pouvoir assurer l'interface avec les riverains qui souffrent des conséquences de cette activité tout en bénéficiant peu des retombées économiques et fiscales qu'ils pourraient en attendre. Pour cela elles doivent avoir une réelle capacité décisionnelle et apporter, en tant que structure unique de la rationalisation et de la simplification dans les rapports entre l'aéroport, les élus et les riverains. Les réflexions qui figurent dans ce rapport ne visent pas à mettre en cause les principes que la loi de 2004 avait proposés. Elles conduisent à présenter des propositions opérationnelles qui pourraient assurer à ces communautés aéroportuaires un intérêt nouveau qui a manqué lors de leur création.

Harmonisation et simplification des cartographies PEB et PGS

La deuxième partie du rapport s'attache à rechercher une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (dont l'outil est le plan d'exposition au bruit – PEB) et le dispositif d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des principaux aérodromes (dont le périmètre est déterminé par le plan de gêne sonore – PGS). A ce titre, elle aborde, d'une part, l'articulation entre les deux plans précités et, d'autre part, les conditions d'utilisation du PEB en tant que critère d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation. Elle propose ainsi tout d'abord la mise en cohérence systématique du PEB et du PGS, notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes : elle préconise en particulier la prise en compte d'hypothèses de court terme identiques pour l'établissement des deux plans, la synchronisation de l'élaboration de ces derniers dans le cadre d'une procédure unique, sur la base d'une documentation commune et selon une périodicité minimale et, enfin, le recours à des dénominations des plans plus significatives.

Souplesse instaurée sur la règle d'antériorité

Elle préconise ensuite de traiter des situations indésirables atypiques qui peuvent découler de l'application du critère dit « d'antériorité au PEB » : elle propose un mécanisme – limité dans le temps – qui permettrait d'ouvrir l'éligibilité à l'aide, dans des cas problématiques particuliers clairement identifiés, pour des dossiers précédemment refusés en application du critère « d'antériorité ». Les mesures envisagées visent ainsi une simplification et une meilleure lisibilité de la cartographie du bruit aérien et de son usage.

- RAPPORT MISSION ROYAL -

SYNTHÈSE DES 18 RECOMMANDATIONS

| | |
|-------------------------------|--|
| Recommandation n°1 | Réviser le 5°) de l'article L.112-10 du code de l'urbanisme afin de permettre la réalisation d'opérations de renouvellement urbains en zone C des PEB. La possibilité de création de ces opérations est envisageable sur une durée renouvelable de 10 ans une fois à compter de la promulgation de la loi. Elle s'inscrit dans le cadre d'une évaluation et d'un contrôle strict de l'augmentation de la population exposée aux nuisances sonores aux termes d'un contrat négocié entre le représentant local de l'Etat et le maire. |
| Recommandation n°2 | Remplacer l'appellation « communautés aéroportuaires » qui peut être source de confusion avec les communautés d'agglomération par « établissement public de territoire aéroportuaire » aux articles L.6363-1 à 7 du code des transports. |
| Recommandation n°3 | Intégrer les CCAR dans l'établissement public lorsqu'il est créé. |
| Recommandation n°4 | Maintenir le Président de région comme Président du conseil d'administration. |
| Recommandation n°5 | Créer à l'article L.6363-4 du code des transports trois collèges au sein du conseil d'administration de l'établissement public : un collège des collectivités territoriales, un collège des entreprises dont l'activité s'exerce directement sur la zone aéroportuaire et des associations d'investisseurs privés ou institutionnels intervenant sur le territoire de l'établissement public, un collège des associations de riverains représentatives. |
| Recommandation n°6 | Définir à l'article L.6363-2 du code des transports le périmètre de l'établissement public de territoire aéroportuaire (EPTA) comme comprenant toutes les communes comprises en toute ou partie dans le plan de gêne sonore. Dans l'hypothèse où des aéroports ont des PGS qui se superposent, une seule communauté aéroportuaire peut être constituée. |
| | |

| | |
|---------------------------------|--|
| Recommandation n°7 | Créer un EPTA unique pour les aéroports Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget |
| Recommandation n°8 | Intégrer au sein des établissements publics de territoire aéroportuaire, lorsqu'ils sont constitués, un « observatoire des autorisations d'urbanisme ». |
| Recommandation n°9 | Favoriser la mise à disposition de moyens en personnel issus des entités représentées au conseil d'administration. |
| Recommandation n°10 | Sortir la TNSA du système de plafonnement actuel. |
| Recommandation n°11 | Instaurer une taxe de compensation de nuisance aéroportuaire (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports pour financer les actions des communautés aéroportuaires au bénéfice de la qualité de vie des riverains qui fasse miroir à la TNSA prélevée sur les compagnies aériennes desservant l'aéroport et sans qu'elle puisse leur être répercutée. En l'absence d'une communauté aéroportuaire constituée, cette taxe serait reversée aux communes selon la répartition instaurée pour le FCNA. |
| Recommandation n°12 | Retenir les courbes du PEB comme référence unique à l'élaboration du plan servant à la maîtrise de l'urbanisme (PEB) et à l'élaboration du plan servant à l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation (courbes de court terme du PEB), tout en maintenant le principe de deux plans distincts. |
| Recommandation n°13 | Elaborer et réviser conjointement ces deux plans dans le cadre d'une procédure unique. |
| Recommandation n° 14 | Elaborer, pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, un rapport de présentation unique pour le PEB et le PGS, permettant alors de rassembler en un dossier unique l'ensemble des documents lié à la cartographie de bruit de l'aérodrome (selon les cas, PEB, PGS, cartes de bruit stratégiques et plan de prévention du bruit dans l'environnement). |
| Recommandation n° 15 | Prévoir une périodicité minimale pour la révision de ces deux plans, une périodicité décennale pouvant être retenue. |
| | |

| | |
|--|---|
| <p>Recommandation n° 16</p> | <p>Renommer le PEB et le PGS de façon plus immédiatement intelligible (par exemple sous les dénominations respectives de « plan de prévention de l'urbanisme au voisinage des aérodromes » – PPU – et de « plan d'aide à l'insonorisation » des riverains des aérodromes – PAI).</p> |
| <p>Recommandation n° 17</p> | <p>Ouvrir, pendant une période de l'ordre de 5 ans maximum, la possibilité aux riverains ayant fait l'objet d'un refus en application du critère « d'antériorité » de redéposer une demande, pour examen par la CCAR et éventuelle acceptation, dans des cas identifiés par le présent rapport comme atypiques.</p> |
| <p>Recommandation n° 18</p> | <p>Sensibiliser les préfetures et, par leur biais, les communes, à la réglementation applicable dans les zones du PEB et à ses enjeux ; renforcer le contrôle de légalité des préfetures sur les permis de construire délivrés en zone de bruit d'un PEB, notamment concernant les aérodromes mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts.</p> |

Téléchargez le rapport Blazy => « [Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS, critère d'antériorité](#) »