

100^{ème} Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace

COLLOQUE ACNUSA-CIDB

« Bruit autour des aéroports : de nouvelles pratiques ? »

Judi 18 juin 2009, 12h-13h30

Auditorium de l'aéroport de Paris-Le-Bourget

**Les propositions de l'association Ville et Aéroport
pour améliorer la concertation**

*par Jean-Pierre BLAZY,
Président de l'association « Ville et Aéroport »
Maire de Gonesse*

I) Le diagnostic : le modèle de concertation français est en panne

En France, le débat sur la politique aéroportuaire se réduit trop souvent à un antagonisme frontal entre le monde du transport aérien et les populations qui en subissent les nuisances ou en critiquent l'impact environnemental.

Certes il existe aujourd'hui des structures d'échanges et de concertation spécialisées par thème : commissions consultatives de l'environnement, commissions consultatives d'aide aux riverains, comités de pôles du PDU, GIP Emploi Roissy, l'ACNUSA, ...). Cependant, il n'y a toujours pas de cadre pour une approche globale qui permettrait de chercher à construire une représentation la plus partagée possible des enjeux et des contraintes du développement aéroportuaire, et bâtir les compromis indispensables.

Au sein des instances de concertation existantes type CCE, je pense particulièrement aux aéroports parisiens mais c'est le cas aussi pour certains grands aéroports régionaux (Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry, ...), les dysfonctionnements se font jour depuis ces dernières années. Tel est le constat partagé par l'ensemble des élus et associations qui en sont membres.

A tel point que, comme le prévoit la loi ACNUSA de 1999, le 1/3 de ses membres demandent périodiquement auprès du Préfet de région la tenue d'une CCE extraordinaire.

C'est encore le cas pour la CCE de Paris-Charles-de-Gaulle : les élus et les associations auraient souhaité débattre avant l'été du rapport Dermagne diffusé fin 2008 et qui préfigure la future charte de développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

En effet, ce rapport présente des insuffisances sur le volet environnemental et notamment sur la question sensible des vols de nuit.

Sur ce point précis, élus et associations ont décidé de créer une « Table ronde contre les nuisances aériennes » qui a notamment permis d'organiser le rassemblement du Trocadéro, délibération symbolique pour l'arrêt des vols de nuit.

Au lieu de cela, le Préfet de région Ile de France vient d'adresser une réponse d'attente aux élus et aux associations leur précisant que « compte-tenu du délai nécessaire pour préparer cette réunion(...) (il) « envisage sa tenue dans le courant de l'automne 2009 ».

Une esquive de plus du représentant de l'Etat, inacceptable.

Vous comprendrez que cette situation ne permet pas d'instaurer un véritable dialogue entre acteurs et engendre chez eux la frustration.

Autre exemple : l'aéroport de Paris-Le Bourget

Aucune instance officielle de concertation type CCE n'a à ce jour été mise en place et aucun plan d'exposition au bruit, ce qui fait que l'Etat est hors-la-loi !

A l'occasion d'une question orale au Sénat posée par ma collègue de Seine et Marne Nicole Bricq, le secrétaire d'Etat chargé de l'aménagement du territoire, Hubert Falco, a précisé que « le moment est venu de doter l'aéroport Paris-Le Bourget d'une commission consultative de l'environnement et d'un plan d'exposition au bruit ». Il a ajouté que « Dominique Bussereau va demander au Préfet de la région d'Ile-de-France de créer une telle commission (...) ».

Sur ce sujet, quatre années ont été perdues par rapport au plan fixé par l'ACNUSA.

L'Autorité indépendante fête ses dix ans cette année et je tiens à saluer le travail de concertation qu'elle a mené sur les principaux aéroports français.

Cependant, il convient aujourd'hui de renforcer ses pouvoirs notamment dans ses missions historiques : le bruit.

En ce sens, les parlementaires de Ville et Aéroport présenteront à l'automne des amendements dans le cadre de l'examen du projet de loi portant engagement national pour l'environnement dit « Grenelle II ».

Un meilleur fonctionnement des instances de concertation doit être assuré sur le volet environnemental, sur le territoire aéroportuaire : cela pose la question de l'urbanisme mais aussi plus globalement celle de la gouvernance du territoire aéroportuaire.

En France, les propositions formulées dans les rapports successifs restent le plus souvent lettre morte : rapport Gonnot 2003 et ses 21 propositions sur la politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ; rapport parlementaire 2005 sur la sécurité aérienne ; rapport Le Grand 2003 sur la création des communautés aéroportuaires, etc.

Certaines lois demeurent virtuelles comme celle de février 2004 portant création des communautés aéroportuaires.

Je pourrais également parler du débat public mené de mai à octobre 2001 par la commission nationale du débat public (mission DUCSAI) portant sur l'opportunité de créer ou non un 3^{ème} aéroport dans le grand

Bassin Parisien. Elle avait eu le mérite de proposer des sites et le gouvernement avait fait le choix de Chaulnes, choix remis en cause suite à l'alternance politique de 2002.

Enfin, derniers exemples sur l'adoption du PEB de Paris Charles de Gaulle malgré l'avis défavorable de l'ACNUSA et de la CCE.

Transition : sur ce sujet, certains de nos voisins européens ont des pratiques plus avancées que nous

II) **Les modèles de concertation en Europe : Francfort, Amsterdam, Bruxelles, ...**

Je pense notamment au **Forum de dialogue régional de l'aéroport de Francfort** où pendant 5 ans l'extension de l'aéroport a pu être négocié avec les élus et les associations contre un couvre feu la nuit où à terme seuls 17 vols seront autorisés entre 22h et 6h ;

autre exemple avec Amsterdam-Schiphol où en 2002 **la loi-cadre Schiphol** issue d'une large concertation a permis d'imposer une utilisation intelligente de l'aéroport en définissant ses normes, ses limites et son utilisation ;

je citerai enfin la création du **forum de concertation pour l'aéroport de Bruxelles-National, aéroport sur lequel un couvre-feu la nuit a finalement pu être instauré.**

Dans ces pays, l'institutionnalisation du dialogue et le développement d'une gestion aéroportuaire réellement concertée ont très souvent eu le mérite de dépassionner le débat car elles obligent les différentes parties à étayer leur argumentation pour les légitimer.

Transition : fort de cet état des lieux, l'association Ville et Aéroport formule des propositions afin d'améliorer la concertation

III) **Les propositions de Ville et Aéroport pour améliorer la concertation**

➤ **De la nécessité de créer une communauté aéroportuaire**

Ville et Aéroport propose la création d'une communauté aéroportuaire ou « communauté de territoires », expression prise dans le rapport Dermagne (décembre 2008) sur le développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Il s'agit de créer la « communauté aéroportuaire » en **révisant la loi du 23 février 2004** portant création des communautés aéroportuaires et en **s'inspirant des propositions du rapport initial du sénateur LE GRAND (novembre 2003)**.

Etablissement public, elle aurait vocation à réaliser le Contrat de développement durable passé entre l'Etat, les élus et les riverains autour de chaque grand aéroport français. La création de la « communauté aéroportuaire » permettrait la mise en œuvre d'une politique contractuelle plus large sur le territoire aéroportuaire et portant sur l'ensemble des questions liées à la gestion aéroportuaire (environnement, emploi, transports, urbanisme, information).

Seulement le législateur n'a pas prévu les ressources suffisantes pour qu'elles puissent voir le jour et fonctionner. Ainsi, il conviendrait de revenir aux propositions du rapport LE GRAND : création du Fonds d'investissement et de services de la communauté aéroportuaire (FISCA) alimenté par le FCNA, la TNSA, les amendes administratives ainsi qu'un fonds spécial de solidarité doté de la contribution des entreprises et d'une taxe additionnelle à la TNSA.

➤ **Du renforcement du rôle de l'Etat dans le processus de concertation : la nomination d'un délégué interministériel comme animateur du contrat de développement durable**

Afin de renforcer le rôle de l'Etat dans la gouvernance du territoire aéroportuaire, Ville et Aéroport propose qu'un délégué interministériel soit désigné comme animateur du contrat de développement durable de chaque grand aéroport français.

Cette proposition s'inscrivait déjà dans le rapport d'information parlementaire de 2003 intitulé « Quelle politique aéroportuaire à l'horizon 2020 ? ».

➤ **Du renforcement des pouvoirs de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA)**

Il s'agit d'obliger les pouvoirs publics à répondre aux recommandations de l'ACNUSA dans un délai maximum d'un an ; de proposer que l'Autorité présente chaque année un rapport sur les vols de nuit devant les CCE et le parlement ; de faire en sorte que l'ACNUSA puisse se substituer au représentant de

l'Etat pour convoquer la CCE si celle-ci ne se réunit pas ; de transformer ses avis simples en avis conformes dans certains cas ; etc.

➤ **Améliorer les instances de concertation existantes type CCE en déléguant leur présidence à un préfet de département coordonnateur**

Afin d'améliorer réellement le dialogue et la transparence entre l'Etat, les riverains, les autorités aéroportuaires et les élus locaux et de développer une gestion concertée des aéroports parisiens, Ville et Aéroport propose de **déléguer la présidence des CCE de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Orly à un préfet de département coordonnateur.**

Afin de rétablir la confiance (1^{er} objectif du rapport Dermagne) et de se donner les moyens d'un véritable dialogue entre les riverains, l'Etat, les élus et les acteurs économiques et sociaux, le rapport Dermagne propose de créer un Conseil consultatif du développement durable (CCDD) du Territoire de Roissy en remplacement de l'actuelle commission consultative de l'environnement (CCE).

Pour Ville et Aéroport, les moyens d'un véritable dialogue sont le bon fonctionnement des instances consultatives prévues par la loi (l'actuelle CCE).

Alors que pour les grands aéroports régionaux la plupart des CCE se réunissent régulièrement, le Préfet de région ne convoque que très rarement les CCE de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Orly.

➤ **Charte de développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle : Ville et Aéroport mène une concertation territoriale sous la forme de tables-rondes suite aux insuffisances du rapport Dermagne sur le volet environnemental**

Ville et Aéroport vient d'organiser au premier semestre 2009 une concertation territoriale sous la forme de tables rondes départementales (77, 95 et 78) réunissant les élus concernés de toutes tendances politiques, les associations de riverains. Elle a également rencontré les acteurs économiques du pôle de Roissy sur l'aéroport.

De ce travail de concertation Ville et Aéroport a retenu **35 propositions** pour un projet de charte de développement durable. Elles ont été transmises au Président de la République en vue d'une audience.

Lors de cette concertation territoriale, Ville et Aéroport a créé un blog dédié www.villaeroport.com sur lequel l'ensemble des acteurs concernés ont pu remettre leur contribution, écrire leurs commentaires sur le projet Ville et Aéroport au fur et à mesure de son élaboration, etc.

Conclusion

En Europe, nombreux sont les aéroports venus grossir les rangs des cas où les oppositions se structurent et les rapports se tendent et ce, malgré parfois des tentatives de médiation : Amsterdam-Schiphol, Bruxelles-National, Francfort-Rhin-Main, Zurich, ainsi que plusieurs aéroports français, tels Roissy-CDG, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence ou l'aéroport d'Orly.

En outre, les contestations des élus et des populations riveraines apparaissent tout aussi vives, tant à l'occasion des projets d'implantations aéroportuaires que de « simples » modifications de couloirs ou trajectoires.

Afin d'améliorer la concertation, Ville et Aéroport a passé en 2003 un partenariat européen avec la conférence des régions aéroportuaires : l'ARC (Airport Regions Conference). De ce partenariat un colloque européen sur les vols de nuit a pu organisé au Comité des régions à Bruxelles.

Pour bâtir des compromis audacieux en vue de sortir du seul rapport de force, une reterritorialisation des aéroports devra vraisemblablement être alimentée et confortée par : une production de connaissances qui renseigne vraiment les effets, positifs comme négatifs, des aéroports sur leurs territoires d'accueil ; une répartition des pouvoirs qui permette d'associer ces nouvelles légitimités à la prise de décision et, notamment, pleinement les régions (via les futures communautés aéroportuaires à créer).

Ces procédures indiquent la tendance fondamentale qui affecte les modes de décision en matière d'équipements aéroportuaires : la gouvernance.

A ce titre, Ville et Aéroport organisera fin 2009 son colloque annuel intitulé « Quelle gouvernance des territoires aéroportuaires en France ? (Intercommunalités, sociétés aéroportuaires, communautés aéroportuaires, autres modes de gouvernance ?) »

Le chemin de la démocratie participative est exigeant et difficile. C'est pourtant celui qu'il faut suivre si l'on veut trouver les conditions d'une activité aéroportuaire acceptable et durable.