

La Lettre aux Riverains

Spécial 2^e Table Ronde

**"Information
environnementale
au public :
Concertation
et Transparence"**



Le Who's Who de la Table Ronde

Organisateur : Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur

Intervenants :

- **Francis Perugini**, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur.
- **Sylvie Béal**, Nice-Matin.
- **Jean-Pierre Desbenoit**, Responsable du Réseau Environnement à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).
- **Jean-Marie Gourdin**, Président de l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (UFCNA)
- **Roger Leron**, Président de l'Autorité pour le Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA).
- **Jean-Pierre Jobin**, Directeur de l'Aéroport International de Genève.
- **Cléa Pugnaire**, Adjointe déléguée au développement, à l'économie, au commerce, à l'artisanat et au domaine public, Municipalité d'Antibes.
- **André Vallier**, Président du Comité de défense des quartiers Arénas-Californie-Ferber-La Vallière.

La Table Ronde en bref...

Cette 2^e Table Ronde a été marquée par une présence très importante des associations et des organismes concernés par la maîtrise des nuisances : l'ACNUSA, l'UFCNA qui fédère 80 associations et compte 50 000 adhérents, des représentants d'associations de riverains et de municipalités des Alpes-Maritimes.

Les réponses à leurs préoccupations et à leurs questions étaient assurées par le responsable du Réseau Environnement de la DGAC, avec le témoignage du directeur de l'aéroport international de Genève, qui offre des caractéristiques très semblables à celles de l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Comme lors de la 1^{re} Table Ronde de 2001, tous les acteurs ont confirmé l'amélioration de la concertation, tout en soulignant les difficultés du dialogue entre les riverains et les responsables du ciel dont le langage et les critères de perception sont extrêmement différents.

Par ailleurs, le président de l'ACNUSA a détaillé les actions engagées pour améliorer les mesures des nuisances

(plus fréquentes et plus précises) et pour établir des indices communs aux différentes sources, en insistant sur la nécessité de sanctionner les compagnies fautives et de pénaliser

A ce stade, la réponse est entre les mains des Etats et de l'Europe qui doivent impérativement développer d'autres moyens de transport sur les courtes et moyennes distances.



les vols nocturnes pour les rendre moins rentables.

Reste cependant que, quels que soient les efforts entrepris pour réduire les nuisances, celles-ci risquent pourtant de devenir insupportables si, comme on le prévoit, le nombre de vols est multiplié par deux d'ici quinze à vingt ans.

En attendant, tout doit être mis en œuvre pour améliorer encore le dialogue et la concertation, et pour atteindre un compromis satisfaisant entre le développement économique et le respect de l'environnement.

Extraits des interventions en pages suivantes

“Information environnementale au public : Concertation et Transparence”



M. Perugini
Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur
Après le succès de la première Table Ronde, en juin 2001, je suis heureux de vous

accueillir, encore plus nombreux, pour cette seconde rencontre qui confirme les engagements pris dans notre Charte pour l'Environnement de l'Aéroport Nice Côte d'Azur (action 36), signée en mars 2000. Nous sommes plus que jamais confrontés au double défi du développement de notre département et de la protection d'un environnement qui représente l'une de ses principales richesses.

Notre volonté de transparence et de compréhension mutuelle avec les associations de riverains s'est déjà concrétisée par de nombreuses mesures. Je salue leur présence aujourd'hui, ainsi que celle d'éminents spécialistes nationaux et européens dont les compétences enrichiront nos débats. Je salue également la présence de la presse qui joue un rôle essentiel de relais avec la population.

Présentateur : En France, le secteur du transport aérien n'est pas réputé pour être le plus en pointe en matière de concertation. La Direction Générale de l'Aviation Civile a longtemps eu tendance à freiner sur ce plan.



M. Desbenoit DGAC
Il y a trois raisons à cette attitude :

1 - Des liens historiques avec l'aviation militaire, donc avec la Défense nationale.
2 - Le caractère administratif de la DGAC.
3 - Le “ciel” étant un espace particulier, longtemps resté étranger aux “terriens”, nos spécialistes ont développé une culture très sophistiquée et des certitudes, sans se soucier de les partager. Nos priorités aussi diffèrent parfois de celles des “terriens”. Pour la DGAC, la priorité a toujours été la sécurité, puis la capacité de transport. Après les attentats du 11 septembre, la sécurité reste

plus que jamais notre premier souci, mais l'environnement vient désormais en seconde place, et il prendra de plus en plus d'importance.

Présentateur : M. Leron, l'ACNUSA a fait, en 2001, un rapport très critique vis-à-vis de la DGAC. Avez-vous constaté des progrès ?



M. Leron ACNUSA
La DGAC est confrontée à une mission quasi impossible : développer le transport aérien tout en diminuant les nuisances. Quant à notre rapport, il faut

noter qu'il n'a fait l'objet d'aucune contestation.

Présentateur : M. Jobin, y a-t-il aussi une culture du secret en Suisse ?



M. Jobin Aéroport International de Genève
La Suisse est un État fédéral qui possède une longue tradition de concertation. Depuis longtemps, le dialogue avec

les riverains est passé dans les mœurs. L'aéroport de Genève a de nombreux points communs avec celui de Nice puisque c'est une plate-forme urbaine qui accueille annuellement près de huit millions de passagers.

Un aéroport est un service public qui n'a pas de vocation propre à se développer. Mais il doit offrir les meilleurs services aux collectivités et assurer un développement durable sur tous les plans : économique, social, environnemental...

Présentateur : M. Gourdin, y a-t-il une amélioration dans la concertation entre les associations, les aéroports et les autorités ?



M. Gourdin UFCNA
On constate en effet une évolution globale très favorable dans ce domaine. Pourtant, les problèmes d'infrastructures sont très complexes, et les

pouvoirs publics commencent seulement à réfléchir et à changer leurs modes de décision.

Présentateur : Mme Pugnaire, en tant que présidente d'association et d'élue municipale, vous êtes à la jonction des problèmes. Comment percevez-vous les choses ?



Mme Pugnaire
Ville d'Antibes
Dans le passé, les communes restaient muettes aux demandes des riverains. Il leur était difficile de concilier le point de vue

économique avec les exigences environnementales. Depuis quelques années, ce partenariat existe avec les principales communes du département et avec les divers organismes responsables.

Présentateur : M. Vallier, partagez-vous cette analyse ?



M. Vallier
Comité de défense Arénas-Californie-Ferber-La Vallière
Je m'occupe de ce quartier depuis quinze ans. Avant, il n'y avait rien, si ce n'est blocage total et incompréhension. Il y a eu de très, très gros progrès depuis.

Présentateur : M. Desbenoit, que peut-on dire sur ces problèmes d'incompréhension.

M. Desbenoit : Les problèmes de langage et de perception rendent le dialogue très difficile. C'est ainsi qu'un riverain affirmera qu'un avion est passé plus bas que d'habitude, tandis que l'ingénieur lui répondra qu'il volait exactement au même niveau. Or, tous deux auront raison, car ils s'appuient sur des critères qui ne sont pas du tout les mêmes. L'ingénieur doit donc comprendre et expliquer.

La DGAC a engagé une étude sur ces problèmes de communication, dont les conclusions devraient être connues à la fin du mois de septembre. Il est indispensable d'établir des liens entre la réalité opérationnelle et la réalité du perçu. Nous devons donner des informations compréhensibles et adaptées aux personnes concernées. Nous ne voulons plus partir du principe que nous avons technologiquement raison.

Présentateur : Mme Béal, percevez-vous une réduction de la méfiance ?



Mme Béal Nice-Matin
Il y a eu en effet d'énormes progrès. La réunion d'aujourd'hui n'aurait jamais pu avoir lieu auparavant. De leur côté, les associations sont

devenues plus responsables et plus “civiles”, tout en restant revendicatives. Pour ce qui est de la presse, chaque partie prenante croit souvent que nous défendons les opinions de la partie adverse. En fait, nous nous efforçons de proposer des échanges d'informations, sans aucun parti pris.

Assistance : On lit souvent dans la presse que les Américains classent notre aéroport parmi les plus dangereux du monde, et le syndicat des pilotes dit la même chose.

M. Desbenoit : Nous avons consulté deux organismes internationaux de référence sur ce sujet. Ils ont confirmé qu'il n'existait aucun danger lié aux procédures.

Assistance : Deux questions :
1 - La loi sur la démocratie de proximité prévoit une participation plus active des collectivités locales dans la gestion des aéroports. Qu'en est-il ?
2 - Le syndicat des contrôleurs aériens refuse que les riverains visualisent en temps réel les approches d'avions. Pourquoi ?

Mme Pugnaire : Pour la première question, je précise que les communes sont parties prenantes dans les Commissions Consultatives de l'Environnement des aéroports.

M. Desbenoit : A propos de la deuxième question, la visualisation en temps réel existe à Paris depuis 1994, mais c'est un sujet qui n'est pas encore tranché au niveau de la DGAC.

M. Gourdin : Il faut développer les procédures de concertation et l'accès aux informations, mais il faut surtout corriger et améliorer. Dès 1968/1970, on prévoyait déjà les querelles d'aujourd'hui ; pourtant, la situation n'a fait qu'empirer.

Présentateur : Dans son rapport de l'année 2000, l'ACNUSA recommande de donner toutes les informations à tous, de manière claire et honnête. Qu'en est-il ?

M. Leron : Il faut informer à l'intérieur et à l'extérieur des aéroports. C'est une obligation légale qui s'applique aux gestionnaires. Ils doivent réaliser des bulletins quotidiens - même très courts - ainsi que des bulletins mensuels et annuels. L'information quotidienne est indispensable.

Mme Béal : La transparence et l'information, c'est très bien. Mais que se passe-t-il après ?

M. Leron : Informer constitue déjà un gros progrès. Mais en plus, il faut établir un cadre juridique où l'information permette d'agir et de sanctionner.

Mme Béal : Il y a déjà eu des sanctions ?

M. Leron : Oui, 2 à 300 sanctions sont infligées chaque année en France. Mais il n'y en a encore eu aucune à Nice.

Assistance : L'accès aux informations sur les trajectoires concerne-t-elle seulement les vols commerciaux ? Qu'en est-il pour l'aviation légère et les aéro-clubs qui sont très sensibilisés et très motivés sur les problèmes de nuisance.

M. Desbenoit : Nous avons un groupe de travail pour la politique environnementale dans le domaine de l'aviation légère. Il étudie un code de bonne conduite, des actions de sensibilisation et d'information, les systèmes de réduction de bruit, la gestion et la formalisation de la concertation d'une manière aussi locale que possible.

M. Gourdin : Tout ce qui va dans le sens de mesures précises est indispensable. C'est le seul moyen d'apporter des solutions. La réglementation est souvent moins efficace que la répression.

Assistance : Dans toutes nos discussions, personne ne parle jamais du problème essentiel : la finalité du transport aérien. On a l'impression que son développement est une fatalité à laquelle il faudra nous soumettre et nous adapter. Quand parlera-t-on franchement de la saturation du ciel qui est absolument inéluctable ?

M. Jobin : Vous avez parfaitement raison. Il y a une limite au développement du transport aérien, d'abord pour des raisons de saturation, mais aussi et surtout pour les problèmes d'environnement. A terme, le transport aérien doit retrouver sa vocation noble, c'est-à-dire le long-courrier sur plus de 1 000 km. En deçà, il faut développer d'autres moyens de transport terrestres.

M. Leron : Cette réflexion est très pertinente. Des études réalisées récemment prévoient un doublement du nombre des passagers d'ici 15 à 20 ans. Même si cela ne signifie pas nécessairement le doublement du nombre des vols, il faut nous y préparer.

Assistance : Nous avons lu dans Nice-Matin que “Nice veut doper les vols charters”. Est-ce vrai ? Pour nous, les vols charters sont anormaux.


M. de Place Directeur des Aéroports de la Côte d'Azur

Il faut savoir que les vols charters ne représentent que 2 à 3 % du trafic de Nice, alors qu'ils comptent pour 14 à 15 % dans les autres grands aéroports. Cependant, ces vols répondent à une demande et nous recevons beaucoup de plaintes sur la faiblesse de notre offre. Nous avons donc entamé une étude pour satisfaire les besoins de la clientèle des Alpes-Maritimes qui est obligée d'aller à Marseille pour ce type de vols.

Présentateur : Aujourd'hui, qu'est-ce qui “bouge” dans le domaine de l'information environnementale : mesures de la gêne sonore aérienne, autres gênes sonores, pollution atmosphérique ?

M. Gourdin : En ce qui concerne la pollution atmosphérique, l'ACNUSA est actuellement incompétente, mais nous sommes conscients que c'est un problème très difficile à résoudre.

Pour le bruit et la gêne sonore, nous avons demandé un changement des indices. Le nouvel indice, LDEN, sera également utilisé pour les réseaux ferroviaires et routiers, au niveau de l'Europe, ce qui permettra d'établir des comparaisons indiscutables et universelles. Un nouveau décret oblige les aéroports, à refaire leurs Plans d'Exposition au Bruit dans les trois ans. Pour les vols nocturnes, nous avons proposé que les avions soient pénalisés au-delà du seuil de 85 décibels, avec des mesures instantanées. Cette mesure représente un changement complet de logique, car aujourd'hui, nous ne connaissons que des valeurs moyennes qui ne veulent rien dire.



Mme Pugnaire : Un projet de loi tout à fait discutable sur les vols de nuit est actuellement soumis au Sénat. Les parlementaires sont très mal informés sur ce sujet.

M. Leron : L'ACNUSA n'a pas pris position sur la loi Cochet, car cela semble difficile d'interdire les vols de nuit dans le contexte actuel. Mais nous pensons qu'une pénalisation élevée les rendrait non rentables et découragerait donc les compagnies de les programmer.

Assistance : Il est indispensable d'intégrer les effets spécifiques à chaque aéroport, dans les logiciels du Plan d'Exposition aux Bruits. A Cannes-Mandelieu, par exemple, les zones d'altitude sont souvent survolées plus bas que les zones d'approche de l'aéroport. D'autre part, les hélicoptères posent un problème insoluble, car leurs trajectoires sont imprévisibles.



M. Desbenoit : Il y a actuellement une réflexion sur le Plan d'Exposition aux Bruits pour y intégrer toutes les hypothèses, afin de le rendre aussi réaliste que possible.

Assistance : On entend beaucoup parler, aujourd'hui, de l'augmentation de la température du globe. Que va-t-on faire pour les avions dont chacun pollue plus que 1 000 voitures ? Pourquoi ne pas réduire le nombre de vols, puisque, hors saison, les avions sont à moitié vides ?

M. Desbenoit : Les problèmes liés à la pollution atmosphérique impliquent un grand nombre d'acteurs au niveau mondial, et beaucoup de questions restent aujourd'hui sans réponses. Nous faisons actuellement un état des lieux des connaissances en la matière, pour savoir où l'on en est et ce que l'on peut faire.

Il faut établir une base de données communes pour apporter des solutions cohérentes. C'est l'enjeu de demain.

M. Jobin : En Suisse, nous infligeons des surtaxes pour le bruit depuis 20 ans, et depuis 4 ou 5 ans pour les émissions gazeuses. Ces surtaxes existent aussi en Suède et l'on étudie actuellement leur extension à l'ensemble de l'Europe.

M. Leron : Il faut instituer des indices événementiels qui tiennent compte des volumes de bruit et des fréquences. Mais c'est difficile.

M. Gourdin : Si l'on impose des indices événementiels stricts sur les 9 grandes plates-formes françaises, on peut craindre que les avions atterrissent sur les aéroports où ces indices ne sont pas imposés, ce qui déplacera le problème sans le résoudre. D'autre part, en matière d'indice énergétique, un Airbus équivaut à 60 petits avions monomoteurs. La prise en compte de ce paramètre est donc essentielle.

La mesure du bruit en continu est un outil intéressant pour représenter la réalité des nuisances en corrélation avec les plaintes des riverains.

Assistance : Les avions hors Chapitre III atterrissent-ils encore à Nice ?

M. Desbenoit : Ils sont interdits depuis le 1^{er} avril, mais il existe encore de rares exceptions. Des mesures seront prises.

M. Jobin : Depuis 1972, en Suisse, nous pratiquons des restrictions au trafic nocturne. Pas de trafic privé de 22 h à 6 h, pas de trafic commercial de 24 h à 6 h pour l'atterrissage (tolérance jusqu'à 24 h 30 pour les avions retardés), et de 24 h à 5 h pour le décollage. Après, la fermeture est totale, sauf pour les vols sanitaires, les urgences, les vols diplomatiques, etc. L'application de ces règles est très rigoureuse.

Présentateur : Pour conclure, peut-on penser que tout ce qui vient d'être dit contribuera à améliorer la concertation ?

Mme Pugnaire : Nous sommes optimistes, car les choses ont beaucoup progressé. Pourtant, il y a toujours une grande différence entre la concertation et le décisionnel qui se fait attendre, notamment depuis Paris.

Mme Béal : Est-ce que l'on ne se contente pas un peu trop d'une illusion de dialogue et de concertation ?

Nous disposons de davantage d'informations, c'est vrai, mais dans les faits, les rouages grippent encore.

Est-ce que cette transparence n'est pas une façon de satisfaire les gens à moindres frais ?

Il ne faudrait pas que la concertation aboutisse à un consensus mou. En d'autres termes, il ne faut pas confondre information et communication.

Dans le domaine de la communication, les collectivités et les administrations disposent de gros moyens pour convaincre. La presse a donc un rôle à jouer pour donner aux associations les moyens qu'elles n'ont pas.

M. Vallier : Il existe aujourd'hui une communication considérable entre la DGAC, l'aéroport et les riverains. Les choses progressent lentement, mais elles progressent.

La Table Ronde en vidéo...

Chaque année, la Table Ronde est intégralement enregistrée sur cassettes vidéo.

Vous pourrez ainsi visionner la Table Ronde 2002 (et celle de l'année dernière), dès la rentrée, à l'Espace Riverains, au Terminal 1.

La Lettre aux Riverains

Directeur de la publication : Hervé de Place

Direction de la rédaction : Hélène Navarro, Lucilla Battiston-Kudelka, Isabelle Vandrot

Rédacteur en chef : Denis Mornet

Maquette : Dynactis - Nice

Impression : GS Communication

Photos : Norbert Huffschmitt, Jérôme Kélagoupien

ISBN en cours