

COLLOQUE

**Quelle gouvernance des territoires aéroportuaires
en France et en Europe ?**

Colloque présidé par

Jean-Pierre Blazy

Président de l'association Ville et Aéroport

ASSEMBLEE NATIONALE * PARIS

Le 6 mai 2010

Remerciements

Jean-Pierre Blazy et les élus membres de « Ville et Aéroport » remercient l'ensemble des orateurs qui sont intervenus et dont les communications ont contribué à la qualité et à la réussite de ce colloque

Ils saluent également le travail de M. Julien Delannay (Chargé de mission) et de M. Richard Goussies (Chargé de la communication) qui ont contribué à l'élaboration de ce colloque et assuré la transcription des actes.

Sommaire

p. 11 **Ouverture du colloque**

Jean-Pierre Blazy

Président de « Ville et Aéroport »

Maire de Gonesse

p. 19 **Discours d'introduction**

Guillaume Faburel

Maître de conférences Université

Paris-Est Créteil-Val de Marne, Directeur bureau

de recherche Aménités

État des lieux comparé des pratiques de
gouvernance territoriale des aéroports en France
et en Europe.

p. 27 **Table ronde 1**

**Quelle (s) pratique (s) de la gouvernance des
territoires aéroportuaire en Europe ?**

Président : Jacques-Alain Benisti

Vice-Président de « Ville et Aéroport »

Député-Maire de Villiers-sur-Marne

Mathis Guller

Cabinet Güller & Güller – Architectes

Quels modes de gouvernance des territoires aéroportuaires en Europe ? De l'aéroport à l'aéroville

Alain Peri

Vice-Président de l'UECNA

La gouvernance vue par l'Union européenne contre les nuisances des aéronefs (UECNA)

Gaston Latscha

Administrateur de « Ville et Aéroport »
Communauté de communes des trois frontières

Bâle-Mulhouse : quelle gouvernance d'un territoire aéroportuaire binational ?

p. 53 **Débat de la table ronde 1**

p. 63 **Table ronde 2**

Quelle gouvernance des territoires aéroportuaires en France ?

Intercommunalités, communautés aéroportuaires, sociétés. aéroportuaires, autres modes de gouvernance ?

Président: Didier Gonzales

Secrétaire général « Ville et Aéroport »

Député-Maire de Villeneuve-le-Roi.

Jacques Sabourin

Délégué général de l'Union des aéroports français (UAF)

La société aéroportuaire, nouveau mode de gouvernance des grands aéroports régionaux

Jean-Pierre Blazy

Président de « Ville et Aéroport »

Maire de Gonesse

La communauté aéroportuaire, un mode de gouvernance resté virtuel.

Patrice Valentin

Administrateur de « Ville et Aéroport »

Vice-Président du Conseil général de la Marne

Le conseil général de la Marne, moteur de la gouvernance de l'aéroport de Vatry

Jacques Herisson

Directeur Administration générale et

Environnement

SA Nice-Côte-d'Azur

L'Aéroport Nice-Côte-d'Azur, un exemple de gouvernance du territoire aéroportuaire en milieu urbain

Didier Arnal

Président du conseil général du Val d'Oise

Roissy -Charles -de -Gaulle : vision et action (s)
du conseil général du Val d'Oise en matière de
gouvernance du territoire aéroportuaire

p. 95 **Débat de la table ronde 2**

p. 107 **Table ronde 3**

**Propositions pour la gouvernance des
territoires aéroportuaires**

Président : Pascal Boureau

Vice-Président de « Ville et Aéroport », Adjoint
au Maire de Blagnac

Patricia Lemoyne de Forges

Présidente de l'ACNUSA

Pascal Luciani

Sous-Directeur au développement durable,
DGAC

Patric Kruissel

Président de l'UFCNA

Sébastien Beaudet

Lucie Bignon

Chefs de projet- Direction de l'aménagement et
du Développement – Conseil général 91 et 94

* Étude de cas : Paris-Orly

Exemple de gouvernance d'un territoire
aéroportuaire portée par deux collectivités
locales. Présentation des Assises du pôle d'Orly
et du Conseil de pôle

Michel Grenot

Président du collectif « Alerte Nuisances
Aériennes »

p. 137 **Débat table ronde 3**

p. 143 **Synthèse des travaux**

Jean-Pierre Blazy

Président de « Ville et Aéroport »
Maire de Gonesse

Jean-Pierre Blazy

**Président de l'association
Ville et Aéroport,
Maire de Gonesse**

Professeur agrégé d'histoire et géographie, Jean-Pierre BLAZY est maire de Gonesse (commune riveraine de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle) depuis 1995 et a été député du Val d'Oise depuis 1997. Il a été président du Conseil national du bruit de 1998 à 2002. Il a été l'auteur du rapport parlementaire « Réconcilier développement aéroportuaire et qualité de l'environnement urbain » (1999) et rapporteur de la loi portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) en 1999. Il est président de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » depuis sa création en février 2000.

2010 marque le dixième anniversaire de notre réseau d'élus Ville et Aéroport, sa création s'étant faite à l'initiative de parlementaires dans ses murs en février 2000. Depuis notre réseau s'est développé à l'échelle nationale. Il entend être une force de propositions auprès des pouvoirs publics. Ses missions principales sont d'assurer la promotion du développement durable des aéroports, d'améliorer la qualité de vie des populations qui subissent les nuisances aéroportuaires, de favoriser la juste répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire.

À l'occasion de ce colloque 2010, nous allons traiter de la question de la gouvernance. Terme anglo-saxon, la gouvernance telle qu'elle se définit fait intervenir des réseaux d'actions autonomes et part du principe qu'il est possible d'agir sans s'en remettre totalement au pouvoir de l'État. L'économiste Bernard Péqueur, spécialiste du développement local, définit la gouvernance comme « un processus institutionnel et organisationnel de construction d'une mise en compatibilité des différents modes de coordination entre acteurs géographiquement proches en vue de résoudre des problèmes productifs inédits posés au territoire ».

Ce qui va nous intéresser c'est précisément la gouvernance territoriale aéroportuaire. L'enjeu est d'observer les modes de gouvernance existants et aussi celui qui serait à inventer pour réussir à la fois l'aménagement du territoire autour de l'aéroport, la juste répartition des retombées économiques et fiscales, la réduction des nuisances aériennes et le dialogue transparent entre les différents acteurs.

En effet, autour des principaux aéroports français, le débat sur la politique aéroportuaire s'est réduit trop souvent à un conflit entre les acteurs économiques du transport aérien (gestionnaire, compagnie, entreprise) et ceux qui en subissent les nuisances (les populations riveraines) ou en critiquent l'impact environnemental (les élus et les associations de riverains).

Comme nous le verrons, il existe des structures d'échanges, de concertation et de décision spécialisées par thème. On sait qu'il y a un certain nombre de dispositifs comme les commissions consultatives de l'environnement, les comités de pôle PDU, le GIP

Emploi, etc. Ces dispositifs fonctionnent plus ou moins bien depuis plusieurs années, mais pas dans le cadre d'une approche globale qui permettrait de construire une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire et bâtir les compromis indispensables.

Sur ce sujet, la table ronde 1 consacrée aux pratiques de gouvernance sur certains territoires aéroportuaires européens tels que Francfort, Amsterdam, Copenhague ou Vienne où des forums de médiation ont été mis en place, fera apparaître les compromis possibles recherchés, parfois trouvés entre les autorités aéroportuaires et les territoires riverains. À cette occasion, le concept d'aéroville sera discuté. Le cas spécifique de l'aéroport Bâle-Mulhouse qui est un aéroport binational sera présenté.

Notre deuxième table ronde traitera de la gouvernance française. Je voudrais rappeler très brièvement les évolutions législatives qui sont intervenues depuis une dizaine d'années. Une première étape importante a été franchie avec la loi du 12 juillet 1999 qui a créé l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA. Je rappelle que c'est après l'extension de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle décidée en 1997 et face à la croissance du trafic aérien qu'est apparue la nécessité de mettre en place une Autorité indépendante à l'échelle nationale s'agissant des grands aéroports et chargée d'intervenir sur les questions de mesure, de contrôle des nuisances sonores, sur la question du contrôle des trajectoires, des procédures d'approche, de départ, mais aussi sur la question de la sanction possible des compagnies contrevenantes à la réglementation. De plus, pour remédier aux dysfonctionnements des

instances de concertation qui existaient déjà comme les commissions consultatives de l'environnement, la loi a renforcé leur fonctionnement dans le sens d'un meilleur équilibre et d'une plus grande transparence.

Suivent les réformes de 2004 et 2005 qui sont importantes s'agissant des aéroports.

Jusqu'à là les aéroports français restaient régis par un droit dont les fondements dataient des années de naissance de l'aviation commerciale, notamment la loi de 1933, l'ordonnance du 24 octobre 1945 qui a créé l'établissement public Aéroports de Paris. Ce cadre juridique et les institutions qui en découlaient ont pu se concilier un temps assez long avec la croissance dynamique du transport aérien.

La première étape de la réforme a été engagée par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales. Elle a transféré aux collectivités territoriales ou à leur groupement la propriété et la gestion de 150 aérodromes civils appartenant à l'État et ne présentant pas d'intérêt national ou international.

Le second temps de la réforme a concerné Aéroports de Paris qui à la suite de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports est devenue une société anonyme dont le capital a été ouvert de manière minoritaire aux investisseurs privés en 2006. Cette même loi a créé les sociétés aéroportuaires destinées à établir le cadre de gestion des grands aéroports régionaux. Ces derniers, qualifiés d'aéroports à vocation nationale ou internationale et listés par décret du 24 août 2005 sont

restés en dehors du processus de décentralisation. Enfin il faut ajouter durant cette période la privatisation d'Air France.

Ces réformes ont modifié le rôle des différents acteurs, l'État, les collectivités territoriales, les chambres de commerce, les sociétés aéroportuaires. En revanche, ont-elles modifié la gouvernance territoriale autour des aéroports ? Car ce qui intéresse les élus et les populations c'est précisément la gouvernance territoriale.

Le passage du public au semi-public ou au privé a-t-il changé le rapport entre l'entreprise aéroport et le territoire ? Force est de constater que depuis ces réformes les grands sujets qui intéressent les territoires aéroportuaires demeurent largement. Ils ne sont pas suffisamment traités. Ces grands sujets sont l'emploi, la formation, l'environnement, l'urbanisme, les transports, les retombées économiques et fiscales. Je pense à la situation autour de Roissy Charles de Gaulle ou d'Orly qui était jugée « explosive » par les parlementaires en 2003 dans les conclusions d'un rapport d'information intitulé « quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? » que présidait François-Michel Gonnot.

Afin d'améliorer réellement le dialogue et la transparence entre l'État, les riverains, les autorités aéroportuaires et les élus locaux et développer une gestion concertée des aéroports parisiens, les parlementaires proposaient alors qu'un contrat de maîtrise du développement aéroportuaire soit signé et qu'un délégué interministériel soit désigné pour animer ce contrat pour l'État et que le financement soit trouvé auprès d'une autorité aéroportuaire responsable.

Suite à ce rapport dont les propositions n'ont pas été suivies d'effets, la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires reste à ce jour la seule tentative de création d'un nouveau mode de gouvernance territorial. D'après la loi, la communauté a pour objet de permettre la concertation entre riverains, usagers, entreprises et collectivités. Les communautés aéroportuaires sont notamment « chargées de soutenir des actions territoriales et les projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale ». C'est une proposition qu'avait formulé Ville et Aéroport dès 2002 et que le Sénateur Legrand avait reprise dans les conclusions d'un rapport qui lui avait été commandé par le gouvernement en 2003. Et c'est ce rapport qui a inspiré la loi de 2004, mais celle-ci n'a pas prévu les ressources suffisantes pour assurer le bon fonctionnement de la communauté aéroportuaire contrairement au rapport Legrand qui le proposait. La loi est donc restée virtuelle, aucune communauté aéroportuaire n'a été créée depuis six ans.

Comme nous le verrons au cours de cette deuxième table ronde avec le cas de Nice, la Commission consultative de l'environnement de Nice-Côte-d'Azur qui s'est penchée sur le sujet a émis un avis défavorable sur la création d'une communauté aéroportuaire à Nice en dénonçant la lourdeur de la nouvelle structure, le dessaisissement des riverains et de leur voix délibérative ainsi que la juxtaposition à des structures déjà existantes et à l'absence des moyens affectés. C'est le seul cas d'aéroport ayant donné son avis sur la loi.

Je rappelle également que le Président de la région Ile de France m'avait missionné alors pour étudier la faisabilité

de création des communautés aéroportuaires en Ile de France et leur champ d'application. Ce rapport lui a été rendu en 2005, mais comme vous le savez aucune communauté aéroportuaire n'a vu le jour en Ile de France.

Du fait de la concentration du trafic aérien en Ile de France, il faut évidemment tenir compte des différences d'échelles et donc de modes de gouvernance entre Paris et la Province. En province, tous les acteurs participent déjà assez largement dans les sociétés aéroportuaires à des décisions, à des délibérations. Est-ce qu'en Province, les sociétés aéroportuaires, telles qu'elles fonctionnent, ont déjà pu enregistrer un impact favorable sur l'évolution de la gouvernance territoriale ?

En Ile de France, la logique du gigantisme aéroportuaire qui prévaut largement, le nouveau statut juridique du gestionnaire Aéroports de Paris a fait qu'à l'évidence la gouvernance territoriale n'a pas ou peu connue d'évolution. Nous savons cependant qu'il y a eu des processus de discussion qui se mettent en place notamment autour d'Orly avec les Assises qui ont été portées par les deux conseils généraux du Val de Marne et de l'Essonne et qui aujourd'hui constitue une démarche relativement consensuelle, intéressante et constructive avec la constitution d'un conseil de pôle. Pour Roissy, le projet de charte de développement durable proposé par le Président de la République est toujours en cours d'élaboration. Le travail se fait aujourd'hui au sein d'une mission au sein de laquelle il y a le Préfet de région, M. Canepa et M. Rebuffel qui animent ses groupes de travail. Il s'agit de mettre en application les propositions du rapport de Jacques Dermagne qui avait été missionné par le Président de la

République. Sur la gouvernance ce rapport propose la création d'une « communauté de territoires » sur le même modèle finalement que celui de la communauté aéroportuaire ainsi que la mise en place d'Assises du grand Roissy.

À partir de là, l'enjeu de ce colloque est de tenter de dégager des propositions en matière de gouvernance des territoires aéroportuaires lors de la dernière table ronde. Les différents débats avec les participants viendront nourrir la réflexion et nous permettront d'élaborer plus précisément des propositions nouvelles. Car à Ville et Aéroport nous souhaitons que l'on puisse progresser. Comment finalement un mode de gouvernance territorial qui est encore à inventer est-il ou non susceptible de réduire les tensions entre les différents acteurs et trouver de réelles réponses pour appliquer le développement au transport aérien ?

Guillaume Faburel

Maître de conférences à l'Université Paris-Est Val de Marne et
Directeur du laboratoire de recherche « Aménités »

État des lieux des pratiques de gouvernance territoriale en France et en Europe

La problématique de la gouvernance est une problématique qui est très ancienne, peut-être pas sous le terme de « gouvernance aéroportuaire » ou « gouvernance territoriale », mais sous le terme de « concertation », « dispositif de négociation », etc. Cela remonte dans certains pays comme aux États-Unis à plus de trente ans. Le premier cas référencé comme tel est celui de Boston au début des années 70, puis le cas de Francfort à la fin des années 70- début des années 80, le cas d'Orly à la fin des années 80.

Bref la question sous-jacente à cette histoire c'est la conflictualité pour cause environnementale. Indéniablement il y a une origine vive par les thématiques et enjeux d'environnement et par les revendications, constructions associatives, contestations éventuelles, voire tensions et conflits ouverts que ça a pu susciter d'assez longue date.

Ça ne remonte pas d'hier, mais si l'actualité donne l'impression d'un foisonnement avec les forums de discussion, de médiation à Vienne et à Francfort, la démarche de pôle à Orly, la charte de Roissy.

Le deuxième élément explicatif c'est que cette question est posée à l'occasion de projets d'extension ou d'augmentation des capacités aéroportuaires (nouvelles pistes, nouveau terminal, nouveau service d'accessibilité, etc.).

La question de la gouvernance aéroportuaire s'est généralisée à l'ensemble des aéroports à partir du milieu des années 90. Il y a une entrée généralisée des élus locaux et des associations de riverains dans le débat. Dès cette époque-là, on a les premières coalitions qui voient le jour et qui veulent être force de propositions.

Exemple de Chicago O'Hare en 1996-1997 dans le cas d'un projet de doublement depuis lors avorté. Néanmoins certains dispositifs ont vu le jour avec notamment un énorme programme d'insonorisation, des dispositifs de dialogue qui enrôlent progressivement les élus locaux, les collectivités territoriales pour discuter de l'aide à l'insonorisation, des trajectoires, de la conduite des pilotes, etc.

En Europe, on a l'exemple l'Amsterdam -Schiphol avec le projet de piste en 1996-1997. Un processus de médiation est mis en place avec un emboîtement de dispositifs qui n'ont eu de cesse de s'ouvrir aux territoires locaux.

Dans cette décennie on est entré dans une troisième génération d'action de régulation des activités

aéroportuaires. On est entré dans l'ère des procédures ou comme on le nomme pompeusement en science politique dans la « processualisation de l'action ». On est dans des processus de territorialisation de l'action. Celle-ci s'ouvre à la question du partenariat public-privé, à la question de la collégialité. D'autre part il y a une démocratisation des procédures. Pour la France, c'est le débat public, ce sont les conseils de quartier, la démocratie participative. La territorialisation de l'action qui est un fait générique renvoie beaucoup à contrat, partenariat avec les acteurs du secteur marchand. Des acteurs plus informels entrent aussi dans les débats comme les experts. Le recours à des expertises se fait de plus en plus pour répondre à la question des impacts (positif ou négatif). C'est dans ce domaine que les connaissances, les savoirs, les démonstrations plus ou moins subtiles sont amenés à être expliciter. Ex.: externalité positive, la question du calcul des emplois et la méthode employée par l'ACI Europe (emploi direct, indirect, induit) et que beaucoup d'opérateurs aéroportuaires utilisent. Ceux-ci en utilisant l'expertise pensent pouvoir administrer la preuve du développement exogène de la plate-forme et de la capitalisation économique des territoires limitrophes. Pour les externalités négatives, il y a des controverses autour de la métrologie acoustique (bons indicateurs, mauvais indicateurs).

Sur la décennie écoulée, on a étudié une quinzaine de cas aéroportuaires de premier et de deuxième rang couvrant l'Europe, l'Australie et les États unis. La méthode est de rencontrer les acteurs in situ à travers de longs entretiens (45 min à 1h30). Entre 2003 et 2007, cela représente plus d'une centaine d'acteurs.

La première forme de gouvernance rencontrée est la consultation publique répétée. Elle est ponctuelle et sur des questions ciblées. Cette consultation publique se retrouve dans plus de la moitié des cas. Elle s'adresse à un public élargi et recourt surtout aux outils de mesure et de construction d'une opinion publique : questionnaire, nouvelles technologies de l'information, sondage.

Ex. : consultation à Londres-Heathrow autour du débat du T5. Il y a aussi consultation sur le bruit, les questions d'isolation, d'assistance au relogement, de positionnement des pistes, de vols de nuit, d'accès à l'aéroport, de décote immobilière. Il me semble que le cas de Nice en France pourrait être dedans.

La deuxième forme de gouvernance ce sont des commissions pérennes et dites paritaires : pôle aérien, pouvoirs locaux, associations. Elles sont de plus en plus institutionnalisées, voire inscrites dans l'organisation aéroportuaire. Ce sont plutôt des chambres de préconisations. Ex : commission à Londres s'est posée la question de la gestion des plaintes ; autre exemple : la procédure d'isolation phonique à Chicago. Et la mise en information est parfois confiée à ces instances. Cette commission joue le rôle d'intermédiaire entre l'aéroport et les publics via un certain nombre d'outils (site Internet, publications régulières). Le constat général est que ces commissions ont beaucoup de mal à évoluer au gré des nouveaux objets ou sujets de débat. Il me semble que Lyon-Saint-Exupéry n'est pas loin de ce fonctionnement- là.

La troisième forme est celle des médiations ad hoc, initialement pensées comme temporaires autour d'un objet spécifique de discussion. Un des sujets de débat

c'est l'extension de l'aéroport, mais il y en a d'autres très sensibles (vols de nuit, insonorisation, etc.). On retrouve le T5 à Londres, la task force à Los Angeles et aussi à Francfort, Vienne et Genève. Ces médiations ad hoc ont pu évoluer vers des structures de médiation pérennes. C'est le cas du régional dialog forum à Francfort depuis 1998 et depuis 2001 toujours en vigueur. Ou des consultations plus formalisées à Vienne en 2002 et 2005 et à Chicago sur le modèle de Vienne depuis 2008. On a la figure récurrente du médiateur et la plus grande diversité des formes d'échange. Ce ne sont pas que des grands-messes, mais aussi des ateliers participatifs, des auditions multiples et variées, etc. Je pense que la démarche de pôle d'Orly s'inscrit dans cette perspective.

Quels sont les objectifs poursuivis par ces dispositifs de dialogue ? Le but du jeu est de garantir l'acceptabilité sociale et territoriale des projets et fonctionnements aéroportuaires. L'entrée des instigateurs, généralement les opérateurs aéroportuaires, c'est pour restaurer de la confiance, pacifier les liens et au final faire accepter les projets aéroportuaires d'extension, mais aussi plus largement de mise en information.

Ces différentes formes ont toutes pour spécificité d'avoir été instituées sous un mode descendant. C'est une mise en œuvre en général par les aéroports seuls ou accompagnés par les administrations de tutelle, c'est-à-dire le régulateur. Toutefois certaines ont pu bifurquer, c'est le cas de Francfort.

Le premier moyen constaté pour la pacification et transversal aux 15 cas étudiés, c'est une forme un peu

thérapeutique d'éducation (information, transparence, écoute). Le cas exemplaire est celui de Chicago O'Hare sur les pilotes (contrainte de pilotage sur les procédures d'approche)

Le deuxième moyen est celui de l'évaluation avant ou après projet sans qu'il y ait forcément de décision à la clé.

Il y a troisièmement la forme de la négociation qui est beaucoup plus rare avec la reconnaissance d'un conflit d'intérêts lorsque les autorités aéroportuaires reconnaissent la dégradation des conditions de vie des populations riveraines. Le propos porte souvent sur les compensations territoriales dans une logique de prévention et de réparation.

Enfin, à Francfort et Vienne cela peut aller plus loin puisqu'on y trouve des débats qui vont au-delà des conflits d'intérêts et qui portent sur les conflits de valeurs autour des conceptions différentes des choix de société. Bref c'est la question de l'utilité sociale et territoriale de l'aéroport qui est posée.

Le dialogue devient un cadre culturel qui permet de justifier autrement les politiques aéroportuaires en donnant un certain nombre de gages au-delà de la seule compensation. On va jusqu'à la question du plafonnement du trafic, la discussion autour du couvre-feu, etc. Ces dispositifs sont alors pleinement politiques dans la mesure où ils permettent d'aborder des principes et des valeurs de justice sociale par exemple.

Quelle productivité/improductivité de ces dispositifs de dialogue ? Productivité : l'entrée dans l'arène publique d'un certain nombre d'acteurs ou leur reconnaissance.

On a après des productivités sur la substance, le contenu, les enjeux, les décisions. Force est de constater que ce sont surtout des sujets informationnels et communicationnels qui ont été traités. Une des productivités de ces dispositifs de dialogue c'est aussi de pouvoir garantir l'effectivité des décisions passées (système de veille) et leur non remis en cause.

Sur les improductivités, il y a indéniablement un défaut de définition collégiale des enjeux, de ce qui fait réellement problème. Pour les acteurs territoriaux, le but de ces dispositifs est de mettre à jour des questions d'angle mort, de point aveugle. La deuxième improductivité c'est le défaut démocratique. Tout le monde n'est pas éligible au tour de table, tous les acteurs du territoire ne sont pas éligibles à participer à ces dispositifs de dialogue. La troisième improductivité est le défaut de temps. La productivité des processus est fort dépendante de la longévité des dispositifs, voire parfois avec signature d'engagements partenariaux. Sans cette longévité (processus de 5 à 10 ans) il n'y a pas moyen de restaurer la confiance. La dernière improductivité est le défaut de territoire. Les dispositifs en eux-mêmes sont orphelins globalement d'une entente minimale sur ce qu'est le territoire. Le territoire pertinent semble être l'équivalent de notre région.

La France de mon point de vue se situe dans la moyenne. À l'exception d'Orly, il n'existe pas de gouvernance des territoires aéroportuaires. Les modalités de création et de fonctionnement des dispositifs de dialogue sont globalement assez institutionnalisés, voire assez normatifs.

Du coup, quels instruments mobilisés pour créer une gouvernance des territoires aéroportuaires ? Les commissions consultatives de l'environnement ont été une occasion manquée. Les communautés aéroportuaires ou les futures « communautés de territoires » pour le rapport Dermagne (Charte Roissy) ont été à ce jour manquées.

Quels sont les nouveaux instruments ? J'insiste particulièrement sur les chartes et les contrats de développement durable qui se développent comme moyens de bâtir des éléments de gouvernance. Là aussi comme évènements manqués qui se souvient des chartes de l'environnement sonore d'Orly et de Roissy en 1998 ? De manière générale dans les 4-5 chartes actuellement recensées en France on a fait du neuf avec du vieux.

Enfin, s'agissant des prochaines Assises du grand Roissy, pourquoi ne pas en faire un débat public ? Le dernier cas de débat public c'était Notre Dame des Landes...

Table ronde 1

**Quelles pratiques de gouvernance
des territoires aéroportuaires en
Europe ?**

Jacques-Alain Benisti

**Vice-Président « Ville et Aéroport », Député-Maire
de Villiers-sur-Marne**

L'objet de cette table ronde est de faire un tour d'horizon des modes de gouvernance mis en place chez nos voisins européens. Comment favoriser le dialogue entre des acteurs ayant des intérêts qui peuvent être divergents ?

Autour des principaux aéroports français, le débat sur la politique aéroportuaire se réduit trop souvent à un antagonisme frontal entre le monde du transport aérien et ceux qui en subissent les nuisances où en critique légitimement l'impact environnemental. Je pense que nous devons désormais essayer de sortir de ce schéma qui est dommageable pour tous, car on n'aboutit à rien et c'est préjudiciable pour les uns et pour les autres.

C'est vrai qu'il y a déjà plusieurs structures d'échanges, de concertation et de décision spécialisées par thème qui ont été mises en place : CCE, CCAR, sociétés aéroportuaires, les comités de pôle du PDU, les GIP emploi, etc. Mais nous n'avons toujours pas de cadre pour une approche globale qui permettrait de construire une représentation la plus partagée possible entre les

enjeux et les contraintes du développement aéroportuaire afin de bâtir ensemble des compromis indispensables aux décisions concrètes qui seront à prendre, et j'espère qu'ils le seront le plus tôt possible.

D'ailleurs, la mission de Jacques Dermagne pour le développement durable de l'aéroport de Roissy CDG en 2008 concluait que « des progrès significatifs doivent être obtenus concernant la gouvernance, la cohérence des orientations, la transparence des informations recueillies de telle sorte que partenaires, riverains et élus puissent agir désormais dans un climat de confiance rétablie. Seul le changement d'approche, de pratique et de comportement permettra de conjuguer développement harmonieux et protection des riverains ».

C'est justement sur ce sujet que certains de nos voisins européens comme Amsterdam -Schiphol, Francfort ou Vienne ont l'expérience de telles structures depuis plusieurs années. De même l'Union européenne réfléchit enfin à la mise en place de programmes sur une certaine forme de cohérence ou de cohésion territoriale adaptée à chacun.

Les intervenants qui vont se succéder ce matin vont nous présenter à tour de rôle l'état des lieux des réflexions en cours, les expériences concrètes ainsi que leur retour d'expérience de l'application de modes de gouvernance réussie. On n'oubliera pas le cas de Bâle-Mulhouse qui a cette spécificité d'être frontalier et donc binational.

Pour parler de ces expériences, nous avons invité Mathis Guller (cabinet architectes Guller & Guller) avec comme thème « Quel mode de gouvernance des territoires aéroportuaires en Europe ?

De l'aéroport à l'aéroville». Ensuite, Alain Peri, Vice-Président de l'UECNA va nous parler de la gouvernance vue par l'Union européenne contre les nuisances des aéronefs. Enfin, Gaston Latscha, administrateur de Ville et Aéroport, nous parlera de l'action de la communauté de communes des trois frontières à Bâle-Mulhouse : quelle gouvernance d'un territoire aéroportuaire binational, comment s'organise le processus de décision ?

Mathis Guller

Cabinet Güller et Güller

Quel mode de gouvernance des territoires aéroportuaires en Europe ? De l'aéroport à l'aéroville.

J'aimerais vous parler aujourd'hui des outils ou des instruments de gestion de la coexistence ville et aéroport et aussi des projets territoriaux qui servent à favoriser une meilleure acceptabilité du fait de l'existence de l'aéroport et une meilleure confiance entre les différents acteurs. Je vais parler de la manière de gérer la question des nuisances et des bénéfices. Nous verrons que les outils, instruments et projets territoriaux sont des moyens de bâtir la gouvernance.

Pour commencer, je partirai d'une citation sur la compétitivité et la qualité de vie. La question est de savoir s'il faut faire un choix entre un dynamisme économique ou une qualité de vie. Je pense que c'est exactement la question clé qui est posée sur les territoires aéroportuaires.

Nous avons beaucoup de bénéfices qui sont le dynamisme économique et beaucoup de nuisances qui menacent la qualité de la vie des populations riveraines. Je crois que c'est la tâche principale de la gouvernance

aéroportuaire de tenter de vaincre ce paradoxe apparent, penser qu'il n'est pas possible de concilier un dynamisme économique et une qualité de vie.

Voici maintenant une illustration présentant la répartition des revenus moyens imposables en Ile-de-France. « Le niveau de bruit n'est pas proportionnel avec les revenus moyens. » Vous voyez que dans le cas de Roissy comme dans de nombreux autres cas européens que ce dynamisme économique se traduit par des projets opportunistes sous l'initiative des autorités locales. Cela conduit à saupoudrer les bénéfices économiques et non pas à les répartir de façon équitable.

D'abord j'aimerais vous parler des opportunités de développement et vous montrer le dynamisme de ces aéroports. Maintenant la plupart des aéroports sont devenus des gares avec la présence du TGV comme à Roissy. Ils ne desservent pas uniquement des passagers aériens, mais ils deviennent véritablement un nœud multimodal de transport. Cela a transformé le rôle de l'économie régionale. Vous connaissez peut-être ce concept dont l'on parle maintenant de « l'aéroville » ou « ville aéroportuaire ». Concept qui est né sur la base que l'aéroport est lieu exactement comme les gares au XIXe siècle où il est fort intéressant de créer des projets immobiliers pour certaines activités qui veulent être intégrées de très près dans le réseau de transport. Tout cela a conduit à un développement de l'immobilier considérable directement proportionnel au nombre d'avions qui décollent de l'aéroport et au nombre de passagers.

Cela est utilisé par les autorités aéroportuaires pour financer leurs opérations immobilières.

Ce phénomène ne se concentre pas exclusivement sur la plate-forme aéroportuaire, mais de façon croissante. La tendance en Europe au niveau des capitales européennes est de créer un lien entre le centre-ville et les aéroports. Cela devient un corridor qui permet de développer des activités intégrées elles-mêmes dans un réseau global.

Que l'on vive en ville ou dans son agglomération il est très important d'avoir un accès direct à l'aéroport. Au-delà des villes aéroportuaires ou aéroville, au-delà de la plate-forme aéroportuaire, on a la notion de « corridor aéroportuaire » comme on peut le voir sur Berlin ou Amsterdam.

Le dynamisme européen a besoin de gouvernance et d'outils innovants. C'est une dynamique qui a été créée par un intérêt du marché international, des entreprises internationales qui cherchent des emplacements (ex.: centres de recherche), une implantation géographique.

Je veux vous montrer que l'aéroport est devenu aujourd'hui le mode principal de la décentralisation métropolitaine exactement comme la voiture a conduit à la décentralisation des villes à l'origine sans nécessairement passer par des projets territoriaux. Nous sommes à l'heure de l'explosion de la mobilité à travers aujourd'hui le transport aérien et avant cela le transport routier.

Il est extrêmement compliqué de gouverner un territoire fragmenté où plusieurs communes se partagent le territoire aéroportuaire. Ce n'est pas uniquement valable pour Roissy, mais aussi à Amsterdam, Helsinki ou Zurich.

Si l'on prend l'exemple de Zurich, on voit comment la municipalité a tiré avantage de la présence de l'aéroport sur le territoire. En rouge vous avez la zone située entre l'aéroport et la ville et qui connaît la croissance économique la plus importante. C'est comme à Roissy, on a 3000 à 4000 emplois créés chaque année, c'est donc un pôle économique majeur. Dans cette zone rouge, vous avez 5 ou 6 municipalités. En jaune vous avez les zones où le pouvoir économique a chuté dans les années 90 et où l'immobilier a souffert grandement de la crise plus que tout autre secteur. L'aéroport n'était alors pas accessible facilement, il n'était pas intégré aux communes riveraines. Ces communes se sont regroupées via une communauté de communes, on compte huit communes. Il s'agit de créer un projet commun qui permettra de renforcer le projet économique et le développement d'un corridor commun.

La communauté de communes a évalué les possibilités de développement dans ce corridor aéroportuaire et les différentes options à retenir pour son tracé afin de financer une partie de l'infrastructure avec les revenus générés par le développement immobilier. C'est un projet de tramway de grande qualité, celui-ci étant très rapide. Le tramway n'a pas été financé par les municipalités elles-mêmes d'ailleurs. La communauté de communes a proposé ce projet commun et cela a généré un cofinancement avec des ressources que l'on pouvait trouver auprès d'autres instances locales.

Vous voyez ensuite le projet de gouvernance pour lequel il ne s'agit pas uniquement de constituer une communauté de communes. Il y a des objectifs stratégiques et des réalisations parallèles à ce projet d'infrastructure qui viennent se greffer.

Autre problème à présent, celui des nuisances sonores générées par l'aéroport. Comment organiser la coexistence entre le développement de l'aéroport et le développement de la région aéroportuaire et la qualité de vie dans celle-ci ? Nous avons déjà parlé de médiation en particulier à Francfort, Vienne ou Zurich, ou à Amsterdam. Quelle est la raison de ces forums de médiation ? Quelle marge de manœuvre avons-nous si nous parlons de développement des aéroports et du développement des territoires aéroportuaires et leur compatibilité ?

Ces forums de médiation sont nés d'un dilemme. Si nous voulons être compétitifs et concurrentiels pour développer un aéroport cela conduit à des nuisances sonores importantes. Il apparaît essentiel d'introduire de nouveaux indicateurs de mesures des nuisances sonores.

L'émergence sonore est relative, elle peut changer. Vous voyez qu'un Boeing 737 de 47 tonnes fait deux fois plus de bruit qu'un Airbus 380 qui pèse 40 tonnes. Il y a donc des progrès techniques importants qui sont réalisés en matière de réduction du bruit à la source. L'État a défini les objectifs à respecter et l'objectif est de réduire de 50 % les nuisances sonores. La Lufthansa a réduit le bruit à la source sur les moteurs de ces appareils parce que la culture de cette entreprise est sensible à l'environnement. De même Singapour Airlines et Easy Jet ont exigé que les avions fassent moins de bruit sinon ils ne pourront plus atterrir à Londres.

Copenhague est un exemple significatif de la coexistence entre l'aéroport et les quartiers suburbains. On voit qu'il y a beaucoup d'habitations ou de villes-dortoirs dans l'agglomération de Copenhague, adjacente à l'aéroport.

Ce qui est important aujourd'hui c'est le choix politique. Veut-on participer à la réduction des nuisances aériennes proportionnellement à la croissance de l'aéroport ? Copenhague a décidé de répartir à 50 % la croissance du trafic et 50 % la réduction des nuisances sonores aériennes. Il y a ainsi une anticipation des conditions de l'amélioration des territoires aéroportuaires ou la sécurité de la planification est essentielle.

Helsinki est un cas plus simple, car on a une seule commune, celle de Vantaa. Vous voyez le niveau de bruit en 1998 et le diagnostic de décroissance de 5 à 6 % par an. Il a un avantage par rapport à Roissy, car les nuisances sonores sont parallèles aux infrastructures.

Copenhague et Helsinki sont des exemples de ce que j'appelle une planification préventive. Il faut de nouveaux indicateurs qui mesurent les effets des nuisances plutôt que le volume des vols, car sinon on ne peut pas organiser la coexistence entre aéroport et territoire aéroportuaire. C'est une pensée proactive qu'il faut avoir, car la gouvernance ne peut marcher que s'il y a désir partagé autour de la table de participation au changement. Ça ne marche pas si l'on reste ancré sur ces positions.

À Amsterdam -Schiphol, un comité de pilotage a été créé réunissant 4 acteurs du territoire dont la commune d'Amsterdam afin de traiter de l'extension de l'aéroport et la création d'une cinquième piste. Il ne s'agissait pas d'accroître la capacité de l'aéroport, mais de réduire l'impact sonore sur l'environnement. C'est nécessaire parce que même si on a essayé de sortir l'aéroport de la zone urbaine afin de ne pas favoriser un impact négatif trop important sur les populations riveraines, celle-ci

s'est étendue. Les quatre partenaires du comité de pilotage ont tenté d'ajuster les nuisances sonores en fonction des territoires urbains existants. On a essayé de supprimer le bruit sur certains territoires très peuplés. Deux régulations ont été introduites pour réduire cet impact des nuisances sonores :

Même si le trafic connaît une croissance, le niveau de nuisances sonores doit être maîtrisé et ne doit pas impacter plus de 10 000 maisons

Il faut épargner les zones de forte densité de population

L'objectif est que les quatre partenaires s'accordent sur une vision spatiale économique spécifique de la région de Schiphol, entre l'aéroport et la ville. Ce n'est donc pas une décision autonome des autorités locales, mais une décision conjointe basée sur une stratégie commune qui détermine les zones qui doivent être développées avec une définition du profil économique et du secteur économique.

Les territoires aéroportuaires sont donc devenus des berceaux pour l'émergence de structures de gouvernance à inventer basées sur des projets communs d'acteurs. L'aéroport se développe et s'étend sur le territoire en dehors de sa zone propre. Face à ce phénomène, il faut construire un outil de stratégie territoriale, créer une structure qui favorise la concertation.

Alain Peri

Vice-Président de l'UECNA

La gouvernance vue par l'Union européenne contre les nuisances des aéronefs

Je vais vous présenter la vision européenne des associations de riverains en matière de gouvernance des territoires aéroportuaires. L'UECNA que je représente aujourd'hui a été fondée en 1968. C'est la seule ONG agissant au niveau européen contre les nuisances aériennes. Elle coordonne les associations nationales de riverains et a organisé un réseau de contrôle et d'information du bruit autour des aéroports. Ça avait notamment commencé autour de l'aéroport de Francfort.

En tant qu'association, on souhaite être pris en compte et considéré comme partie prenante dans tous les choix qui conditionnent notre qualité de vie et notre santé.

Faute de pouvoir mettre les aéroports à la campagne, ce qu'on aurait souhaité, on peut reprendre la proposition d'Alphonse Allais. Encore faudra-t-il voir si ça colle en matière de gouvernance.

Lorsqu'on se place au niveau européen, on constate des

différences. Il y a des différences culturelles, de manière de traiter les relations avec les citoyens ; des différences aussi dans l'appréciation de l'importance de l'environnement. Ça varie beaucoup d'un pays à l'autre en Europe. Et puis aussi il y a la question du rôle des citoyens dans la gouvernance. Il y a une différence dans la façon d'appréhender ce rôle entre les pays anglo-saxons ou germaniques et les pays latins comme la France.

Il y a aussi des points communs que je résume en 4 mots :

-antagonisme / antagonisme entre le monde de l'aérien et son environnement, notamment les riverains, qui génère l'incompréhension

-incompréhension

-manipulation / communication monosens « one-way »

-concurrence/ la grande inquiétude des opérateurs du transport aérien c'est le phénomène de distorsion de concurrence. Si l'on accepte des contraintes ici, les autres à côté vont en profiter pour prendre le business. C'est typiquement un point sur lequel l'Europe peut agir en fixant des règles communes.

La Commission européenne reconnaît que le bruit des avions est de plus en plus mal accepté en Europe. Elle a publié un communiqué en ce sens en novembre 2009 à la suite de l'étude HYENA.

Pour rappel de ce qui se passe au niveau européen, il y a une directive 2002/30 qui s'intéresse particulièrement au

bruit des avions. Il y a également la question de l'introduction de l'aviation dans les quotas de CO₂. On peut aussi parler du renforcement des pouvoirs de l'agence européenne de sécurité aérienne. Enfin, il y a des programmes visant à améliorer la circulation aérienne (SESAR), mais dont on peut s'interroger sur la finalité : est-ce que c'est pour réduire les nuisances ou est-ce que c'est pour faire passer plus d'avions ?

Je voudrais aussi parler de la directive 2002/49 sur le bruit en général. Elle fixe l'obligation de définir des plans d'action pour réduire le bruit. Au Royaume-Uni, les 22 aéroports ont tous sorti leur plan d'action contre le bruit. Mais rien de nouveau n'est apparu au travers de ces plans d'action. On s'aperçoit qu'une directive ne fait pas la réduction des nuisances ou l'amélioration de la situation des riverains.

Vous savez tous que les questions de bruit autour des aéroports ne sont pas du domaine de l'Europe aujourd'hui. Suivant la règle de la subsidiarité c'est aux États de s'intéresser à ces questions. Des progrès sont réalisés ici et là. On a beaucoup parlé de Schiphol, de Francfort.

Je voudrais revenir sur Vienne. Cette expérience est intéressante. C'est une espèce de génération spontanée qui s'est faite sur des facteurs non déterminés puisque ce n'est pas une structure qu'on a créée type commission-CCE, un machin pour réunir des gens. C'est plutôt la proposition d'un médiateur à l'origine, crédible pour les parties, pour les riverains, mais aussi pour les politiques. C'est un avocat international qui a été l'avocat des verts en Autriche et qui décide de se saisir du sujet avec un objectif : développer l'écoute et la compréhension

mutuelle. Avec l'idée également qu'il faut donner du temps au temps, le plus important étant de s'assurer que chacun va accepter les spécificités, les intérêts des autres et essayer de réfléchir à la manière de les combiner.

Écoute est un terme important qu'on ne sait pas très bien appliquer aujourd'hui.

Autre point aussi, la volonté politique d'obtenir des résultats et essayer de se débarrasser des préjugés. La personnalité du médiateur et son travail est reconnue par tous : mise en place d'un nouveau comité de direction de l'aéroport en moins de six mois, un nouveau responsable du développement durable qui ne connaissait pas ce milieu et qui arrive depuis trois semaines, donc des gens complètement nouveaux et débarrassés totalement des a priori, des concepts des positions, des postures qu'ils manipulent et qu'ils portent depuis des années.

Le point de départ à Vienne a été une évolution de la capacité de l'aéroport.

Ce dialogue forum, créé après coup une fois que la médiation s'était mise en place, poursuit son existence.

Dans les méthodes de négociation raisonnée, le premier point essentiel c'est d'essayer de comprendre et d'analyser les intérêts de l'autre ou des autres. C'est l'écoute qui doit être privilégiée au départ. Or on s'aperçoit que c'est quasiment inexistant dans les systèmes actuels. Il y a aussi des critiques à faire aux associations de riverains qui sont cantonnées souvent dans des slogans, des revendications toujours les mêmes en refusant strictement de comprendre les contraintes des parties prenantes.

L'Europe donne l'exemple des efforts considérables qu'il faut accomplir pour du vivre ensemble parce que quand on parle de gouvernance, de territoire, d'aéroports, de riverains il s'agit bien de cela.

Nous pensons que le politique doit reprendre sa place dans cette volonté de faire vivre ensemble les territoires, les aéroports. Les pouvoirs publics doivent jouer leur rôle de défense de l'intérêt général et de l'équité. Pour les riverains c'est un point absolument essentiel. Il faut abandonner le conformisme et la pensée économique unique.

Résoudre ces questions ou trouver un bon équilibre cela passe par des compromis. Et pour l'aérien je vois un peu d'irrationnel. On veut placer la qualité de vie des populations riveraines et leur santé au même niveau que les intérêts économiques. On a parlé des emplois tout à l'heure, c'est d'ailleurs ce qu'on met systématiquement en avant, mais jamais en face on ne regarde la contrepartie de ces emplois. Je pense aux coûts externes du transport aérien et tout ce que génèrent les nuisances en terme de santé.

En Europe il y a des revendications ou des souhaits communs qu'on retrouve dans tous les pays : la réduction des nuisances. En fait, l'attente des riverains c'est une réduction durable des nuisances intégrée dans des plans. En général, on retrouve toujours en première ligne les vols de nuit, puis le plafonnement des mouvements. Celui-ci est demandé parce qu'il y a une croissance forte du trafic qui est annoncée et donc le seul moyen de réduire les nuisances semble passer par la réduction du nombre de mouvements. Enfin, on attend une gestion optimisée des procédures de vol. Là encore

sur ce point il y a des différences en Europe. Dans certains pays le contrôle aérien et le gestionnaire font de la qualité continue. L'objectif c'est d'améliorer en permanence la qualité. Ici en France on va attendre de monter une charte pour discuter éventuellement d'un décollage en seuil de piste la nuit. Cela paraît étonnant d'être obligé d'arriver à un système aussi lourd pour faire des choses de bonne pratique pour des professionnels.

Ex. : quand on dirige une usine de produits chimiques, on a l'obligation d'améliorer la qualité des procédures pour optimiser les résultats

Il faut redonner du sens à la communication. C'est un mot complètement dévoyé. On oublie complètement aujourd'hui que l'élément principal de la communication c'est l'écoute. Alors que dans le milieu du transport aérien, la communication des autorités type DGAC est mono-sens.

On pense donc que ce ne sont pas les structures, les commissions qui font la réussite. Il faut engager une véritable conciliation entre toutes les parties prenantes pour retrouver la confiance et la sérénité à long terme. Donc écoute réciproque, négociation, contrat, la gouvernance où le temps de la maturité durable...

Gaston Latscha

Communauté de communes des trois frontières,
Administrateur de Ville et Aéroport

Le cas de l'aéroport Bâle-Mulhouse, un exemple de gouvernance bi-nationale

Je suis heureux de vous présenter le cas de Bâle-Mulhouse, aéroport binational qui fait figure d'exception dans le monde du transport aérien et sa stratégie de développement et ses relations avec la communauté de communes des trois frontières.

Avec cette vue aérienne, vous voyez la trinationnalité du secteur. On voit le Rhin qui constitue pratiquement la frontière entre la France et l'Allemagne et l'Allemagne et la Suisse. On peut accéder à l'aéroport des deux pays sans passer de douane.

La communauté de communes des trois frontières (CC3F) regroupe 50 000 habitants. Juste en face vous avez le canton de Bâle-Ville qui fait 200 000 habitants et le canton de Bâle-Campagne qui en fait autant. La communauté des trois frontières sur laquelle est implanté l'aéroport regroupe 10 communes. C'est un établissement public bi-national qui a été créé en 1949 et qui est régi par une convention. Celle-ci a des statuts, un

cahier des charges annexé à cette convention. Initialement la France a acheté les terrains, les a mis à disposition de l'aéroport et la Suisse a financé les dépenses du premier établissement sur le terrain mis à disposition par la France. Après 1995, le développement accéléré du trafic a nécessité d'importants investissements. Il y a donc eu un avenant à la convention et les répartitions du financement ont été revues. La France et la Suisse contribuent à 50 % aux nouveaux investissements qui ont lieu sur la plate-forme.

Au niveau du conseil d'administration, les statuts de l'aéroport mettent en place un équilibre entre les pouvoirs français et suisse. Il y a huit membres suisses nommés par le chef du département fédéral chargé des transports et huit membres français nommés par le ministre des Transports. Ce conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir au nom de l'aéroport. Les administrateurs représentent respectivement les autorités de tutelle, l'État français et suisse, donc la DGAC et l'OFAC, les collectivités territoriales, départements et communes, les cantons bâlois et les chambres de commerce. Le Président est le Président de la Chambre de commerce de Mulhouse, on y retrouve le Maire de Mulhouse, le Préfet du Haut-Rhin, un des représentants du conseil général et puis aussi la DGAC. Quant à Jean UEBERSCHLAG, c'est le Député-Maire de la commune de Saint-Louis qui fait partie de la CC3F.

Dans l'organisation il y a également parité Suisse-France. Le directeur exerce une fonction de coordination générale et répond envers le conseil d'administration du fonctionnement des services qui lui sont confiés. Le Président et le Directeur sont obligatoirement de

nationalité différente. Actuellement, le Président du conseil d'administration est français et le directeur est suisse. Ça fonctionne très bien.

En 1987, on a également associé la partie allemande avec la création d'un comité consultatif tripartite permettant d'associer les partenaires allemands à la gestion de l'aéroport. Le Maire de Fribourg et un représentant du Land sont entrés au conseil d'administration, mais uniquement avec voix consultative.

En 2001, une commission tripartite de l'environnement a été mise en place en vue d'améliorer la circulation, l'homogénéité de l'information destinée aux riverains.

L'approche environnementale est elle aussi trinationale avec la commission consultative de l'environnement présidée par le sous-préfet et qui fonctionne plus ou moins. Les associations de riverains pensent qu'il faudrait améliorer son fonctionnement. Il y a l'équivalent de cette CCE en Suisse, mais qui est beaucoup plus effective dans ses travaux. Elle est mieux encadrée. Il en découle des actions concrètes qu'on ne voit pas côté français. Il y a aussi la commission tripartite de l'environnement.

Ce sont deux établissements publics qui se superposent (droit de trafic suisse/ droit de trafic français).

La zone de chalandise est de 3,2 millions d'habitants. Le trafic passager est de 4 millions par an. Il y a eu un creux entre 2001 et 2003 avec la faillite de la swissair qui était très implantée. Le trafic de fret est assez raisonnable. Le nombre de mouvements annuels s'est stabilisé autour de 80 000 dont 60 000 mouvements commerciaux. Les riverains ont apprécié la transformation de la flotte

puisqu'avant il y avait swissair, crossair qui exploitaient des petits avions turbopropulseurs, donc il y avait beaucoup plus d'avions de 30 à 60 places qui faisait beaucoup de bruit à l'atterrissage avec les inverseurs de poussée. Ils ont disparu ce qui fait qu'il y a moins de mouvements alors qu'il y a plus de trafic.

Easy Jet a pris le largement le dessus en terme d'exploitation sur la plate-forme, à peu près 40 %. Entre 2008 et 2009, il y a diminution de 10 % suite à la crise financière mondiale. Quant aux destinations Londres a pris le dessus sur Paris. Le TGV permet de rejoindre Paris.

Sur la plate-forme, il y a une majorité d'entreprises suisses. En 2009, il y en avait 74 pour 52 entreprises françaises. 4000 personnes sont employées sur le site à majorité française. Il y a 1000 Suisses et 637 Allemands. Paradoxalement, 80 % des personnes travaillant sur le site est employé sous le régime suisse. Il y a uniquement 1300 personnes travaillant sous le régime français. C'est donc 42h /semaine. Les résidences des salariés se situent principalement en France. On voit l'impact socio-économique de l'aéroport.

Les emplois sont essentiellement générés par des entreprises suisses, occupés par des salariés résidents principalement en France. Il y a en tout 27 000 emplois induits par l'aéroport.

La zone sud de l'aéroport a été développée à partir de 2007. Les entreprises de maintenance ont voulu s'installer. Le PLU a été prévoyant et a permis de mettre en place des bâtiments relativement grands puisque le plus grand peut accueillir l'A380. Nous avons voulu créer

un écran sonore pour les trajectoires décollage nord qui sont très nuisibles. En l'espace de deux ans, il y a trois entreprises qui se sont établies. Rien que sur cette zone sud, 1000 emplois ont été créés. 23 millions d'investissements pour créer la zone sud auxquels à participer la commune d'Hésingue et également la CC3F, plus les entreprises (Jet aviation, air service basel, etc.) qui ont investi 67 millions d'euros.

La CC3F fait partie du conseil d'administration, ce que nous regrettons, car le territoire d'implantation de l'aéroport concerne les communes réunies sous la CC3F. Il serait donc représentatif d'avoir le Président au conseil d'administration. Néanmoins, il a été développé un partenariat fort avec l'aéroport (mission envers l'environnement, participation au financement, coopération dans le domaine de la sécurité incendie, etc.). On a des contacts réguliers et constructifs avec l'aéroport. Celui-ci a mis en place un système de mesure de bruit qui s'appelle SIEMAS et on peut y accéder par Internet. Les communes de la communauté de communes se sont dotées du système EANS (récepteur en mairie) et nous relayons les informations auprès des riverains. La cohabitation se passe bien.

Le gouvernement a mis en place une mission parlementaire sur la politique transfrontalière puisqu'il y a quotidiennement 330 000 travailleurs transfrontaliers qui vont travailler à l'étranger. Et il y en a que 10 000 qui viennent de France. La mission a remis un rapport d'étape et le secrétaire d'État aux affaires européennes, M. Pierre Lellouche, s'est rendu sur le site le 29 mars. Il a regretté 35 ans d'absence de politique transfrontalière et souhaiter que l'idéologie soit abandonnée et le pragmatisme mis en avant afin de préserver l'emploi.

Après réunion interministérielle début mai de cette année, il nous a confirmé que la révision de la convention franco-suisse devrait se faire. Les principales propositions de cette mission parlementaire c'est l'assouplissement de la législation en matière fiscale et sociale afin de faciliter l'activité économique, créer les pôles métropolitains et des métropoles transfrontalières, expérimenter la création de services transfrontaliers dans les domaines de l'emploi, l'éducation, la formation, la santé, les transports, la culture, les loisirs. Enfin il faut profiter de l'expérience de la binationalité de l'aéroport et aussi de la CC3F.

Le dernier grand projet est le raccordement ferroviaire de l'aéroport auquel la Suisse est prête à participer financièrement. Il y a aussi le projet de liaison du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis. Un accord récent a été signé sur les études qui vont être entreprises. Bien que 80 % du tracé soit sur le sol français, la partie suisse est prête à payer 40 % des études.

Débat table ronde 1

Quelles pratiques de gouvernance des territoires aéroportuaires en Europe ?

Jean-Pierre Blazy

Je crois qu'on a bien compris à travers ces différentes interventions que sur les pratiques de gouvernance des territoires aéroportuaires en Europe, et en comparaison avec la France, qu'il y avait des expériences intéressantes en Europe. On a cité plusieurs villes et aéroports qui seront utiles dans notre réflexion de cet après-midi pour la France. Il y a un temps d'avance sur la France en terme de pratiques de gouvernance sans que les choses soient pour autant idéales ailleurs en Europe.

Claude Carsac

Riverain de l'aéroport d'Orly

Je souhaitais surtout réagir aux propos de M.Guller qui pour les riverains de la région Ile de France ne sont pas acceptables. Dire que le bruit se mesure par le Lden et diminue ne nous convient pas. Si simplement on faisait la carte des associations que possède Guillaume Faburel ou

bien la carte des incidents ayant suscités des articles de presse et focalisés sur certains lieux comme Étampe, Fontainebleau ou Ablis dans le sud de la région ile de France, aux cartes de Lden de zones officielles de bruit autour des aéroports on s'aperçoit qu'il y a quelque chose qui ne va pas. En réalité, cela va beaucoup plus loin que les zones officielles Lden 50, 65, 60.

Jean-Pierre Blazy

Vous voulez souligner que pour qu'il y ait une bonne gouvernance il faut évidemment que les gens parlent le même langage. Là on voit bien qu'il y a toujours sur cette question de la mesure du bruit des débats, des sujets de discussion et qu'il faut se comprendre pour avancer. C'est un sujet majeur.

Jean-Claude Cavard

Riverain de l'aéroport de Roissy CDG

J'ai assisté, il y a 23 ans un à colloque organisé par Jean Pasquier, universitaire, Aéroports de Paris et l'Iaurif sur le thème de l'aéroville. On posait alors les mêmes questions que celles posées aujourd'hui sauf peut-être pour la question des nuisances aériennes.

Dans les années 70 au moment des études réalisées dans le cadre de l'implantation de l'aéroport de Roissy CDG, les projets tels que Paris-Nord avaient posé assez bien les questions d'intégration des aéroports.

Jacqueline Bonhomme

ADVOCNAR

J'ai une question pour M.Latscha. Il nous a présenté le cas de Bâle-Mulhouse très vertueux, mais il ne nous a pas du tout parlé des riverains. Quelles sont leurs réactions vis-à-vis de l'aéroport ?

Patric Kruissel

Président de l'UFCNA, Président de l'ADVOCNAR

Le hasard du calendrier fait que la semaine prochaine on fait venir Thomas Prader qui est l'avocat international qui a mené des négociations à Vienne. Donc ceux qui sont intéressés pour assister à cette rencontre peuvent venir me voir.

Luc Offenstein

Président OYE 349, association de riverains autour d'Orly, Vice-Président d'Alerte Nuisances Aériennes

J'ai une question pour M.Guller. Je voudrais savoir dans quelle mesure à Amsterdam ils ont réussi à insonoriser les logements et le nombre de logements insonorisés. Se sont-ils servis de projections angulaires du type de celles

données par l'Aurif ? Ou bien ont-ils mis en place un système similaire à celui de la France s'appuyant sur le Lden ? Ce dernier étant à notre sens très nettement insuffisant puisque nous continuons à nous battre pour faire insonoriser des logements de riverains très proches de l'aéroport qui ne sont pas dans le plan de gêne sonore. Quelle est la somme qui a été débloquée et pour quelle population ?

Jean Rebuffel

Chargé de la mission Roissy auprès de la Préfecture de région Ile de France

Je suis chargé auprès du Préfet de région Ile de France Daniel Canepa d'essayer de mettre en œuvre les propositions de M. Dermagne. J'ai mis en place un certain nombre de commissions. Je ne sais pas dans quelle catégorie me classer. Puisqu'on a parlé de « manipulation », de « respect », d'« écoute », chaque participant de ces commissions pourra en juger. J'ai envie de poser une question très simple dans sa formulation à Mathis Guller. Il nous a présenté un projet qui semble aller dans le bon sens, c'est Amsterdam : la gouvernance d'Amsterdam et la cohérence spatiale.

Qu'est-ce qu'il faudrait faire selon lui pour que sur Roissy on arrive à cette cohérence, à ce projet pour mettre de l'ordre ? Car il y a un certain nombre d'initiatives, mais

également du bazar autour de Roissy et pas uniquement en terme de gouvernance. M. Guller que pourriez-vous me conseiller pour mettre fin au bazar ?

Guy Dolcini

ADVOCNAR

Pour répondre à M. Rebuffel, la réponse est très simple. Cela passe par un médiateur. Sur Vienne il n'y serait pas arrivé s'il n'y avait pas eu un médiateur. Après je pense que toutes les parties prenantes l'acceptent et acceptent de parler au travers du médiateur. M. Peri a très bien montré le problème de respect et d'honnêteté c'est évident. Thomas Prader dit qu'il y a le problème du poids des mots. Il faut que les gens acceptent de parler non pas en terme revendicatif, mais en terme d'échange et en terme de communication ce qui n'est pas tout à fait pareil. Et ce n'est pas le meilleur talent des Français hélas !

Gaston Latscha

Communauté de communes des Trois Frontières

Concernant les nuisances, bien sûr elles existent autour de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Mais il faut les voir à deux niveaux. Il y a les nuisances côté français et côté suisse. L'aéroport est situé sur le territoire français et c'est là qu'il y a la majorité des nuisances. Les Suisses font tout ce qui est en leur pouvoir pour avoir le moins

de nuisances. Il faut trouver un consensus. Récemment encore nous avons pu introduire l'atterrissage par le sud avec le support de l'ACNUSA. Celle-ci a tranché et a dit que par mesure de sécurité comme c'est un aéroport international il faut que les avions par mauvais temps puissent atterrir avec des instruments. Donc un ILS a été mis en place et les Suisses ont dû accepter un certain nombre de nuisances, car avant les avions faisaient une boucle et c'était assez dangereux.

Côté français on veut qu'il y ait parité au niveau du bruit. Je peux vous dire que le dialogue est bon avec l'aéroport, que l'information circule via Internet, via EANS, via le système de mesures de l'aéroport.

S'agissant des plaintes, l'aéroport répond à l'ensemble des plaintes, mais il faut objectiver les choses et savoir qu'il y a 5 % des réclamants qui font 95 % des réclamations.

Jean-Pierre Blazy

Je tiens à souligner sur ce point que s'il y a à Bâle-Mulhouse ce chiffre comme ailleurs sans doute c'est qu'il y a un nombre important de riverains qui ne formalise plus la plainte du fait d'une certaine résignation. J'ai pu l'observer sur ma commune où il y a une forme de résignation. Avec l'affaire de l'éruption du volcan et bien d'un seul coup les gens ont parlé à nouveau. Ils se sont rendu compte d'un seul coup d'un silence assourdissant autour de Roissy qui nous renvoyait à 20 ans en arrière au moins. Il faut se méfier des chiffres, les réalités étant toujours très fortes en matière environnementale.

Mathis Guller

Quand je suis venu travailler à Paris il y a trois ans j'ai été surpris dans la manière dont fonctionnent les PEB et dont ils sont mis en place. La question est de savoir comment on va accueillir la croissance du transport aérien sur le territoire ? J'ai utilisé les exemples étrangers, car je crois qu'il y a un problème de mise en compatibilité les dispositifs de développement des aéroports avec les territoires existants qui sont affectés par l'opération même. Il faut déterminer quels sont les territoires qui sont potentiellement les plus exposés parce que densément peuplés et après voir quelle souplesse introduire pour réorganiser le dispositif d'action de l'aéroport. On est dans une période où il faut construire le plan d'action à partir du territoire et pas en fonction de la seule capacité aéroportuaire.

À Zurich on ajoute 200m à une piste parce qu'on peut changer complètement le dispositif et réduire le nombre d'habitations exposées au bruit. On passe de 17 000 logements à 12 000.

Sur la question de M.Offenstein je ne suis pas expert je ne sais pas. Je n'ai pas d'idée précise sur le nombre de logements qui ont pu être insonorisés autour d'Amsterdam - Schiphol.

Concernant le « bazar » évoqué par M.Rebuffel c'est encore plus difficile de trouver une réponse. Il faut entrer dans un dispositif où les atouts de certains sites sont mis à disposition pour accueillir des projets de développement économique. Cette logique vient casser la

logique sectorielle qui est dominante sur les grands territoires. Il faut arriver à des projets globaux qui permettent de construire des infrastructures qui ne passent pas par les champs, mais qui résolvent la desserte du territoire aéroportuaire. C'est à travers une vision partagée d'un projet global qu'il faut essayer de trouver un facteur fédérateur pour sortir un peu du « bazar » dont vous parlez.

Guillaume Faburel

Maître de conférences Paris-Est Créteil Val-de-Marne

Je veux juste dire que sur Amsterdam il y a eu un référendum pour un programme d'insonorisation. Qui perd, qui gagne territorialement ? La question a été posée ainsi que celle du bien-être, de la qualité de vie, des injustices environnementales. Ces sujets ont été posés alors qu'ils ne le sont pas du tout à Roissy. Ensuite il y a eu une décision pour garantir ce nombre de logements en dessous de 58 décibels. Cet exemple est important pour l'expérience française.

Faisons quand même attention à la comparabilité et la transférabilité des bonnes pratiques. Les cas présentés (Copenhague, Helsinki, Zurich, Bâle-Mulhouse, etc.) sont quand même des aéroports de second rang hormis Amsterdam. Du coup ils cristallisent beaucoup moins d'enjeux notamment sur les aspects culturels et sociopolitiques.

Sur la question du projet j'ai un doute sur le fait qu'il soit un facteur de gouvernance. De quel projet on parle ? Est-ce que c'est un projet de territoire ? Si oui, se pose la question du bon territoire ? Ou est-ce que c'est un projet d'équipement ou d'aménagement ? Si oui, comme c'est le cas autour de Roissy, c'est la concurrence territoriale qui se joue derrière. Parce que les projets visent aussi à capitaliser de la richesse économique des activités aéroportuaires.

Sur des territoires plus amples, les chartes en principe sont censées accoucher de projets de territoires qui après entraînent des projets d'aménagement et d'équipement. Ne confondons pas les deux. Car à Amsterdam il y a eu beaucoup de projets plus localisés de développement économique autour du concept d'aéroville. La question posée est alors la suivante : quel est le territoire pertinent pour le projet aéroportuaire ?

Mathis Guller

Oui vous avez raison on ne parle pas de projets d'aménagement, mais de projets spécifiques de territoire. Le projet d'Amsterdam c'est une vision partagée sur un espace économique d'ensemble.

Table ronde n°2

**Quelle gouvernance des territoires
aéroportuaires en France ?**

**Intercommunalités, communautés
aéroportuaires, sociétés aéroportuaires,
autres modes de gouvernance ?**

Didier Gonzales

Secrétaire général « Ville et Aéroport » Député-Maire de Villeneuve-le-Roi

En 2010, l'association Ville et Aéroport a souhaité mettre l'accent sur la gouvernance autour des aéroports. En tant que Député je peux vous dire que le Parlement n'a pas chômé sur ce sujet avec la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires et dont notre président Jean-Pierre Blazy nous fera une présentation, puis la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports et qui met en place les sociétés aéroportuaires à l'échelle des grands aéroports régionaux. Jacques Sabourin, délégué général de l'Union des Aéroports Français (UAF) nous expliquera le principe de cette réforme. Plus récemment il y a eu la loi du 3 août 2009 dite « Grenelle I » comprenant un titre V consacré à la gouvernance.

Un aéroport n'est pas un simple équipement de transports. Il est inséré sur un territoire et a un impact considérable sur celui-ci. Il a un impact positif en terme de retombées économiques et d'emploi, et plus négatif avec la pollution sonore et atmosphérique, mais aussi à cause des lourdes contraintes d'urbanisme qu'il engendre. On observe bien souvent un déséquilibre territorial, certains secteurs bénéficiant des retombées positives et d'autres subissant le large faisceau des contraintes. C'est là que la polémique de la gouvernance prend toute son importance au sens où elle peut être une solution pour

un meilleur équilibre territorial autour des plates-formes aéroportuaires. La gouvernance est synonyme d'acteurs en présence dont notamment les exploitants. Nous écouterons ainsi attentivement lors de cette table-ronde Jacques Herisson, le Directeur Développement durable de l'aéroport Nice-Côte-d'Azur. Il y a également les acteurs territoriaux qui peuvent être à l'origine de la création d'un aéroport comme à Vatry. Patrice Valentin, Vice-Président du conseil général de la Marne chargé du dossier Vatry, nous en parlera. Enfin, il y a les collectivités qui seront attentives à l'avenir d'une plate-forme comme peut l'être par exemple le conseil général du Val d'Oise représenté par son président Didier Arnal.

Jacques Sabourin

Délégué général de l'Union des Aéroports Français (UAF). La société aéroportuaire, nouveau mode de gouvernance des grands aéroports régionaux

L'UAF c'est 158 aéroports, un réseau très important. Avant 2005, quel était le régime de gestion des grands aéroports régionaux ? On avait d'abord Aéroports de Paris qui était un établissement public de l'État et la grande majorité des aéroports régionaux étaient la propriété de l'État. Ils étaient donnés en concession aux chambres de commerce et d'industrie essentiellement. La première concession remonte à 1929, c'était l'aéroport de Lyon-Bron. Comme c'était les chambres de commerce qui géraient les ports maritimes, on leur a donné les ports aériens. Quelques aéroports régionaux étaient cependant la propriété de collectivités territoriales ou de chambres de commerce. J'en cite quelques-unes : La Rochelle, Saint-Étienne, Rodez, etc.

En 1999, le gouvernement avec Jean-Claude Gaysot prend une position sur le renouvellement des concessions. Dans un arbitrage à Matignon, le gouvernement dit qu'on allait renouveler les concessions d'aéroports aux chambres de commerce et d'industrie (grands aéroports régionaux) pour des durées de trois à cinq ans, éventuellement plus dans des cas dument justifiés. Cette durée n'était pas raisonnable quand on sait les plans d'investissement qui sont pris sur dix à vingt

ans. Il fallait donc trouver une autre solution que cet état de précarité.

Face à celle-ci, les CCI s'organisent et créent un comité d'action pour les sociétés aéroportuaires. Des travaux commencent à avoir lieu à l'échelon politique sur les sociétés aéroportuaires et la décentralisation. 75 ans donc d'un régime de gestion connu. Nous n'avions pas eu de loi concernant les aéroports, concernant l'exploitation des aéroports depuis 75 ans. Il y avait bien eu des lois en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement, mais aucune sur la gestion d'aéroports.

En deux ans, on a vu sortir deux lois. D'abord celle du 13 août 2004 qui est la loi de décentralisation des aéroports d'intérêt régional et local. La loi qui s'intitule « responsabilités et libertés locales » et qui porte transfert de propriété de tous les aéroports français détenus par l'État sauf ceux précisés dans un décret pris en conseil d'État. En définitive on avait eu une période ratée avec 1981 et la loi Defferre, première grande loi de décentralisation. Defferre avait voulu régionaliser les aéroports. Pour des raisons de constitutionnalité, il avait dû retirer son projet puisque les collectivités locales s'administrent librement et certaines d'entre elles détenaient des aéroports donc on ne pouvait pas les subordonner constitutionnellement à la région. Donc 150 aéroports sont transférés en toute propriété aux collectivités locales.

Un an plus tard on a la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports qui crée les sociétés aéroportuaires à l'échelle des grands aéroports régionaux d'intérêt national et international. On a d'abord Aéroports de Paris qui devient Société anonyme par décret du 20 juillet 2005,

tout cela va très vite. La SA Aéroports de Paris devient propriétaire des emprises et on a là un régime de licence qui est appliqué. Quelques mois après le 20 juin 2006 il y a l'introduction en bourse avec le succès que l'on sait au taux nominal de 44 euros par action publique. La valeur a d'ailleurs progressé régulièrement jusqu'à 93 euros et puis il y a eu la crise économique et financière qui a fait passer la valeur en dessous des 44 euros. L'État par cette introduction avait 68 % du capital, mais comme Air France et KLM ont fusionné, Aéroports de Paris s'est rapproché de l'aéroport Amsterdam -Schiphol et chacun a pris 8% dans le capital de l'autre. On a donc 60% du capital qui demeure à l'État.

Pour les grands aéroports régionaux et d'outre-mer, quels sont ceux fixés par décret en conseil d'État et qui reste propriété de l'État, ceux que l'État n'a pas transférés ? Ce sont les aéroports de Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux ; je ne parle pas de celui de Bâle-Mulhouse qui a été présenté ce matin, car il reste une étrangeté du droit public international, c'est un établissement public binational. On a également Nantes, Strasbourg, Montpellier et puis les grands aéroports d'outre-mer (DOM), Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de la réunion et Cayenne. Ceux-là restent à l'État, ils sont considérés d'intérêt national et internationaux. Pour ces aéroports, la loi de 2005 précise qu'à la demande de la CCI concessionnaire il peut y avoir cession ou apport de la concession à la société dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques dont fatalement la CCI propriétaire. Je rappelle que la CCI en droit public c'est un établissement public à caractère administratif de l'État et donc de même nature que celui-ci.

La loi prévoit que les collectivités territoriales intéressées

et leur groupement peuvent prendre des participations dans cette société. Ça aménage déjà la gouvernance de l'aéroport avec fatalement des administrateurs qui viendront des collectivités territoriales. On a une prolongation de la concession qui peut aller jusqu'à 40 ans maximum. Un décret en conseil d'État établit le nouveau cahier des charges types, celui du 23 février 2007.

On a voulu aller assez vite dans la création des sociétés aéroportuaires avec l'objectif qu'elles le soient avant l'élection présidentielle de 2007. Ainsi, au premier trimestre 2007, trois aéroports ont vu leur gouvernance évoluer : Lyon St Saint-Exupéry et Lyon Bron (Aéroports de Lyon SA) ou l'État reste propriétaire, mais on a une société exploitante et dont la concession pour Lyon est de 40 ans ; dans la foulée on a Toulouse, concession de 39 ans ; enfin, l'aéroport de Bordeaux, concession de 30 ans. Un an plus tard c'est le tour de Nice Côte d'Azur et Jacques Herisson vous en parlera davantage. C'est une concession de 37 ans. Enfin, en juin 2009, c'est l'aéroport de Montpellier avec une concession de 30 ans.

La forme de la société ? C'est une S.A, société anonyme, mais pas comme Aéroports de Paris avec un conseil d'administration. C'est un conseil de surveillance et un directoire. Les actionnaires peuvent se retrouver représenter au conseil de surveillance qui adopte les grandes orientations politiques de l'aéroport. Le directoire est composé de professionnels qui dirigent l'aéroport. La capital a la même structure : 25 % CCI/ 15% collectivités territoriales (5 % région, 5 % communauté d'agglomération, 5 % département)/ 60 % État. On pourrait donc presque dire que c'est une

renationalisation de l'exploitation. On a un État qui est propriétaire et concédant. Il y a des pactes d'actionnaires qui ont lieu entre les différents intéressés. Pour les aéroports d'outre-mer, il y a des spécificités. Il y a ainsi un renouvellement des concessions aux CCI. Il y a un cas particulier avec Nantes puisqu'à Nantes on a créé un nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes. Là on n'est plus dans un processus de concession, mais plutôt de marché public, de travaux. C'est pour cela qu'il y a un appel d'offres actuellement. Vous connaîtrez bientôt le consortium qui aura la charge de gérer l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique, mais aussi de créer le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

Dernier point : est-ce que l'État doit garder 60% du capital ? Nous ne le pensons pas et il y aura fatalement une ouverture du capital. Il appartient à Bercy de le préciser et naturellement à la direction générale de l'aviation civile.

Pour tous les autres aéroports d'intérêt régional ou local, les 150 qui ont été transférés en toute propriété aux collectivités territoriales ou à leur groupement voyons leur régime. On a par exemple l'aéroport de Beauvais avec 2.6 millions de passagers par an. Le transfert est

finalisé au 1^{er} mars 2007 et les collectivités territoriales sont propriétaires et elles reprennent les droits et obligations de l'État. Quand la concession arrive à échéance, que fait la collectivité territoriale ? Elle peut naturellement le gérer en régie directe. C'est rare, mais on a l'exemple de Biarritz où le syndicat mixte, établissement public local de l'aéroport qui regroupe le département, la région ou la communauté d'agglomération, gère l'aéroport en régie directe. Il n'y a

donc pas de délégation de service public accordée à un tiers. Mais la plupart des collectivités considèrent que ce sera mieux gérer par d'autres et donc elles ne gèrent pas en régie directe et s'adressent à des professionnels. Une délégation de service public est accordée et l'on tombe dans la gestion déléguée. Dans celle-ci c'est en quelque sorte l'État qui accorde une concession aux sociétés aéroportuaires. Quand l'aéroport est très petit, la collectivité territoriale va accorder la gestion courante. Si l'aéroport a un peu plus d'activité, la collectivité territoriale va pouvoir donner fatalement la gestion courante, mais aussi un peu plus. Ex. : le gros entretien. Si l'activité est encore plus importante, on va pouvoir demander à l'entreprise d'assurer les investissements de renouvellement. Si l'aéroport est important, on va demander à la société d'assurer les investissements de capacité, c'est-à-dire l'agrandissement des terminaux par exemple.

Depuis 2007, il y a eu beaucoup d'appels à concurrence et donc il y a grosso modo quatre groupes en plus des CCI qui sont sur le marché et qui viennent se présenter soit individuellement soit groupé. Pour l'aéroport de Vatry par exemple, la SNC Lavalin est l'actionnaire principal de la société anonyme qui gère Vatry avec d'autres Co-actionnaires (aéroport de Montréal, la Sogaris, les trois CCI de Chalons-en-Champagne, de Troyes et de Reims et Ienair).

SNC Lavalin gère aussi l'aéroport de Chalons-Champforgueil, l'aéroport de Rouen, l'aéroport de Tarbes-Lourdes, l'aéroport de Vannes. Et puis il y a un autre groupe : Vinci airport. Il gère l'aéroport de Chambéry, l'aéroport de Clermont-Ferrand, l'aéroport de Grenoble, l'aéroport de Quimper, l'aéroport de Rennes

et celui de Dinard. On a un troisième groupe : Keolys. Keolys aujourd'hui est une filiale de la SNCF. Ça veut dire qu'à sa périphérie la SNCF est gestionnaire d'aéroports. Ce sont les aéroports d'Angers, Troyes, Méaulte, Dole, Épinal. Enfin il y a le quatrième groupe avec Véolia transport. Véolia transport gère Nîmes en direct, Beauvais, Lille.

On a donc une gouvernance de nos aéroports qui devient de plus en plus sociétale avec Paris d'abord puis les grands aéroports régionaux, et derrière les moins importants. La démocratie s'est « déplacée ». On avait l'État qui était propriétaire de tout et qui organisait le réseau. Aujourd'hui, on a les collectivités territoriales et l'État qui sont au capital des grands aéroports. Et en région pour les aéroports moins importants, c'est justement le réseau qui est propriété des collectivités territoriales et celles-ci doivent dire ce qu'elles souhaitent faire de leur aéroport. Quand je lis parfois des articles qui disent que la France a trop d'aéroports, oui peut-être, mais ce n'est pas aux journalistes d'en décider ! C'est à la démocratie locale de dire ce que l'on veut faire de l'aéroport, aux élus locaux et non pas à la presse. Ce sont des décisions graves de faire disparaître des aéroports, car on sait bien qu'on ne pourra plus en construire demain. On a vu avec l'épisode de l'éruption du volcan islandais qu'on avait aujourd'hui plus que jamais un besoin de déplacement dans le monde. Ce besoin ce sont les échanges, la vie, une meilleure connaissance des hommes. Les aéroports y participent, ce qui ne veut pas dire qu'il faut faire n'importe quoi.

Jean-Pierre Blazy

Président de Ville et Aéroport, Maire de Gonesse

La communauté aéroportuaire, un mode de gouvernance resté virtuel

Le rapport du sénateur Jean-François Legrand a été le point de départ de la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires. Ce rapport qui avait été commandé au sénateur de la manche par le gouvernement Raffarin date de 2003. Je vous présente le schéma figurant au rapport et présentant le dispositif qui aurait pu être celui de la communauté aéroportuaire. D'abord la communauté aéroportuaire n'est pas une nouvelle structure qui, dans un dispositif déjà compliqué, viendrait s'ajouter. Ce n'est pas une collectivité territoriale. Au contraire, il s'agit de réunir les collectivités territoriales et les acteurs du transport aérien autour de la même table à parité et avec un conseil d'administration sous présidence de la région. Celui-ci est composé des collectivités territoriales aux différents niveaux d'une part et un collègue d'entreprises d'autre part. Ce dernier est composé de l'aéroport, des compagnies aériennes, mais aussi des entreprises situées ou non dans l'emprise aéroportuaire.

Les domaines d'intervention de la communauté aéroportuaire étaient précisés dans le rapport Legrand : l'environnement, l'urbanisme, les transports, l'emploi et l'information. Autant de sujets dont on convient tous qu'ils doivent constituer la matière d'une bonne gouvernance.

Et puis le rapport Legrand avait prévu les moyens de fonctionnement des communautés aéroportuaires en proposant notamment la création d'un Fonds d'Investissements et de Services de la communauté aéroportuaire (FISCA) regroupant des contributions déjà existantes avec par exemple le Fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires (FCNA) ou la Taxe des nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) ou encore les amendes administratives. Le FISCA créé en plus des ressources existantes qui sont insuffisantes un fonds spécial à partir des contributions des entreprises du secteur aérien et une taxe additionnelle à la TNSA.

Je vous présente ce que le rapport Legrand imaginait pour les aéroports de Roissy CDG et d'Orly en terme de produit possible et basé sur une simulation. On voit qu'en rythme de croisière les deux communautés aéroportuaires pourraient compter sur un montant total compris entre 80 et 110 millions d'euros.

On passe ensuite à la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires. Je reproduis l'article 2 sur les missions et le périmètre d'intervention de la communauté. Elle est chargée de « soutenir les actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements

collectifs, et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets ». On est bien là dans les orientations du rapport Legrand qui se traduisent dans la loi. Ensuite, la question qui est très sensible est celle du périmètre d'intervention que la loi ne définit pas. Elle se contente de dire que « c'est le représentant de l'État dans la région après consultation des collectivités territoriales qui arrête ce périmètre ». L'article 5 définit les ressources de la communauté aéroportuaire. C'est sur ce point où l'écart avec le rapport Legrand est considérable. En effet, la loi ne reprend pas les propositions du rapport Legrand et notamment la création de la taxe additionnelle à la TNSA. Elle vide de sa substance ou de sa consistance financière les futures communautés aéroportuaires. D'emblée celles-ci sont clouées au sol si j'ose dire. En effet, les contributions des entreprises du secteur aérien sont essentiellement des contributions « volontaires ».

J'ai précisé dans mon discours introductif qu'un seul aéroport, Nice Côte d'Azur au sein de sa CCE, avait débattu de l'opportunité de créer la communauté aéroportuaire. Elle avait répondu par la négative. En Ile-de-France, le président de la région Jean-Paul Huchon m'avait demandé de réfléchir à la question de la faisabilité des communautés aéroportuaires franciliennes autour de Roissy et d'Orly. Je lui avais remis fin 2005 un rapport dont la conclusion disait qu'il était difficile de les mettre en œuvre, mais qu'il fallait néanmoins essayer de créer les choses en marchant en faisant évoluer ensuite la loi.

À partir de là, plusieurs questions se posaient. Celle du périmètre non défini dans la loi. Il est évident que si l'on parle de la question des transports, de l'emploi d'un côté et de l'environnement de l'autre on voit bien tout de

suite qu'il ne peut pas y avoir qu'un seul périmètre. Nous avons des domaines d'action qui sont à des niveaux différents et doivent avoir des périmètres d'action différents. C'était le sens de la proposition que je faisais sachant que je n'avais pas tous les moyens à ma disposition pour aller jusqu'au bout d'une expertise permettant de faire des propositions totalement opérationnelles. Je proposais donc un système de périmètres emboîtés d'action pour la communauté aéroportuaire de Roissy ou pour celle d'Orly.

Sur l'environnement je faisais une série de propositions. Évidemment sur les projets d'intérêt environnemental pour les communes sous emprise du plan de gêne sonore une programmation pluriannuelle de l'aide aux riverains. J'observe que cette idée est reprise et qu'elle pourra se concrétiser. J'avais proposé la réalisation d'études épidémiologiques et l'idée que la communauté aéroportuaire puisse contribuer à leur financement quand on sait que nous sommes très en retard en France sur cette question pour des raisons budgétaires. Sur l'urbanisme, je proposais la constitution d'un observatoire des valeurs immobilières et des processus sociodémographiques à l'œuvre sur les territoires impactés par les aéroports franciliens. Ou encore faire en sorte que la communauté aéroportuaire puisse participer à l'équilibre des projets d'aménagement urbain dans les communes situées en zone C du plan d'exposition au bruit. Celles-ci devant se soumettre aux contraintes d'urbanisme ont des difficultés en matière d'équilibre d'opérations et connaissent des déficits. Sur les transports, il s'agit de réfléchir, de mener des études et favoriser des rapprochements entre les uns et les autres dans le sens de l'intérêt du territoire aéroportuaire. Il faut faire en sorte que les différents acteurs s'entendent pour

ensuite décider des projets d'aménagement. Sur l'emploi, l'information et la sensibilisation des jeunes est importante. Il s'agirait aussi de créer une maison de l'emploi et de la formation aéroportuaire sur le pôle de Roissy, idem sur le pôle d'Orly. Enfin, je proposais la création d'un conseil économique et social de pôle.

À la fin de mon rapport, j'écrivais « qu' en s'emparant de ce nouvel outil la région engagera certes sa responsabilité politique, mais s'inscrira aussi dans une démarche de développement durable, d'une recherche d'une meilleure concordance entre les intérêts économiques, sociaux et environnementaux sur les territoires aéroportuaires. Il serait donc opportun que le texte de loi reçoive une réelle application et ne connaisse pas le sort des propositions qui l'on précédé et qui n'ont pas été suivies d'effets. Cependant si deux années après la mise en place des communautés franciliennes les financements restent insuffisants pour instaurer le bon fonctionnement des communautés aéroportuaires et leur permettre de promouvoir des projets viables, il faudra songer à modifier la loi et reprendre l'idée originelle de son auteur le sénateur Legrand qui proposait l'institution d'un fonds spécifique alimenté par des contributions moins précaires ainsi que les propositions d'amendements qui avaient émaillé les débats parlementaires ».

Autrement dit, la communauté aéroportuaire a-t-elle été une occasion manquée ? Oui, je le pense, car elle est restée un projet virtuel. Mais ne faut-il pas aujourd'hui se reposer la question en faisant évoluer le débat, en l'enrichissant ? Certainement je le crois en tout cas pour ma part.

Patrice Valentin

Vice-Président du conseil général de la Marne chargé de Vatry, administrateur de Ville et Aéroport

Le conseil général de la marne, moteur de la gouvernance de l'aéroport de Vatry

Le département de la Marne avait un volet en développement économique de bonne qualité qui est sa partie nord-ouest (bassin rémois et zone de champagne) et la question au départ était de régénérer un secteur où l'emploi et la population décroissait. L'emprise du territoire de Vatry fait environ 7 habitants au km² et c'est donc un enjeu totalement différent des grandes plateformes situées en zone urbanisée en région parisienne. L'hypothèse de travail est émise au niveau des CCI, du Préfet, etc. Que faire de cette base de l'OTAN ? A-t-elle une possibilité, un enjeu, un support particulier à un mode de développement ? La réponse démarre avec une décision qui relève au départ de l'aménagement du territoire au niveau du conseil général de la Marne. Il était question de développer sur cette plate-forme OTAN un aéroport. Nous sommes en 1994-1995. Ensuite vient la période de construction de l'aéroport entre 1995 et 2000 sous couvert d'une société d'économie mixte où le conseil général est évidemment l'opérateur financier principal. En même temps c'est la

réflexion sur l'opérateur. Quid de l'opérateur qui viendra faire vivre et développer cet aéroport ? La réflexion autour d'une délégation de service public a lieu. M. Sabourin vous a présenté quatre niveaux potentiels de la régie intéressée à la grande concession. SNC Lavalin était à l'époque parmi les postulants celui qui avait un projet industriel. Le mariage a lieu en 2000 et les dix premières années sont émaillées d'une série d'incidents qui freine le développement de l'aéroport et qui ne sont pas de la responsabilité de l'opérateur ou du propriétaire de l'aéroport. Cela commence dès fin 1999 avec la tempête qui bloque déjà son envol dans de bonnes conditions ça continuera par les difficultés que nous avons eues à obtenir des droits de trafic en particulier pour le fret puisque c'est notre cœur de métier avec à l'esprit aucune volonté de supplanter telle ou telle autre plate-forme comme ça a pu être dit. Il s'agit plutôt d'être un acteur présent pour répondre des volumes générés par le transport de fret en supplément au fil des années ; il y a eu aussi la question d'avions de chapitres dont personne ne voulait ou n'aurait voulu ; il y a eu enfin les bons mots des représentants politiques qui considéraient pendant ces dix années que nous avions un « outil de développement extraordinaire » mais après ?

Nous avons dû au titre du conseil général apporter des investissements complémentaires à l'équilibre, au maintien de la capacité de fonctionnement de l'aéroport et de l'opérateur qui de son côté faisait son possible pour ajuster ou réduire ses charges. Nous sommes arrivés au bout de 7 ans à être dans les cinq premiers aéroports régionaux en matière de transport de fret. C'est essentiellement l'opérateur qu'il faut mettre en évidence plus que le conseil général.

L'une des difficultés que nous avons rencontrées sur les dix années de vie de l'aéroport c'est que le territoire ne s'est pas approprié l'outil aéroportuaire et son périmètre de 1850 hectares de développement. Lorsqu'il s'est agi d'avoir des soutiens pour développer un nouvel aérogare, pour faire certains travaux conséquents, pour faire des aménagements les partenaires Europe, région et les communautés d'agglomération de Châlons-en-Champagne ont été présents, mais pas forcément avec le fait qu'ils étaient eux –mêmes comptables pour qu'un résultat soit de meilleure qualité que celui que nous avons aujourd'hui. Même si fin 2008 l'entreprise qui gère l'aéroport était à l'équilibre économique, ce qui veut dire que le modèle n'était pas en soi un mauvais modèle, mais simplement les circonstances économiques n'avaient pas été à la hauteur de l'optimisation qui avait été celle de notre réflexion dans la période 1998-2000 et conduisant à la DSP.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? L'aéroport fonctionne sans aucun doute avec un résultat plus modeste que celui que nous pouvions ambitionner, mais malgré tout avec la ferme volonté de rechercher des pistes complémentaires de développement. L'arrivée d'un opérateur low-cost dans quelques semaines va dans le bon sens même si c'est modeste puisqu'il s'agit de deux destinations. Toujours est-il que ça permet de faire vivre et fonctionner la plate-forme, mais aussi d'entretenir l'ensemble des équipements à hauteur qui permettent à tout moment d'asseoir un fonctionnement complémentaire. Bien évidemment on peut aujourd'hui considérer que cette plate-forme est trop grande. Mais il vaut mieux qu'elle le soit pour facilement demain monter

en pression plutôt que l'inverse, car il n'a pas été facile au départ de débloquer 200 millions d'euros pour créer ce complexe.

Si l'on suit un élément récent d'étude, d'analyse du comité économique et social de la région, Vatry est devenu au titre de la région un outil qui est légitimé. Les relations qui sont celles des partenaires politiques du territoire sont telles qu'il y a bien une cause commune que l'on ressent plus fortement que par le passé. C'est une des clés pour tenir l'aéroport, mais aussi pour avoir un langage commun en matière de développement.

Aujourd'hui nous sommes donc optimistes mesurés, mais optimistes malgré tout.

Jacques Herisson

**Direction administration générale et
environnement, SA Nice Côte d'Azur**

L'aéroport Nice-Côte-d'Azur, un exemple de gouvernance du territoire aéroportuaire en milieu urbain

Nice pour ceux qui ne connaissent pas cet aéroport est complètement inséré dans le tissu urbain. Les pistes sont très proches des habitations notamment sur le début de la promenade des Anglais. L'aéroport de Nice est en ville, mais aussi sur la mer. Il y a donc peu de survols des populations. Les seuls survols se font à l'atterrissage quand il n'y a pas suffisamment de visibilité. Les pilotes emploient l'atterrissage aux instruments, ce qui correspond à 25 % des atterrissages. Cela correspond au survol d'Antibes. Sinon le reste des procédures d'atterrissage et de décollage se font sur la mer.

La gêne générée par l'aéroport est analysée. On fait des enquêtes depuis 1998 qui sont confiées à BVA sur la base d'un échantillon de 1000 personnes. On les fait sur les populations qui sont impactées par les nuisances, c'est-à-dire de l'est de Cannes au cap Ferrat. On voit notamment que la pollution de l'air dans la perception des riverains a largement dépassé le bruit. Puisque Jacques Sabourin a

parlé des événements liés à l'éruption volcanique, je pense qu'il serait intéressant d'avoir les mesures de pollution de l'air pour les aéroports parisiens qui ne fonctionnaient plus. À Nice, on s'était rendu compte que les jours de grève des contrôleurs, les mesures de polluants type oxyde d'azote ne bougeaient pas et de même les jours de grand trafic notamment en période du grand prix de Monaco les mesures de pollution de bougeaient pas non plus. On s'est rendu compte qu'elles étaient essentiellement liées à la circulation automobile avec un pic le matin, un pic le soir, alors que le pic de trafic de l'aéroport était le midi.

Quand on demande à nos riverains si l'aéroport cause une gêne, ils sont 72 % à répondre que c'est une gêne importante. Quand on leur demande si personnellement ils sont gênés, ils répondent oui à 73 %. Ce qui est important c'est la légitimité de l'aéroport aux yeux des riverains. Et là je crois qu'on a des résultats un peu à part dans le milieu aéroportuaire, mais qui s'expliquent en partie par la typologie de la population et par le fait que les Alpes-Maritimes est un département très enclavé. On a 93 % des personnes qui répondent que l'aéroport sera à l'avenir une bonne chose pour le développement économique, 95 % pour le développement touristique et 88% pour l'emploi. On a un département qui s'il n'a pas l'aéroport il n'y a plus rien.

Sur le plan du dialogue local, on a une première charte pour l'environnement qui est signée en 2000. À l'époque, on l'a élaboré avec les riverains. Ce sont les associations de riverains et les représentants des communes qui ont rédigé la charte à 85 -90 %. On a adopté la méthode que tout le monde connaît, c'est-à-dire métaplan avec les petits papiers qu'on griffonne. Ça marche puisqu'on a

abouti à un document avec des actions concrètes, document signé par l'État et le gestionnaire de l'aéroport. En 2006, on a signé une nouvelle charte et là l'ensemble des associations de riverains, les compagnies aériennes, tous ceux qui ont participé à sa rédaction ont voulu signer. Actuellement on est en fin de cycle de la deuxième charte et on commence à réfléchir à ce que l'on va faire après. Pour donner un nouveau souffle, on fera peut-être quelque chose de différent.

Les partenaires locaux associés au développement de l'aéroport : les CCE se réunissent deux fois par an (efficacité au niveau des préfets et des secrétaires généraux des préfectures qui ont accordé une importance à ce dossier) ; il y a également des comités permanents et des groupes de travail spécialisés « bruit », « air », « communication » qui sont présidés par des membres d'associations de riverains. Comme sur tous les aéroports il y a aussi la commission consultative économique dans laquelle siège des représentants locaux (élus).

Sur la question des communautés aéroportuaires, la CCE de Nice Côte d'Azur a voulu se prononcer puisque le Président du conseil régional avait demandé au Préfet des Alpes Maritimes de mettre une communauté aéroportuaire en place. Quand on s'est penché sur le texte tout le monde a trouvé que c'était vraiment lourd un établissement public sans ressources. De plus les riverains étaient laissés pour compte, ils n'avaient qu'un strapontin au conseil d'administration avec voix consultative. Enfin la question de l'objet de ces communautés aéroportuaires nous paraissait floue ainsi que le périmètre d'intervention. Donc le gestionnaire de l'époque a pris position contre et la CCE a émis un avis défavorable.

Les sociétés aéroportuaires constituent une nouveauté au niveau de la gouvernance territoriale, car désormais il y a 40 % du capital qui est détenu par des acteurs locaux. Chez nous c'est la CCI, la communauté urbaine de Nice Côte d'Azur, le conseil général des Alpes Maritimes et le conseil régional. Les collectivités locales ont 15 % comme partout et la CCI 25 %. En plus de cela à Nice il y a trois sièges de censeurs qui sont membres du conseil de surveillance, mais qui n'ont pas de voix délibérative. Ces sièges ont été donnés à des représentants de la ville de Nice, de Cannes et de Mandelieu-la-Napoule. C'est encore une présence supplémentaire des instances locales. Pour nous c'est la garantie d'un bon ancrage territorial et un meilleur éclairage au niveau des décisions, moins technique par rapport à avant et plus à la lumière des nécessités locales.

Sur la question de l'aménagement du territoire, on a un OIN, une opération d'intérêt national. Il est baptisé écovallée chez nous. Il intègre l'aéroport dans son périmètre. Il est sous le signe du développement durable. Il s'agit d'aménager la plaine du Var avec des technologies environnementales et avec ce qu'on appelle maintenant la mixité habitat-activité pour limiter les transports. L'aéroport entend s'intégrer à cette opération OIN. Les projets qui seront accélérés par l'OIN : un pôle multimodal au nord de l'aéroport avec la présence du TGV à un horizon lointain et à un horizon moins lointain en 2015-2016 une desserte tramway de l'aéroport.

Je voulais aussi dire un mot sur un autre volet des actions de proximité qu'on a développé. Comme Aéroports de Paris, on a créé une fondation sous égide de la fondation de France. La particularité de la fondation des aéroports

de la Côte d'Azur c'est que dans le comité exécutif il y a aussi des membres des associations de riverains. L'objet de la fondation c'est de participer à des actions de proximité au bénéfice des populations riveraines de l'aéroport, mais en plus des actions qui peuvent être portées soit par des associations de riverains, soit par des personnels de l'aéroport. C'est donc une strate qui se surajoute à notre volonté de gouvernance territoriale et d'intégration.

Didier Arnal

Président du conseil général du Val d'Oise

Roissy-Charles-de Gaulle : vision et action (s) du conseil général du val d'Oise en matière de gouvernance du territoire aéroportuaire

On voit l'enjeu aujourd'hui autour des territoires aéroportuaires de la nécessité d'avoir une vraie attractivité. J'espère qu'à l'issue de cette période de crise financière et économique mondiale on pourra se concentrer sur des atouts qu'il ne faut pas négliger en terme de gouvernance territoriale. Je remercie Ville et Aéroport d'avoir le courage de se livrer à l'exercice, ce sera nécessaire le moment venu.

Je voudrais vous dire que si la préoccupation des territoires aéroportuaires comporte des similitudes, il demeure aussi de grandes différences. Quand je regardais le résultat du sondage que vous avez conduit sur l'aéroport de Nice, j'essayais de le transposer à Roissy sur les riverains, la nécessité de cet aéroport. Cela permet de voir également que les situations et les problématiques, même si le postulat peut être le même, les contraintes ensuite sont totalement différentes. Pour ce qui est du département du Val d'Oise, je crois que l'enjeu autour de la gouvernance est capital. À la fois parce que ce concept

anglo-saxon on aimerait bien qu'il se décline actuellement. Tout le monde en parle, mais ça reste pour l'instant une belle intention et un beau mot qui prévoit d'associer largement, de concerter largement, de ne pas laisser des strapontins, mais une véritable place dans des instances, bref d'aider à la décision et surtout d'évaluer ensuite. C'est normalement ça le concept de gouvernance. Ce n'est pas ce qu'il se passe malheureusement et on peut en mesurer sur notre territoire tous les jours l'absence ou en tout cas les conséquences de cette absence d'une véritable gouvernance.

C'est la nécessité de mettre en place une organisation qui permette une instance de décision un peu plus concertée, un peu plus efficace. Ça a un coût. Mais il serait bien d'évaluer l'absence de gouvernance ou en tout cas la situation que nous vivons actuellement et son coût. Si on se livrait à cet exercice de l'absence d'une gouvernance, puis-je la qualifier d'intelligente, qui est une véritable efficacité sur le territoire on mesurerait aussi le coût à subir pour le territoire.

Le conseil général du Val d'Oise s'intéresse beaucoup à Roissy, mais n'a même pas un strapontin. De temps en temps il paie un peu, de temps en temps il est sollicité pour donner son avis, pour quelques aménagements, mais il n'a même pas de strapontin sur ce territoire. Donc notre avis il est sympathique et nous avons bien sûr les meilleures relations avec les responsables d'ADP, les grandes entreprises, mais cela reste des relations de courtoisie. Là encore ça ne va pas très loin quand on connaît l'impact d'un tel équipement sur le territoire en matière d'aménagement, d'infrastructure, etc.

Il faudra également qu'un jour on aille au-delà des discussions, des colloques et des rapports sur cette question. Si l'on considère le territoire de Roissy, deuxième aéroport européen, 60 millions de passagers par an, un peu plus de 90 000 emplois sur la plate-forme, quelques grandes entreprises du CAC40, c'est en terme de poids économique l'équivalent voire un peu plus que la région Alsace ou Languedoc-Roussillon. Est-ce que dans ces régions-là l'importance d'un tel territoire est traitée de cette manière-là ? Bien évidemment non.

Roissy c'est aussi une quirielle d'intervenants publics, semi-publics, privés qui au quotidien, voire même pour des décisions stratégiques d'avenir, posent difficulté. Le plus important d'entre eux, l'État, qui dans ces circonstances ne donne pas toujours l'exemple. Je pourrais faire la longue liste de rapports, de commissions dont aucune préconisation n'a été suivie d'effets. Là encore parmi les différentes propositions il y en a une qui avait l'objet d'un rapport, celui du sénateur Legrand sur la création des communautés aéroportuaires. Peut-être que le débat aurait dû être prolongé afin d'apporter quelques précisions sur la définition de l'objet, le périmètre ? Ce type d'instance de décision est devenu sur le territoire de Roissy indispensable. Son absence pose aujourd'hui de graves problèmes en terme de développement économique, d'infrastructures qui permettent de le rendre attractif, de pouvoir répondre à un contexte de concurrence des pôles identiques à celui de Roissy en Europe et dans le monde considérable. Nous devons donc utiliser cette période, avant la sortie de crise, pour avancer sur deux ou trois points.

Il y a aussi un autre point très important : la concurrence des territoires. C'est la concurrence des territoires des communes, des départements. Pour Roissy vous avez trois départements et cette absence de gouvernance intelligente nous amène chacun à défendre notre territoire. Il y a un enjeu Roissy étant un équipement structurant au niveau régional, mais également national.

Il y a un dernier enjeu : c'est le débat autour du grand Paris. Il y a nécessité de regarder l'évolution à 25 ans du développement et de l'avenir de la région Ile de France. Aujourd'hui les enjeux de développement, de transport, de logement, de qualité environnementale se posent fortement. L'initiative prise par le Président de la République de réfléchir et de confier à des équipes d'architectes et d'urbanistes l'avenir de cette région dans les 25 ans qui viennent est bonne. Là encore dans cette réflexion Roissy aurait dû être de fait et donc une grande partie du Val d'Oise un lieu et un enjeu stratégique fort. Il y a eu une consultation a minima et un raccordement de dernière minute de cette partie du territoire. Pourtant, quand on regarde au-delà de nos frontières d'autres ont résolu cette difficulté-là. Des solutions ont été trouvées et qui prenaient en compte quelques enjeux prioritaires.

Je pense qu'il faut une volonté et les élus locaux ont une responsabilité de faire avancer sur quelques points précis la nécessité de mettre en place des structures de gouvernance aéroportuaire autre que ce qu'elle est au jour d'aujourd'hui.

Débat table ronde n°2

Michel Grenot

**Président du collectif
« Alerte Nuisances Aériennes »**

M. Sabourin j'ai apprécié votre présentation. Manifestement vous dominez le sujet, c'est du business les sociétés aéroportuaires. Je n'ai rien contre, il faut que ça existe. La seule question est que je n'ai pas entendu une seule fois dans votre présentation le terme « environnement ». J'imagine que c'est un oubli, ce qui m'étonnerait compte tenu du professionnalisme de votre présentation. Ma question est la suivante : dans les sociétés aéroportuaires, qui prend en compte la partie environnementale ?

M. Blazy en 2004-2005 lorsque j'ai reçu la vision de la communauté aéroportuaire qui était la vôtre et des élus de l'époque j'ai sauté au plafond parce que vous avez parlé tout à l'heure de tabouret pour le monde associatif oui, mais je vous avais dit que la structure était trop lourde, que les associations n'étaient pas représentées ou tellement peu que ça n'est pas convenable. Entre cette époque et maintenant il y a eu le Grenelle. Si vous aviez quelque chose à rajouter à votre présentation pour que le monde associatif soit un peu plus rassuré qu'est-ce que vous diriez ?

Enfin, M. Herisson dont j'ai apprécié la présentation où l'on voit que les riverains de Nice sont associés et qu'il y a des résultats (charte). Oui sauf qu'en 2000 vous dites que vous n'avez pas fait signer la charte aux associations parce qu'elles ne s'engagent à rien. Je peux vous dire que les gens qui s'occupent de l'associatif s'engagent à passer du temps pour l'environnement et donc ce qui a été fait en 2006 à Nice me paraît être une juste remise à niveau de la prise en compte du travail des associations sur le problème des nuisances aéroportuaires.

Patric Kruissel**Président de l'UFCNA**

Je voudrais rebondir sur les propos de Patrice Valentin sur Paris-Vatry. A chaque fois qu'on entend un ministre des Transports nous parler des problèmes de nuisances aériennes en Ile de France, principalement les vols nocturnes, il nous dit qu'il y a une solution avec Paris-Vatry. Tout ça ce sont des mots, il n'y a jamais eu une volonté politique de développer cet aéroport. Au contraire, je pense que tout a été fait pour le laisser crever. Il y a donc réellement un décalage entre le discours politique et la volonté politique de réduire les nuisances en Ile de France et de voir enfin le développement de Paris-Vatry.

Claude Carsac**Riverain d'Orly**

Question pour Didier Arnal, je n'ai pas compris ce que vous souhaitiez et je crains que ce soit du pur économique et j'espère que non!

Alain Leikine

Président du Comité d'expansion économique du Val d'Oise (CEEVO), Vice-Président du conseil général du Val d'Oise

Aujourd'hui la difficulté est qu'autour de la table tout le monde n'est pas dans le même rapport. Aujourd'hui l'aéroport ne peut exister que parce qu'il y a des territoires qui d'abord accueillent l'activité aéroportuaire, mais aussi toutes celles qui en découlent. Les élus sont par définition des acteurs premiers du fonctionnement de ces aéroports. Or, ils n'ont pas la même capacité d'intervention, de débat, d'action que le gestionnaire Aéroports de Paris. Très peu d'élus siègent au conseil d'administration d'Aéroports de Paris. Or ils devraient pouvoir y exprimer ce qu'ils représentent, c'est-à-dire 1,2 million de riverains dans le Val d'Oise et quelques milliers en Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Val-de-Marne et un peu plus loin.

Lorsqu'on définissait une communauté aéroportuaire, il s'agissait de faire en sorte que chacun des acteurs, publics ou privés, élus ou industriels puissent avoir un lieu d'expression et de décision. Or, on n'est pas tous au même niveau dans cette affaire. C'est ce qui explique que l'on n'avance pas. Or, pour pouvoir gouverner ensemble, il faut pouvoir décider ensemble et il faut pouvoir se parler au même niveau. Sur la région parisienne, un outil a été inventé : Hubstart. Or, la représentation des élus est

insuffisante et de débat est faussé. Si ce colloque a un mérite, je crois qu'il faut déjà dans les rapports que les détenteurs de force de proposition ou de décision puissent être assis autour de la même table avec des capacités à discuter et à décider au même niveau.

Jacqueline Bonhomme

ADVOCNAR

Cette gouvernance dont on parle qui peut décider de la mettre en place ?

Jean-Pierre Blazy

Je pense que dans un pays comme le nôtre, l'État ne peut pas être absent, c'est un début de réponse.

Jean Rebuffel

Animateur Mission Roissy, Préfecture de région IDF

Je suis animateur des commissions qu'a citées le président Arnal. Par rapport à d'autres animateurs, j'ai quand même un atout c'est que je suis incompetent. Il a

dit qu'il y avait beaucoup de gens compétents dans ce domaine et que cela ne débouchait sur rien. Moi je ne suis pas compétent alors j'ai peut-être une chance de déboucher sur quelque chose. Par rapport à la gouvernance et la manière dont je le vis après quelques mois de réflexion autour de Roissy pour essayer de mettre en œuvre les propositions de M. Dermagne, je pense que ça ne se décrète pas. Je ne vois pas actuellement comment l'État ou d'autres pourraient ériger un modèle de gouvernance sur le grand territoire de Roissy. Je pense qu'il faut qu'on essaie de créer des communautés d'intérêts, des communautés de projet, d'avoir un projet de territoire comme cela a été évoqué ce matin. Sur quel territoire ? Il y a peut-être des territoires pertinents en fonction des problématiques que nous abordons. Il faut savoir se parler, s'écouter et essayer de créer ensemble une vision partagée de l'avenir de ces territoires. Une fois que ces visions auront été à la fois constituées, mais également partagées peut-être qu'on trouvera des solutions pour des gouvernances adaptées. Là aussi je ne crois pas à un seul modèle de gouvernance. Il y a plusieurs problématiques qui peuvent se poser et pour chaque problématique il peut y avoir une réponse institutionnelle ou autre adaptée. J'appelle notamment le conseil général du Val d'Oise à continuer de participer aux commissions qui sont actuellement mises en place, à réfléchir avec nous sur des modèles de développement. À partir de là, on pourra peut-être déboucher sur des hypothèses de gouvernance qui seront débattues dans d'autres cadres.

Jean-Pierre Blazy

Dans mon bref exposé sur les communautés aéroportuaires, j'ai surtout voulu montrer en quoi elles sont restées virtuelles. La démonstration était relativement facile à faire. Je n'ai pas évoqué la question des associations de riverains parce qu'elles ne se sont pas mises en place, mais effectivement il y avait déjà un manque de ce côté-là. Le manque fondamental qui a été à la base de l'échec c'est évidemment la question des ressources. Pour la représentation des associations, on a parlé de « strapontin » à partir du moment où les trois représentants associatifs ne participaient pas à l'exécutif. Aujourd'hui, puisqu'il faut repenser les choses et peut-être fonder une gouvernance qui forcément doit passer par la loi, par une nouvelle loi, il faudrait considérer que les associations ne peuvent pas être limitées à un strapontin. Il est évident que si les élus ont d'abord la première légitimité à représenter les populations, à côté de cette démocratie représentative aujourd'hui il y a la démocratie participative avec les associations.

Jacques Sabourin

Je réponds à M. Grenot qui me reproche de ne pas avoir parlé d'environnement dans ma présentation. Ce que j'ai essayé d'introduire par rapport à cela en ayant en mémoire la gouvernance locale c'est qu'à travers la création des sociétés aéroportuaires qui vous a apparu un peu comme du business, oui sans doute ça l'est aussi, on a une répartition du capital, dont 40% de capitaux locaux. Ça se traduit qu'au conseil de surveillance l'État

est majoritaire avec 60%. Si je prends celui de Nice sur 15 membres, l'État en a 8. Ça veut dire que les locaux en ont 7. Ça veut dire que vous avez des représentants des collectivités locales, ce qui me permet également de répondre au vice-président du conseil général du Val d'Oise, donc des représentants élus du peuple au conseil de surveillance et qui sont les plus à même je crois de dire ce qu'ils veulent faire de leur aéroport. Si ça ne suffisait pas, Jacques Herisson nous a dit qu'ils avaient en plus ajouté trois censeurs. De même à Nice au sein de la CCE des groupes de travail sont présidés par les associations de riverains donc on a un dialogue qui joue pleinement.

Au-delà de ça on a un arbitre. Elle est dans la salle et s'exprimera tout à l'heure c'est l'ACNUSA. L'État a créé un arbitre de tout ça et qui peut sanctionner maintenant les compagnies aériennes qui ne se comportent pas bien. On a donc toute une construction qui va dans le sens environnemental avec derrière on le sait la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui permet d'alimenter l'insonorisation.

Je voudrais répondre aussi sur les communautés aéroportuaires dont on a parlé de la virtualité. La loi est née en 2004 au moment même où on avait la loi de décentralisation et donc on a mis un peu la charrue avant les bœufs. On a voulu faire naître la communauté aéroportuaire alors même qu'on allait mettre en place des structures où on mettait en place des élus locaux qui allaient gouverner ces aéroports, participer à leur gouvernance. Le conseil de surveillance de la société aéroportuaire est une structure décisionnelle.

Alors faut-il que les communautés aéroportuaires

existent dans les régions ? De vous à moi on n'en voit pas l'utilité. Je ne me prononce pas sur Paris.

Enfin, on ne peut pas ignorer le Grenelle. Une convention a été signée par tous les acteurs de l'aérien le 28 janvier 2008 avec le gouvernement. Un an plus tard, nous avons publié un guide de bonne pratique, vous pouvez le trouver sur notre site www.aeroport.fr vous avez un chapitre sur la réduction des émissions de CO2, sur le plan de déplacement d'entreprise, sur la limitation du recours aux APU, sur le système de management environnemental, la réalisation d'un bilan carbone sur un aéroport, la mesure de la qualité de l'air par un organisme indépendant, stratégie d'entreprise et bio-diversité.

Là où l'on est mauvais et je suis d'accord avec vous, c'est dans la communication parce qu'on n'en fait pas assez. Quand je vais à Genève participer au grand sommet international sur l'environnement organisé par IATA, ATAG, etc. nous n'avons pas été capables nous français de parler du Grenelle. Nous n'avons pas eu la parole pour monter à la tribune et parler du Grenelle. L'an dernier il y avait Boeing les Américains, Airbus était dans la salle.

Jean-Pierre Blazy

M. Sabourin je ne sais pas ce qu'il restera du Grenelle ? Le Grenelle II, c'est-à-dire la loi en cours d'élaboration sur le transport aérien, en dehors de la réforme de l'ACNUSA, sur le plan normatif il n'y a rien de nouveau.

Jacques Sabourin

Vous avez raison parce qu'on passe plus par la voie de la contractualisation que par la voie législative.

Jean-Pierre Blazy

Effectivement, si l'on veut s'inspirer de la culture plus pragmatique de nos voisins européens tout ne doit pas passer par la loi.

Jacques Herisson

Je connais bien le travail des associations. Ce n'était pas un débat à ce niveau-là que l'on a eu pour la signature de la charte. Souvent ça nous fait sourire avec l'aviation civile quand on a besoin de données un peu précises, de statistiques ou d'analyses fines sur l'utilisation des procédures, on s'adresse à l'association d'Antibes contre les survols abusifs puisqu'ils ont des gens qui sont quasiment en permanence sur la fréquence tour et qui analysent tout ce qu'il se passe dans le ciel. Ils ont beaucoup d'anciens pilotes avec des compétences techniques.

Patrice Valentin

Un simple mot sur les vols de nuit en relation avec votre cri du cœur. Sur Vatry on a aussi de la population et tout naturellement notre réflexion même si elle peut s'entendre pour les vols nocturnes elle doit s'entendre dans un système globalisé. On ne peut pas traiter simplement que la partie visible de l'iceberg dans les problématiques du transport entre ce qu'est Vatry et ce que sont les aéroports parisiens. Un simple exemple en parallèle. On parlait du grand Paris sur le plan maritime on arrive à l'emmener jusqu'au Havre et sur le plan de l'aviation on a du mal à lui faire lire les plates-formes qui sont autour et qui peuvent participer justement à l'équilibre global. Notre territoire, le conseil général de la Marne est ouvert à des réflexions sur des complémentarités, etc. Le but ce n'est pas qu'un transfert de vols de nuit et déplacer le problème d'un point A à un point B. C'est comment effectivement on réduit la zone de risque pour tout le monde ? Mais je pense que Vatry fait maintenant partie du jeu et il serait intéressant que maintenant on le mette dans ce jeu-là.

Didier Arnal

Ma volonté comme celle de beaucoup d'autres elle est simple, vous savez. La situation actuelle n'est pas satisfaisante. Il faut que sur ce territoire on arrive enfin à équilibrer, à concilier le développement économique, un développement économique durable et une qualité de vie

sur ces territoires qui soit une réalité pour nos concitoyens. À la question qui peut décider ? Je crois qu'aujourd'hui c'est une date anniversaire, cela fait trois ans qu'il y a quelqu'un qui décide dans ce pays... Au-delà de cette boutade, sur le grand Paris j'y reviens l'État décide de créer une société, la société du grand Paris. C'est son rôle. À un moment l'intérêt général à moyen et long terme doit être assumé. Que je sache dans notre pays depuis deux siècles il y a quelqu'un qui l'a plutôt bien fait, c'est l'État. Il faut qu'on sorte en fin de commissions et de rapports, et je le répète, M. Rebuffel, toujours animé par des experts, des gens de qualité, mais encore faut-il que les préconisations soient suivies. Je compte donc sur la responsabilité de l'État pour que des décisions soient prises conformes à l'intérêt de notre pays et de notre territoire.

Table ronde n°3

Propositions pour la gouvernance des territoires aéroportuaires

Pascal Boureau

Vice-Président de « Ville et Aéroport »

Adjoint au Maire de Blagnac

Comme on a pu le constater depuis ce matin nous sommes avec ce colloque au cœur de la problématique du développement durable, à savoir la conciliation du développement économique avec les impacts sociaux et environnementaux. Il apparaît qu'un aéroport est un formidable outil de développement économique et celui-ci doit se faire dans le souci du respect de la qualité de vie des riverains. Donc la prise en compte des associations par les élus comme on a pu le voir dans les différentes formes de gouvernance est importante. À mon sens il y a un principe qui doit prévaloir, c'est celui de solidarité entre les territoires. On a des exemples concrets qui fonctionnent. Étant moi-même membre du conseil de surveillance de la société aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, la mise en place d'une taxation unique de feu la taxe professionnelle a permis d'avoir des ressources réparties au sein des 25 communes que constituent la communauté urbaine du grand Toulouse. Plus localement, la ville de Blagnac depuis déjà une dizaine d'années a pris les devants en constituant un SIVOM qui regroupe 6 communes autour de l'aéroport afin de mettre en commun tout ce qui est le foncier bâti afin d'avoir un développement harmonieux des

territoires et des implantations de sociétés qui permettent des retombées économiques qui bénéficient à l'ensemble des communes. La question qui nous est posée est de savoir quel type de gouvernance est le plus approprié ? Je crois qu'il ne faut pas se fixer sur un type unique. C'est fonction d'aspects locaux, des périmètres. Pour reprendre l'expression du Président Blazy, l'approche de « périmètres emboîtés » peut être intéressante dans les propositions que nous devons faire pour améliorer la gouvernance des territoires aéroportuaires.

Je laisse tout de suite la parole à la présidente de l'ACNUSA, Mme Lemoyne de Forges qui va nous faire un exposé.

Patricia Lemoyne de Forges

Présidente de l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances sonores aéroportuaires)

Sur la gouvernance l'Autorité ne peut être qu'une force de proposition. Les organisateurs du colloque m'ont demandé de vous parler de la façon dont l'ACNUSA organise le dialogue entre les différents acteurs et de dire un mot de l'extension de nos compétences dans le cadre du Grenelle qui est en cours de discussion. Dans cette salle en septembre 2009, on a eu l'occasion de fêter les 10 ans de l'Autorité. Tous les acteurs ont constaté que nous avons joué un rôle important dans le passé et c'est un rôle qu'on veut continuer à jouer. Ce rôle est d'organiser le dialogue entre les riverains et les différents acteurs du transport aérien. En effet, vous savez tous qu'avant la création de l'Autorité en 1999 ces relations étaient parfois conflictuelles, se limitaient à des relations un peu tendues. Un des mérites de l'Autorité a quand même été d'établir ce dialogue et des relations plus confiantes. Au dire même des associations de riverains, notre existence a permis qu'elles soient prises au sérieux et écouter.

Comment ? Par la diffusion de l'information auprès des riverains qui est plus transparente et rend compte du nombre de mouvements, de l'utilisation des pistes, des trajectoires, etc. Il y a encore certainement beaucoup à faire, mais je pense que c'est un point positif. L'Autorité

essaie d'aller sur le terrain le plus souvent possible afin de pallier le manque de concertation qui a pu exister sur certaines plates-formes notamment en région parisienne. On participe soit aux commissions consultatives de l'environnement qui sont organisées théoriquement chaque année, soit on va initier des rencontres entre les membres de la CCE et l'ACNUSA. Chaque année on essaie de faire le tour des plates-formes et d'aller à la rencontre des riverains, d'écouter leurs réclamations et également de prendre contact avec les gestionnaires d'aéroports qui organisent toujours très bien ces réunions.

Tout à l'heure, le représentant de Bâle-Mulhouse faisait référence à l'ILS, effectivement c'était une des préconisations de l'Autorité et c'est à la suite des discussions qui ont eu lieu au sein de ces réunions que ça a fini par se faire. Il faut quand même à mon avis faire une différence entre les aéroports régionaux et les plates-formes parisiennes. Vous savez que la loi prévoit que la commission consultative de l'environnement se réunit au moins une fois par an. L'idéal, et nous l'avons toujours dit dans les rapports, est qu'elle se réunisse deux fois par an. Ce n'est pas toujours possible même en province et je pense que les services de l'État ont leur part de responsabilité. On se rend compte que certains préfets ne sont pas toujours motivés pour réunir la CCE. Parfois il y a des problèmes de calendrier. Ça a été le cas en 2008 qui est une année d'élection municipale. Le temps que les CCE soient recomposées, ça a pris beaucoup de temps et il n'y a pratiquement pas eu de réunions de CCE cette année-là.

En province ça marche assez bien puisqu'en dehors de la tenue de la CCE il y a beaucoup de réunions du comité permanent et de groupes de travail spécifiques par exemple sur les vols de nuit comme c'est le cas à Nice. Et puis l'Autorité organise sa propre réunion. En Ile de France, l'Autorité souligne à chaque fois dans ses rapports d'activités le manque de concertation. Aucune CCE n'a eu lieu en 2007 à CDG, une réunion à CDG en 2008, à Orly rien en 2005, une en 2006, rien en 2007, rien en 2008. Aussi l'Autorité avait-elle pris l'initiative en décembre 2008 d'inviter informellement les membres de la CCE, considérant qu'il était inadmissible qu'elle ne se réunisse pas. Je ne suis pas sûr que la CCE soit le meilleur endroit pour avancer sur certains sujets. Mais au moins c'est une possibilité de dialogue et d'échange d'informations qui fait cruellement défaut quand il n'y en a pas. Depuis 2009 grâce au nouveau Préfet de région il y a eu deux réunions à Orly en février et décembre 2009 et une réunion à CDG en octobre 2009.

Face à cette situation particulière en région parisienne, l'Autorité chaque année depuis 2002, année de la réorganisation de l'espace aérien francilien, réunit ce qu'elle a appelé à l'époque des groupes de suivi de cette réorganisation. Groupes où elle invite les élus et les associations de riverains et demande à la DGAC de venir présenter des dossiers. Ainsi en 2009 on avait retenu comme thème la réorganisation de la DGAC, les suites du Grenelle de l'Environnement, le prolongement du volume de protection environnementale d'Orly et un point sur les déviations de trajectoire. Cette année en mai nous organisons une réunion spécifique pour les élus et riverains d'Orly à la suite du relèvement de l'interception de l'ILS et de l'enquête publique qui a eu lieu. On l'a volontairement circonscrit aux élus et aux associations de

riverains d'Orly. Il est prévu une réunion du même type en juin pour Roissy CDG puisqu'il y a le même projet de relèvement d'interception de l'ILS.

Sur la CCE, l'Autorité a demandé à pouvoir provoquer sa réunion auprès du Préfet de la même façon que les membres peuvent demander une CCE extraordinaire quand 1/3 est réuni. Pour l'instant, nous n'avons pas été entendus sur ce sujet. Plus généralement est-ce que la CCE est la meilleure formule ? Peut-être pas et on le voit à travers un amendement que le Député Gonzales a présenté dans le cadre du Grenelle II puisqu'il demandait à ce que l'Autorité puisse être saisie directement par les communes riveraines de l'aéroport. Effectivement, son amendement traduit bien le fait que la composition actuelle des CCE et leur organisation, leur périodicité ne permet pas aujourd'hui une bonne représentation des communes des zones aéroportuaires. À mon sens, prévoir une saisine directe de l'Autorité par les communes ne résoudra pas forcément ce problème. À notre sens, la réflexion devrait porter plutôt sur la composition et le fonctionnement des CCE qui sont loin d'être optimum actuellement. De la même façon, à la place d'enquête publique ne faudrait-il pas imaginer à la place un système de débat public ?

En région parisienne, il s'agit de suggérer au Préfet d'organiser plus de réunions du comité permanent de la CCE, plus de groupes de travail afin de favoriser le travail en petit comité pour un meilleur rendement.

Sur la gouvernance, nous trouvons qu'il y a un mauvais partage des retombées économiques dues à la présence d'un aéroport sur un territoire. Sur ce point je rejoins M. Arnal, c'est à l'État de mieux organiser la répartition

des retombées économiques et fiscales sur le territoire aéroportuaire.

Un mot également sur l'extension de notre champ de compétence à la pollution atmosphérique. Jacques Herisson a dit que les riverains de Nice étaient plus gênés maintenant par la pollution atmosphérique que par le bruit. C'est en effet ce qui est ressorti et l'une des premières préoccupations de M. Bussereau a été de vouloir étendre la compétence de l'ACNUSA à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. Sur l'air comme sur le bruit, il appartiendra à l'Autorité de construire un système d'information fiable, indépendant sur des sujets scientifiques qui sont complexes. On a un état des connaissances qui est l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France (CSHPF) en 2006 sur la qualité de l'air autour des plates-formes aéroportuaires. Il démontre qu'en l'état actuel des connaissances aucun composé n'émerge comme indicateur spécifique. Il confirme également que les niveaux de polluants atmosphériques émis par les aéronefs, les véhicules de services et de trafic routier induit par la plate-forme ne diffèrent pas autour des zones aéroportuaires de ceux enregistrés dans les zones urbaines. L'Autorité va donc essentiellement travailler sur ce sujet par le biais d'études pour essayer d'identifier les indicateurs spécifiques. Pour cela, la composition des membres de l'Autorité doit être renforcée par l'adjonction de deux membres supplémentaires, compétents en matière d'impact de l'activité aéroportuaire sur l'environnement et des émissions atmosphériques de l'aviation. Nous espérons que les moyens soient à la mesure de ce nouveau champ de compétence de l'Autorité.

Pascal Luciani

Sous-directeur du développement durable, Direction générale de l'aviation civile

À mes yeux, la gouvernance recouvre quatre notions importantes.

- 1) Un cadre défini, rigoureux et fixe
- 2) Des objectifs partagés
- 3) Une inscription dans la durée
- 4) Un principe général de liberté et de responsabilité

D'abord, le cadre de la concertation et de la gouvernance est fondamental. On dit souvent que l'administration ou les porteurs d'un projet ont mal concerté. Nous en avons l'illustration avec le retard qui a été pris dans la procédure d'Orly. Nous sommes partis d'un projet sur lequel tout le monde était d'accord. Il y avait un consensus dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Il y a eu des consultations qui ont été faites. Nous avons présenté le cadre de cette démarche à la CCE d'Orly. Au final, le sentiment a été que tout le monde n'avait pas été informé. Pourquoi ? Parce que ça ne s'est pas fait dans un cadre où chacun se sentait représenté. La recherche c'est la recherche perpétuelle du Graal de la concertation. C'est cette instance unique qu'il suffirait de réunir, dans

laquelle on aurait toutes les parties et qui permettrait de résoudre tous les problèmes. Nous savons que cette quête est impossible, mais elle doit néanmoins être un objectif. J'ai entendu la volonté d'avancer en région parisienne sur des communautés aéroportuaires. Par là nous nous rapprochons d'une intégration de l'ensemble des acteurs et également d'une hiérarchisation et d'une délégation entre acteurs. Parce que la concertation qui s'adresse à tout le monde ne peut pas fonctionner dans la réalité. Nous ne pouvons pas nous adresser à chacune des personnes qui sont concernées par un aéroport. Il faut donc qu'il existe un système qui fasse remonter dans cette instance, qui pourrait être pour la région parisienne la communauté aéroportuaire, l'ensemble des points de vue. J'ai entendu des personnes dire que la communauté aéroportuaire n'était peut-être pas la solution en province. Pourquoi pas. Le but n'est pas de rentrer dans un dogme, mais de faire une structure adaptée. Les CCE remplissent ce rôle sur un très grand nombre de questions environnementales. Il y a sans doute des projets où le cadre de la CCE est dépassé et c'est à nous d'inventer dans ces cas de figure les solutions adaptées.

Le deuxième impératif est que l'on fait de la gouvernance pour avoir un objectif. La gouvernance cela vient de la « gouverne », c'est-à-dire en navigation maritime ou aérienne l'idée de maintenir un cap. Un cap suppose d'atteindre une destination. Et c'est sans doute aujourd'hui ce qui collectivement nous fait le plus défaut. Il est difficile de savoir où nous voulons aller en matière aéroportuaire. Les choix qui se construisent sont des choix collectifs. Ils doivent avoir un objectif. Nous avons aujourd'hui un exemple de démarche qui va dans ce sens-là, qui est la démarche Dermagne. Sur le territoire de Roissy, un cadre et un objectif clair ont été fixés. Ce

cadre c'était de continuer à avoir du trafic, les emplois qui y sont associés et c'était de réfléchir dans ce cadre fixé à l'objectif d'une réduction des nuisances. Très rapidement le travail s'est orienté vers un objectif précis: les vols de nuit. Sans cet objectif clairement affiché, nous n'avancions pas. Ce qui est important pour l'État c'est la cohérence des discours, de savoir ce que l'on veut : si l'on veut les emplois et dans quelle proportion et quelle est la limite que l'on met sur les nuisances ?

Un autre point très important de la gouvernance est d'aborder les problèmes dans la globalité. Dans la démarche Dermagne, nous avons pu commencer à avancer lorsque nous sommes sortis de l'analyse mesure par mesure pour aller dans une analyse globale de l'impact. Rapidement comme cela arrive souvent nous avons fait une liste de mesures et sur chacune de ces mesures il y avait une personne qui avait quelque chose à y redire. On s'est rendu compte que si on faisait cette analyse mesure par mesure le critère d'élimination négatif, qui fait que ceux à qui une mesure déplaît sont toujours beaucoup plus féroces pour l'abattre que ceux à qui elle pourrait apporter un bénéfice ne le sont pour la défendre, aurait fait que nous aurions fait tomber ces propositions les unes après les autres alors même, et c'était le paradoxe, que leur conjonction pouvait être bénéfique pour tout le monde. Nous avons donc essayé de faire un principe de gagnant gagnant qui consiste à dire regardons la situation du départ et la situation d'arrivée. On nous a fait valoir, et c'est un peu vrai, qu'il s'agit surtout d'avoir du gagnant et du perdant.

Le troisième aspect qui me paraît important c'est la durée. La gouvernance n'a pas de sens si elle se fait mois

par mois. Je voudrais citer deux exemples qui ont été évoqués précédemment. Le premier l'a été par M. Sabourin, il s'agit du Grenelle de l'Environnement et de son suivi. Nous regrettons que celui-ci n'ait pas été davantage commenté, analysé et applaudi. Il y a une feuille de route qui a été fixée. Le deuxième exemple que j'ai en tête est celui de l'indicateur IGMP sur le territoire de Roissy qui a été mis en place pour suivre sur une durée de dix ans une évolution de ce que peut être une valeur du bruit sur Roissy. La bonne gouvernance est de maintenir un indicateur comme celui-ci tout en réfléchissant par ailleurs au moyen d'apporter des éclairages. Lorsque l'on s'est donné un indicateur, il est important de savoir le conserver.

Enfin quelques pistes qui concernent ce que j'appelle la responsabilité et la liberté. J'identifie les conflits et les explique par le fait qu'on restreint sa liberté et sa responsabilité. Nous avons par exemple une question qui était tabou il y a quelques années et dont on parle maintenant : l'indemnisation des personnes situées en zone de bruit. Cette question des retombées économiques devient à mon sens prégnante aujourd'hui. Ce qu'il faut aujourd'hui, c'est que les territoires aient des retombées directes. C'est quelque chose qu'on n'osait peut-être pas dire si clairement auparavant, mais qui aujourd'hui est une voie d'avenir. Celle-ci s'inscrit aussi dans une logique de solde de tout compte. Si je regarde au niveau des aéroports américains, les autorités vont dire qu'elles indemnisent les personnes situées en zone de bruit à un moment donné et qu'ensuite la situation est acquise définitivement. Cela équivaut à dire en France qu'à partir du moment où l'on a insonorisé tous les logements inclus dans les PGS, ceux-ci n'ont plus lieu d'être.

Il y a également une question importante, celle des collectivités captives des zones de bruit des aéroports. On pense en particulier à celle d'Orly, on pense aussi à celle de Nantes même si dans ce cas la question va se régler lorsque le nouvel aéroport de Nantes Notre Dame des Landes sera créé. Pour celles-ci est-ce qu'il faut aller vers plus de soutien aux équipements publics qui se trouvent dans ces espaces ? C'est une piste évoquée par les élus et les associations et que nous regardons très sérieusement.

Une dernière piste : les habitants aussi doivent avoir le choix de pouvoir habiter dans ces secteurs ou pas. Les territoires aéroportuaires sont extrêmement attractifs que ce soit par les infrastructures de transports ou par les possibilités d'emplois, ou la proximité avec des villes. Comment faisons-nous pour aller dans le sens de davantage de liberté d'installation avec en connaissance de cause les avantages et les inconvénients d'une telle situation ? Évidemment, il y a un facteur de liberté qui est important, c'est le locatif. Est-ce qu'il faut privilégier dans ces zones proches des aéroports les solutions locatives, que ce soit du logement social, en copropriété, mais pour de la location ? Les personnes s'installent ainsi en connaissance de cause et ont plus de liberté pour bouger. Aujourd'hui il y a de nombreux riverains qui sont propriétaires et qui n'ont pas le choix de pouvoir partir ou pas.

Patric Kruissel

Président de l'UFCNA, Union française contre les Nuisances des Aéronefs

D'abord je vais faire un constat d'échec sur la gouvernance à travers les mensonges d'État, des pouvoirs publics. On a parlé de l'aéroport de Nice où les CCE et le comité permanent se réunissaient régulièrement. Ailleurs ce n'est pas du tout le cas notamment en ile de France où elles ne se réunissent pas dans les délais légaux. Les plans de gêne sonore ne sont pas actualisés. Pour un aéroport où le trafic augmente régulièrement, on a forcément des gens qui sont en limite de PGS et qui aurait le droit à l'aide à l'insonorisation si le PGS avait été réactualisé. Les plans d'exposition au bruit sont quant à eux faits pour limiter la population exposée au bruit. Or, on s'aperçoit que les populations situées dans les zones de PEB augmentent continuellement. À quoi servent les PEB si l'urbanisme n'est pas restreint dans ces zones-là ? Sur le PEB de Roissy qui a été validé en 2007, il y a pourtant eu un avis défavorable de l'ACNUSA, de la CCE de Roissy CDG, du conseil général du Val d'Oise, des maires. En tant qu'association on a déposé 18 000 plaintes de riverains concernant ce projet de PEB. Malgré tout le PEB a été validé donc on se demande à quoi sert la concertation.

Sur ce graphique vous voyez en ordonnée le nombre de personnes qui subissent les nuisances. J'ai pris comme

chiffre le nombre de personnes qui sont dans le PEB. En abscisse vous avez le nombre de mouvements de chaque aéroport. On s'aperçoit sur ce graphique que l'on met les nuisances aériennes à l'endroit où il y a le plus de monde. On concentre les mouvements aériens notamment en Ile de France là où les densités de population sont les plus fortes. Il faut savoir que la région Ile de France est dix fois plus peuplée que la moyenne des autres régions. Il y a cette hyperconcentration du trafic aérien et face à ça on a proposé des solutions. Le rapport Gonnot a fait le constat d'une sous-utilisation des aéroports régionaux et recommandait une autre répartition de l'exploitation. À plusieurs reprises, il y a eu le serpent de mer du troisième aéroport. Juste avant l'élection présidentielle de 1997 on dit qu'on va le construire à Beauvilliers (1996) au sud de l'île de France. Ensuite en 2002, juste avant les élections on dit qu'on va le construire à Chaulnes en Picardie et puis après les élections on abandonne la solution. Quand un Député a demandé à Dominique Bussereau ce qu'on faisait du troisième aéroport, il a répondu que le troisième aéroport c'est un attrape-nigaud. Voilà comment on traite les associations de riverains. On savait qu'on nous roulait dans la farine, mais maintenant on nous le dit clairement.

On a parlé également de communauté aéroportuaire. Il s'avère que celle-ci est particulièrement adaptée pour les aéroports parisiens. La loi du 23 février 2004 n'a jamais été appliquée. On s'aperçoit aujourd'hui que c'est un manque important.

M. Luciani a parlé de l'IGMP. Celui-ci a été mis en place suite à la charte de l'environnement sonore de 1998. L'État ne souhaitait pas plafonner le nombre de mouvements à Roissy et a donc préféré trouver un

plafond de l'énergie sonore. On fait une moyenne des années 1999, 2000 et 2001. Entre 2004 et 2007 on remarque que l'IGMP passe de 89 % à 97 % on frôle ainsi la barre des 100 %. En tant qu'association on se dit que si on approche la limite des 100 % l'État va faire quelque chose pour limiter les nuisances. Et bien non, ils ont trouvé la solution en changeant le mode de calcul de l'IGMP donc on est redescendu à 92 %. Comment un indicateur peut-il diminuer lorsque le bruit augmente ?

Autre mensonge, lorsque l'on a construit les deux pistes supplémentaires à Roissy en 1997 on nous a dit qu'on allait plafonner l'aéroport à 55 millions de passagers. On s'est toujours demandé pourquoi on plafonnait en nombre de passagers parce que nous considérons que ce ne sont pas les passagers qui font du bruit, mais les mouvements. Donc s'il y a un plafonnement à demander c'est plutôt en terme de mouvements d'avions. Ce plafond-là il est dépassé depuis 2006. Voilà ce que vaut la parole d'un ministre.

Ce colloque pose deux questions intéressantes: comment assurer la juste répartition des retombées économiques et fiscales ? La communauté aéroportuaire peut être une réponse à cette problématique. Et comment assurer la réduction des nuisances aériennes ? Je citerai une préconisation de l'ACNUSA. Elle demande que soit étudiée la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer les riverains le rachat au prix d'acquisition actualisé de leur logement situé dans le plan de gêne sonore. Actuellement la personne qui vend sa maison dans le PGS et qui a subi une décote immobilière n'a absolument aucune indemnisation. Si on pouvait dans le cadre de la communauté aéroportuaire avoir ce fonds disponible, on aurait la possibilité d'indemniser ces

riverains qui vendent leur maison. Ce serait l'application du principe pollueur-payeur. Le trafic aérien est responsable de coûts externes. Ceux-ci sont proportionnels à la fois au nombre de mouvements, au bruit des avions et au nombre de personnes qui subissent ces nuisances. Lorsqu'on avait posé la question à M. Rebuffel en commission, on nous avait répondu qu'on allait créer 1 million d'arbres dans le cône de Roissy... J'avais posé la question de savoir ce qu'est le cône de bruit de Roissy ? On m'avait répondu qu'il correspond à la zone C du PEB. Ça veut donc dire que Gonesse est rayée de la carte. Ça me semble aberrant comme situation.

Voilà donc deux, trois pistes qu'on peut explorer pour financer la communauté aéroportuaire.

Sébastien Beaudet

Chef de projet – Direction de l'aménagement et du développement, Conseil général de l'Essonne

et

Lucie Bignon Chef de projet, Conseil général du Val de Marne

* Étude de cas : Paris-Orly

Exemple de gouvernance d'un territoire aéroportuaire portée par deux collectivités locales.

Présentation des assises du pôle d'Orly et du conseil de pôle

Guillaume Faburel a commencé ce matin par distinguer la gouvernance aéroportuaire de la gouvernance des territoires aéroportuaires. Pour le pôle d'Orly, on peut parler d'une gouvernance d'un territoire qui accueille un aéroport.

Quid du pôle d'Orly ? C'est un aéroport avec 26 millions de passagers par an, dixième aéroport au niveau européen. C'est aussi un ensemble de grandes unités économiques : le marché international de Rungis, une grande plate-forme logistique de 200 000 m² Sogaris, une grande concentration commerciale avec notamment, le centre Bel Épine et un nombre important de projets économiques tertiaires et sur l'ensemble des autres filières. Enfin et surtout le pôle d'Orly c'est aussi un pôle de vie de 15 communes, près de 300 000 habitants et environ 160 000 emplois.

L'action des deux départements s'est confortée à cette échelle des 15 communes, la plus pertinente pour travailler d'une part sur les équilibres socio-économiques liés à la plate-forme et à l'ensemble du tissu économique, mais aussi en terme d'emplois-logements, de déplacements, de mobilité et puis évidemment sur la gestion des nuisances environnementales, sur la qualité de vie des habitants et des salariés. Cette action des deux départements à l'origine se conduit dans la durée par une double ambition : une ambition économique majeure avec une visée internationale qui prend en compte le devenir de la plate-forme, mais pas seulement et aussi un projet de développement durable respectueux de la qualité de vie des riverains. Sur le plan environnemental, les riverains bénéficient d'un couvre-feu respecté et d'une limitation du nombre de créneaux par un arrêté.

À l'origine quand on regarde le pôle d'Orly on a un paysage institutionnel éparpillé qui finalement est peu propice à une vision commune. L'organisation est complexe avec 15 communes. Sur 7 d'entre elles on a 3 intercommunalités différentes toutes concentrées en Essonne, un syndicat intercommunal d'étude se rajoute

et puis deux opérations d'intérêt national sur le territoire, mais qui coupent complètement le pôle en deux.

Comment est née cette démarche et où en sommes-nous aujourd'hui ? L'origine de l'action des deux départements se situe au début des années 2000. Elle est liée à deux facteurs : l'un lié à des questions environnementales à une époque où des modifications de trajectoire font que les associations interpellent fortement les élus locaux sur les nouvelles nuisances engendrées ; l'autre sur le plan d'économique en 2001 avec une situation de crise et la disparition d'Air Liberté et au regroupement du Hub d'Air France sur Roissy CDG. Cela se traduit par la disparition de 4000 emplois sur Orly ce qui est loin d'être neutre sur le tissu local.

Le cadre de travail collaboratif qui a été mis en place regroupe 80 acteurs issus de tous secteurs confondus. 2005 c'est la première année de concrétisation de ce travail. C'est le temps du diagnostic partagé avec l'ensemble des acteurs. En 2006 les acteurs ont décidé de se doter de cette vision commune et de définir un cap. En 2007, cela s'est concrétisé par un projet global d'aménagement durable et partagé mené avec le travail de Laurent Becquart. Une véritable gouvernance s'est mise en place en 2008-2009 et aujourd'hui on est dans la mise en œuvre de cette gouvernance avec un vrai travail de production.

Ce système est souple et vise à coordonner et non à décider. Il est ouvert au niveau des acteurs, il n'est pas hiérarchique. Il vise plutôt à chercher des accords et pas à les imposer. Évidemment il est transparent puisqu'il est organisé de manière publique. L'objectif est de dépasser les questions institutionnelles et de trouver une nouvelle

forme de gouvernance qui permette de réguler les conflits d'échelle que l'on trouve sur le pôle d'Orly. Ce travail s'inscrit dans la durée, il est mené depuis six ans.

Lucie Bignon

Vous voyez à quel point nos deux conseils généraux collaborent puisque nous nous sommes partagés la présentation. On a créé une conférence de développement durable qui pérennise le dialogue engagé avec les Assises depuis 2005 avec l'ensemble des parties prenantes. Cette conférence a lieu une ou deux fois par an. Elle est composée d'environ 200 personnes. Ses principales missions sont de concerter, d'échanger, de donner de l'information sur les grands projets impactant le pôle (aménagement, transport, économie, emploi, environnement, etc.). Au-delà de la simple information et du partage de celle-ci, il y a aussi la formulation d'avis, de préconisations au porteur de projet, mais aussi au conseil de pôle. Enfin il s'agit d'élaborer et de suivre une charte de développement durable. Cette conférence de développement durable a un périmètre très large puisqu'on est sur le grand sud francilien.

Cette conférence est utilement complétée par un conseil de pôle. C'est la nouveauté de la gouvernance mise en place en 2008-2009. Ce conseil de pôle c'est l'instance de coordination et de lobby territorial qui réunit les décideurs majeurs et qui a vocation à être un lieu de coordination de la décision. Il y a une négociation sur les projets structurants à l'échelle du pôle. L'objectif est de produire du consensus sans obérer les compétences de chacun. Le consensus permet ensuite le tour de table

financier nécessaire pour la réalisation des projets. En terme de composition, on est sur une échelle plus restreinte puisqu'il y a 21 membres du conseil de pôle. Il est composé des deux présidents du conseil général de l'Essonne et du Val de Marne et des vice-présidents à l'aménagement et aux transports, le président du conseil régional, 14 représentants de collectivités territoriales à parité entre les deux départements, du PDG d'Aéroports de Paris et de deux présidents d'associations de riverains. Une convention de partenariat fixe les engagements mutuels des membres de ce conseil de pôle. L'État a été invité à participer à ce conseil de pôle, mais n'a pas pour l'instant souhaité y siéger.

Le pôle d'Orly n'a pas de structure juridique propre, pas de moyens propres. Il fonctionne grâce à la volonté et à l'association des différents acteurs sous l'impulsion des deux conseils généraux. L'équipe projet repose sur les deux directions aménagement des conseils généraux et des trois chefs de projet.

Cette gouvernance a un programme de travail qui est établi chaque année. Il est assez transversal et ambitieux. L'une des actions principales est d'inscrire et de valoriser le pôle d'Orly et ses grands projets d'équipement et d'infrastructure dans les enjeux métropolitains. C'est vrai dans le cadre de la révision du SDRIF par exemple. L'année dernière on a contribué à la rédaction du PDUIF, cette contribution des acteurs a été portée à la connaissance de la région et du STIF. Enfin, on est en train de finaliser une contribution du pôle d'Orly au débat métropolitain. 2e sujet auquel le pôle d'Orly s'est attaqué : l'économie, l'emploi et la formation. Le pôle d'Orly a été le premier territoire à signer un pacte territorial pour l'emploi, le développement économique

et la formation avec la région le 9 avril 2009. Depuis un important travail est fourni pour mettre en œuvre ce pacte. Il y a des pistes qui sont suivies le soutien aux filières économiques, la création de l'emploi, le rapprochement offre et demande d'emploi et puis tout ce qui touche au marketing territorial avec l'aide de l'Agence régionale de développement. Sur le registre de la performance environnementale, on est en train d'élaborer un système d'indicateurs de développement durable. Il y a un groupe de travail sur le bruit et le trafic, un autre sur la qualité de l'air. On travaille à l'échange d'information, mais également à Co-construire des outils notamment cartographiques. C'est important quand on parle de multiexposition au bruit. On travaille également à la réalisation d'un plan-guide pour la valorisation des paysages du pôle d'Orly. Enfin il y a la rédaction de la charte de développement durable. C'est un travail original puisque ce n'est ni une charte aéroportuaire ni une charte de territoire. On l'a décrit comme hors norme, mais finalement elle est plutôt sur mesure par rapport aux besoins et aux attentes des acteurs. Son lancement a été annoncé lors de la première conférence de développement durable, le nouveau format des Assises en avril 2009. On a quatre grands objectifs qui sont poursuivis. C'est d'abord rappeler ce qui fait sens commun, renforcer l'identité du pôle, définir les conditions de réussite d'une action qui va concilier la qualité écologique, la justice sociale et environnementale, l'efficacité économique et politique et puis ce rayonnement du territoire jusqu'à l'international. C'est donc l'articulation entre des intérêts et des enjeux d'échelles différentes. Enfin, c'est l'affirmation de ces modalités de gouvernance qu'on vient de vous présenter.

Enfin, le pôle d'Orly candidate au programme européen QLAIR (Quality of Life in Airports Regions). Ce programme va viser à structurer un réseau de régions aéroportuaires qui mettent en partage cette expérience d'écoute du territoire et de bonnes pratiques.

Michel Grenot

Président du Collectif Alerte Nuisances Aériennes (Orly)

Nous sommes dans ce collectif 16 associations qui se répartissent sur le Sud francilien (77,91,94). Pourquoi participons-nous depuis cinq ans aux discussions du pôle d'Orly ? Parce que nous avons une conception très réaliste de la concertation à la française. Le terme de « concertation à la française » est ironique puisqu'il n'y a pas de concertation. Il y a une absence totale de volonté des pouvoirs publics de définir une structure multipartite à long terme considérant toute la problématique des zones aéroportuaires et les perspectives de trafic des aéroports parisiens et notamment d'Orly dans les quinze ans qui viennent. Il y a un désintérêt flagrant de l'État et de ses services parce que certaines CCE ne se réunissent pas. Par contre depuis que le Préfet CANEPA est entré en fonction les choses s'arrangent. Ceci étant un système qui dépend du bon vouloir d'un Préfet ce n'est pas un système.

D'une façon globale, l'ACNUSA nous aide, c'est un organisme compétent même si on n'est pas toujours

d'accord avec eux. Ses pouvoirs sont encore trop limités face à l'État et nous le regrettons.

Au milieu de tout ça, il y a des initiatives qui sont intéressantes comme SURVOL et DÉBATS. Celle-ci a pris malgré tout trois ans de retard.

Les associations que nous sommes se retrouvent au milieu d'une multitude d'intervenants et faire de la concertation avec tous ces organismes c'est de la folie furieuse !

Sur le pôle d'Orly et la concertation mise en œuvre, on remarque l'absence de l'État ! On participe à toutes les commissions et aux groupes de travail.

Quelle évaluation les associations de riverains font-elles ?

- 1) Ça nous gêne un peu que tout ce travail n'ait pas une reconnaissance officielle de l'État. Est-ce qu'il y aurait derrière tout ça des arrières pensées politiques ? Un des points négatifs : la lenteur des débats et des prises de décision. Ça fait cinq ans que ça dure.
- 2) Il n'y a aucune connexion institutionnelle officielle entre nos travaux et la CCE pour des problèmes de nuisances aériennes

Maintenant les points positifs : c'est vraiment un lieu de concertation et de négociation de tous les acteurs du pôle d'Orly. Les conseils généraux font leur maximum pour que tout ça soit considéré dans le cadre du SDRIF.

Autre point positif : c'est l'émergence d'un nouvel indicateur. Il y a aussi la prise en compte de la qualité de vie à travers la pollution de l'air et l'implication d'Airparif. Enfin, le monde associatif est intégré à toutes les strates de la gouvernance (conseil de pôle, groupes de travail, assises...).

Débat table ronde n°3

Propositions pour la gouvernance des territoires aéroportuaires

Jean-Baptiste Cervera

Président de l'association ADERA, Aéroport Beauvais

Mme Patricia Lemoyne de Forges on a eu à l'aéroport de Beauvais par jugement du tribunal administratif l'annulation du plan d'exposition au bruit. Ils avaient six mois de période probatoire pour mettre en place la

procédure. Celle-ci devait être mise en place au 1^{er} janvier 2010 et rien n'a été fait. On n'a pas de réponses à nos demandes. Est-ce que l'ACNUSA peut prendre en charge cette procédure si le Préfet ne le fait pas ?

On a eu très récemment une commission consultative économique à l'aéroport de Beauvais. On s'est battu pour ça et la réponse des ministres C.Jouanno et D.Bussereau que j'ai transmise à M.Blazy a été de nous dire que cette commission avait été mise en place en décembre 2009. On n'était pas au courant ! Alors quand on parle de communication et de concertation...

Autre question : vous est-il possible de modifier la loi sur la TNSA ? La TNSA c'est à partir de 2 000 mouvements. C'est-à-dire que Ryanair une fois arriver à 20 000 mouvements ils vont vouloir partir à Vatry parce qu'au-delà des 20 000 mouvements ils vont devoir payer une taxe. Pourquoi la TNSA n'est-elle pas payable à partir du premier mouvement d'avion de 20 tonnes ?

Une question enfin pour M. Luciani. Vous savez que Ryanair bénéficie de nombreuses aides d'État et le gendarme qui doit contrôler les aides d'État c'est la DGAC. Qu'avez-vous fait en tant que DGAC à l'aéroport de Beauvais pour contrôler les aides d'État de Ryanair et ailleurs aussi peut-être ?

Claude Carsac

Riverain de l'aéroport d'Orly

J'avais une réaction ambivalente aux propos de M. Luciani. J'ai bien apprécié son absence de langue de bois et le fait de dire les problèmes. J'ai cru discerner derrière ça une véritable volonté de faire bouger les choses. Par contre j'ai trouvé M. Luciani vos propos sous-tendus par l'idée qu'on pouvait doubler le nombre d'avions sur la région ile de France.

Ce qu'il faut c'est un plan pour réduire drastiquement les nuisances supplémentaires subies par les riverains. L'économie fera comme elle peut.

Michel Ducamp

Fédération nationale de l'aviation marchande

Je me sens tout à fait en dehors du débat sur la gouvernance dans la mesure où ce qui vient de nous être exposé par exemple sur le pôle d'Orly est de toute façon piloté par les instances politiques territoriales et non pas par une organisation à l'échelle de l'aéroport d'Orly. À Orly les problèmes se règlent à une échelle beaucoup plus large que celle de l'aéroport.

En ce qui concerne Roissy, la question a été posée par plusieurs personnes et je note qu'il n'y a pas eu de réponse claire pour savoir à quel niveau les décisions essentielles devaient se prendre. Une personne a dit que c'était au niveau de l'État que les décisions devaient se prendre et nous sommes tentés de penser que c'est bien à ce niveau qu'elles doivent se prendre. Il n'en demeure pas moins que des travaux peuvent être menés dans toutes les instances existantes et éventuellement dans d'autres si elles s'avèrent nécessaires pour échanger et pour mesurer les propositions des uns et des autres.

Simplement je ne pense pas que le problème du développement durable puisse se réduire à un énième ressassement des problèmes essentiels de nuisances sonores rapportées à l'activité du transport aérien. Je pense que les trois dimensions du développement durable doivent être traitées en même temps. En effet, il ne sert à rien de penser que l'on pourra développer l'économie si d'emblée on impose les limitations que M.Carsac vient d'énoncer.

Jean-Pierre Blazy

J'avais compris pourtant que les compagnies étaient associées à la démarche du pôle d'Orly ?

Michel Ducamp

Oui elles le sont dans le cadre de la conférence générale, mais pas au pôle de décision ou conseil de pôle.

Sébastien Beaudet

Je précise que le conseil de pôle n'est pas une instance de décision, mais de coordination des décisions qui sont prises par ailleurs.

Patricia Lemoyne de Forges

M.Cervera pour vous répondre sur le PEB de Beauvais effectivement il a été annulé par le tribunal pour vice de forme. Le tribunal a donc donné six mois pour qu'il soit refait et qu'il n'y ait pas de vide juridique. Actuellement il n'a pas été refait donc c'est l'ancien PEB qui est en vigueur. L'ACNUSA n'a pas de pouvoir sur l'élaboration des PEB. Tout ce qu'on peut faire c'est de demander à la DGAC où on en est, ensuite on donne un avis après enquête publique. Pour l'instant on n'a aucune possibilité d'action.

Sur la commission consultative économique, je ne peux que regretter que vous ne soyez pas informé.

Enfin sur la TNSA la loi prévoit pour qu'elle s'applique un aéroport qui enregistre 20 000 mouvements de plus de 20 tonnes. Ce sont les aéroports « acrusés ». Les gestionnaires de Beauvais en sont tout à fait conscients puisqu'ils sont venus nous voir et espèrent en 2011 être considéré comme aéroport acrusé et pouvoir bénéficier de la TNSA, commencer un programme d'aide à l'insonorisation. La loi bruit date de 1992 et donc je pense qu'il serait largement temps de mettre le turbo afin que l'on règle cette question de l'insonorisation des logements dans les PGS des aéroports acrusés. Je ne pense pas qu'on a dit que les PGS étaient destinés à être supprimés à terme ou alors on s'est mal exprimé. En effet, le problème continuera à se poser pour les gens en limite de PGS.

Pascal Luciani

Effectivement sur Beauvais nous pressentons que nous allons dépasser le seuil des 20 000 mouvements, ce qui veut dire qu'il y aura la mise en place du PGS, de la TNSA et du programme d'aide à l'insonorisation. Si les chiffres se confirment, nous prévoyons d'évoquer cela en loi de finances pour 2011.

D'autre part, les acteurs participant à la CCE et la commission consultative économique ne sont pas les mêmes. Donc vous ne seriez pas amené à participer à cette dernière commission.

Sur Beauvais je précise que Ryanair ne bénéficie pas d'aides d'État, mais d'aides des collectivités qui choisissent de privilégier ce trafic.

Synthèse des travaux

Jean-Pierre Blazy

**Président de « Ville et Aéroport »
Maire de Gonesse**

Sur un sujet difficile, redoutable et sur lequel les contradictions sont fortes, faut-il désespérer quant à la recherche d'une gouvernance qui permette de faire participer tous les acteurs autour d'une même table pour trouver des réponses sur les questions que nous posons les uns et les autres ? Celles du développement, de l'emploi, de l'environnement, des transports, d'urbanisme. Sur les territoires aéroportuaires voilà les questions qui se posent que l'on soit entreprise, élu, population riveraine, etc.

Nous sommes dans un pays où il y a des difficultés à trouver ces formes de gouvernance. Ce matin nous avons fait un détour nécessaire et toujours utile pour regarder ce qui se passe chez nos voisins. On a pu voir qu'il y a une culture plus pragmatique par opposition à une culture qui en France est plus institutionnelle et qui à certains moments et très souvent engendre des blocages dans la recherche des réponses.

À partir de là, on a observé quelques expérimentations même s'il ne faut pas non plus idéaliser ce qu'il se passe chez nos voisins. On a cité Vienne, Amsterdam ou

Francfort. On a noté la mise en place de forums permanents de dialogue, de médiation où semble-t-il tous les acteurs sont autour de la table.

En France, on a vu à la fois que les choses ont changé depuis dix ans dans le paysage législatif et réglementaire. Depuis la loi ACNUSA de 1999, en passant par les réformes créant les sociétés aéroportuaires en 2005, modifiant le statut d'Aéroports de Paris. En même temps dans la pratique les dysfonctionnements et les blocages apparaissent surtout en région parisienne. Et l'on peut à ce niveau-là s'interroger sur la responsabilité de l'État puisque celui-ci ne réunit pas toujours les commissions consultatives de l'environnement. L'État qui à l'échelle des grands aéroports régionaux se retire, mais sans laisser tout à fait la place aux nouveaux acteurs. L'État qui ne veut peut-être pas toujours organiser de façon concertée cette nouvelle gouvernance qu'on aimerait voir émerger. Même lorsqu'il y a des processus un peu plus spontanés qui apparaissent sur des territoires aéroportuaires, on a vu l'exemple des Assises d'Orly, l'État ne participe pas toujours quand il est invité.

Lorsqu'il nous propose une charte par exemple pour le développement durable de Roissy, nous souhaitons que celle-ci ne soit pas octroyée comme en 1814 sous la restauration, mais qu'elle soit négociée. Si on peut parler et définir le principe d'Assises du grand Roissy comme le fait le rapport Dermagne on peut accepter d'y participer à condition évidemment qu'on ne soit pas là encore dans un processus qui partirait du haut et qui serait uniquement descendant. Ce processus doit faire la place de façon équilibrée à ce qui peut émerger du terrain, du territoire, c'est-à-dire aux collectivités territoriales, aux associations de riverains.

Enfin, puisqu'on a déploré que les communautés aéroportuaires soient restées virtuelles, il faut retenir, et le débat l'a montré, qu'en région elles ne seraient pas utiles. En Ile de France, le processus des Assises d'Orly et des futures Assises de Roissy pourrait déboucher sur la mise en place de communautés aéroportuaires pour ces deux aéroports. Pour cela il faudrait que la loi soit modifiée sur au moins deux points : la question de la participation de la société civile et celle des ressources.

On est loin d'avoir épuisé le sujet, la route est encore longue pour définir clairement ce que pourrait être une bonne gouvernance des territoires aéroportuaires. Mais on en ressent de plus en plus la nécessité et je crois qu'il faut qu'il y ait de plus en plus une volonté partagée sans laquelle on cultivera les blocages, les crispations et finalement les conflits.

Ville & Aéroport
Association Nationale d'Élus



66 rue de Paris

95 500

Gonesse

Tél. : 01 39 85 95 96

E.Mail

contact@villaeroport.org

Site Internet

www.villaeroport.org

Julien Delannay

Chargé de mission

Richard Goussies

Chargé
de la
communication