

Seul le prononcé fait foi

AUDITION

de

Monsieur Jacques DERMAGNE

Président du Conseil Économique, Social et Environnemental
de la République Française

par

la Délégation à l'aménagement du territoire

présidée par

M. Christian JACOB

dans le cadre du rapport sur

« *La Charte développement durable Roissy-CDG* »

remis au Président de la République en novembre 2008

Assemblée Nationale

Palais Bourbon

Le mardi 31 mars 2009

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,

Je suis très heureux de me trouver parmi vous aujourd'hui et je vous remercie de votre invitation. C'est avec grand plaisir que je vais tenter de vous présenter les conclusions de la mission que m'a confiée le Président de la République en vue de cerner, dans le respect des populations riveraines, les voies et moyens d'un développement durable de l'exceptionnel outil que constitue, pour l'économie française, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Plus que jamais aujourd'hui, en effet, alors que nous sommes confrontés à la plus grave crise économique des dernières décennies, nous mesurons combien la croissance est indispensable à nos sociétés : c'est bien sûr le moteur du progrès, mais c'est aussi et surtout la seule réponse aux défis de la pauvreté et du sous-développement.

Faute de résoudre ces défis par la croissance, c'est bien l'équilibre du monde qui sera remis en cause, et la question même du progrès humain, au Nord et au Sud, qui sera posée.

Or, nous le savons, un aéroport de niveau mondial est un exceptionnel outil de croissance et il m'apparaît que c'est bien dans cette logique que le Président de la République s'est inscrit, avant même le déclenchement de la crise que nous connaissons, en me confiant, dès le 4 février 2008, une mission relative au développement durable de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Atout majeur pour le développement de l'Ile-de-France et de notre pays tout entier, la plateforme de Roissy a évidemment un impact direct sur l'emploi, la croissance économique, l'attractivité de la capitale. La poursuite de son développement est donc indispensable pour que Paris conserve son rang de métropole européenne et mondiale en soutenant la concurrence avec les

grandes « portes d'accès » au territoire européen que sont, par exemple, les Hubs de Heathrow et Francfort.

Or ce qui était indispensable avant le déclenchement de la crise est devenu aujourd'hui, vital : faute d'une dynamique permanente, l'aéroport Charles de Gaulle ne peut que concéder du terrain à ses concurrents au détriment de notre pays tout entier.

Conscient de cette exigence, le Président de la République a bien entendu parfaitement intégré, à l'heure du Grenelle de l'Environnement, que le développement de la plateforme de Roissy est source de légitimes préoccupations pour les riverains en raison des nuisances que génère le trafic aérien tout autant que de la congestion des transports terrestres, de la pollution atmosphérique et du développement de l'urbanisation.

C'est le principal objectif de la mission qu'il m'a confiée : définir une série d'orientations permettant le développement de Roissy en sauvegardant les intérêts vitaux des riverains, en améliorant leur environnement, en leur offrant des perspectives d'emploi sur place, en lien avec les élus, grâce à une gouvernance renouvelée et spécifique.

Bien sûr, nous avons tous en tête les arguments de ceux qui cherchent à restreindre drastiquement l'usage de l'avion comme seul remède aux nuisances qu'il produit. Mais nous croyons au contraire que le transport aérien garde plus que jamais son utilité et son rôle. Parce qu'il est indissociable de la liberté d'aller et venir, parce qu'il est irremplaçable sur les trajets de longue distance qui caractérisent l'économie mondialisée, parce qu'il reste un moteur du progrès humain et de l'économie des pays industrialisés, des pays émergents, et plus encore des pays pauvres. Restreindre l'usage du transport aérien par des mesures autoritaires ou arbitraires en ferait une

pratique réservée aux plus riches ; ce serait un non sens économique et un recul des libertés.

Ainsi, et pour répondre à la demande du Président de la République, il nous fallait rassembler, autour de propositions précises, une majorité de citoyens concernés quelles que soient la contradiction des intérêts en cause et la complexité des problèmes posés.

Il s'agissait pour moi d'une problématique bien connue et largement éprouvée au Conseil économique, social et environnemental où nous nous appliquons à rechercher les points d'accord possible entre représentants d'intérêt divergents, voire antagonistes. C'est pourquoi, bien que saisi à titre personnel, j'ai retenu les méthodes du Palais d'Iéna pour élaborer les « propositions pour un développement durable de l'aéroport Charles de Gaulle » contenues dans le document qui vous a été communiqué.

Si vous le permettez, avant de répondre à vos questions, je vous exposerai brièvement la méthode retenue dans le cadre de cette mission ainsi que les principales propositions résultant des échanges avec tous les représentants des intéressés.

En ce qui concerne la méthode, et comme je vous l'ai dit il y a quelques instants, j'ai souhaité privilégier la recherche de consensus qui ne soient ni démission devant les nécessités économiques, ni sous-estimation des besoins sociétaux.

Pour cela il fallait recueillir, le plus largement et précisément possible, les positions des acteurs concernés.

A cet effet, j'ai réuni une équipe composée de quatre membres du Conseil économique, social et environnemental, de 4 hauts fonctionnaires particulièrement compétents dans les matières abordées désignés par l'Inspection Générale des Finances,

l'Inspection Générale de l'Administration, l'Inspection Générale des Affaires sociales et le Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable.

Pour coordonner cet ensemble, quatre de mes plus proches collaborateurs au cabinet de la Présidence du CESE m'ont assisté.

Cette équipe a procédé à plus de 150 auditions : députés et sénateurs dont M. PATERNOTTE qui nous a donné beaucoup de son temps, élus des régions, départements, communautés de communes et communes concernées, responsables des administrations au sein des différents ministères intéressés, autorités préfectorales, autorités de contrôle des nuisances aéroportuaires, commission nationale du débat public, institut de veille sanitaire, délégation à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, personnalités qualifiées, experts, acteurs économiques et sociaux, organisations syndicales et patronales, ainsi que toutes les associations de défense de l'environnement et des riverains.

Ces auditions ont été soigneusement préparées et organisées afin que tous les acteurs puissent exprimer, en confiance, leur position de façon détaillée et en toute liberté et franchise.

J'ai d'ailleurs participé à ces séances chaque fois que je le pouvais et j'ai pu ainsi personnellement ressentir la satisfaction de beaucoup d'être entendus et compris.

En outre, il m'a paru utile de rassembler tous les auditionnés pour une séance d'information et d'échanges, le 29 juin 2008, dans l'hémicycle du Palais d'Iéna ; au cours de cette réunion, aucune critique n'a été émise sur l'organisation ou le déroulement de la mission.

Enfin, la mission s'est rendue en visite d'information à Beauvais, à Vatry, mais aussi dans les grands aéroports européens et américains : Francfort, Londres-Heathrow, Amsterdam-Schipol, Washington, Dallas, Atlanta et Memphis.

Ces déplacements ont permis de réunir des éléments de comparaison des points de vue des acteurs franciliens et voisins de l’Île-de-France, ainsi que les solutions apportées dans les grandes métropoles occidentales.

Bien que les organisations territoriales et les gouvernances respectives soient souvent assez différentes, ces expériences ont montré que la gestion d’un aéroport et de son environnement peut être traitée de façon fort différente ; les comparaisons ont été utiles dans l’élaboration de nos propositions.

Quant à nos suggestions, elles sont le reflet de la méthode retenue : je n’ai pas souhaité privilégier la recherche systématique d’un consensus qui aurait rendu ce travail inopérant. C’est plutôt la quête d’un « équilibre » qui a guidé l’élaboration de ce document : équilibre entre les nécessités du développement et les aspirations de populations souvent attachées à l’opportunité que représente l’aéroport en termes d’emplois et de

développement économique, mais aussi soucieuses de qualité de vie, de transports adaptés, de transparence et de loyauté dans l'information sur l'activité aérienne, de facilités d'accès à l'emploi sur la plateforme.

Il y a, à cet égard, une action indispensable à mener pour résoudre le paradoxe d'un ensemble économique où le gisement d'emplois est exceptionnel, tandis que les demandes d'emplois peinent à être satisfaites faute d'informations entre des secteurs géographiques parfois éloignés de quelques kilomètres seulement... Quant à la formation, elle apparaît souvent insuffisante : il n'est que de constater le nombre de jeunes qui ne peuvent trouver place sur la plateforme faute de maîtriser les quelques mots d'anglais indispensables pour travailler dans le secteur aérien.

En définitive, plus que les grands principes, c'est bien le pragmatisme qui a guidé ces travaux dont je vous propose de retenir l'essentiel sur la base de 12 objectifs principaux.

1^{er} objectif : Rétablir la confiance

C'est la base d'une nouvelle relation entre les parties prenantes. Elle passe par le recours à des organismes indépendants d'expertise et de contrôle, par la transparence de l'information, par la permanence du dialogue entre les acteurs : élus, riverains, Aéroport de Paris, compagnies aériennes, entreprises du site...

2^{ème} objectif : Maîtriser les nuisances sonores

Il ne servirait à rien de nier les nuisances de l'activité aéroportuaire : bruit, pollution de l'air, congestion des transports terrestres. Il faut au contraire tenter de réduire le bruit à la source, en particulier la nuit. Les compagnies aériennes peuvent progresser grâce aux technologies nouvelles de l'aéronautique. Les zones de survol peuvent être modifiées. L'information en matière de bruit peut être améliorée et les techniques de mesure du bruit peuvent être diversifiées et fiabilisées. Quant au système de sanctions, il peut être renforcé.

3^{ème} objectif: *Achever les travaux d'insonorisation*

L'Etat pourrait fixer comme objectif l'insonorisation de l'ensemble des logements affectés par le bruit dans un délai de 5 ans, en simplifiant les procédures et en améliorant les taux d'aide. Il pourrait même être envisagé, si nécessaire, d'acquérir les logements les plus exposés.

4^{ème} objectif: *Protéger la santé des riverains*

Le développement d'études épidémiologiques sur les nuisances et la mise en place d'une veille sanitaire pourraient compléter la diffusion d'informations indépendantes en ce domaine.

5^{ème} objectif: *Favoriser le transport collectif et les alternatives modales*

Les vols court courriers sont appelés à disparaître progressivement grâce aux connexions TGV qui doivent être systématiquement privilégiées. Pour le fret, les initiatives des opérateurs (Carex, La Poste, SNCF) pour le développement du

ferroviaire notamment la nuit doivent être soutenues. Quant à la desserte de la plateforme, elle doit être facilitée par la modernisation du RER B et la création de CDG Express.

6^{ème} objectif: *Promouvoir le développement du territoire de Roissy*

Encourager les acteurs économiques et sociaux à s'organiser territorialement, créer un pôle de compétitivité des services aéroportuaires, faciliter l'accès aux métiers de l'aérien, mettre en place une bourse de l'emploi, telles sont les principales suggestions pour un développement de la plateforme d'une part et du territoire d'autre part.

7^{ème} objectif: *Assurer la cohérence du territoire de Roissy*

L'élaboration d'une directive territoriale d'aménagement permettrait de faire évoluer l'établissement public d'aménagement Plaine de France.

8^{ème} objectif : *Affirmer l'identité de Roissy*

Il s'agit de développer une politique d'animation et de communication axée sur l'activité aérienne, en lien avec le territoire, et de favoriser l'implantation de grands équipements.

9^{ème} objectif : *Améliorer la vie quotidienne des salariés*

A cet égard, une politique active de facilitation du logement des salariés de la zone de Roissy doit être poursuivie et améliorée. Il faut aussi impérativement répondre à la préoccupation majeure que constitue le système de transport de proximité, dont les lacunes sont aujourd'hui criantes.

10^{ème} objectif : *Faire de CDG un aéroport exemplaire*

Le but est de garantir la qualité de vie sur la plateforme, en prenant en compte les impacts environnementaux de ses activités, en liaison avec les compagnies aériennes et les entreprises.

L'accès à l'aéroport doit être facilité (meilleure organisation du système de taxis par exemple).

Sur le plan organisationnel, un comité d'innovation et de coordination de la plateforme pourrait être créé sous la présidence de l'exploitant de l'aéroport, en présence des représentants de l'Etat, des représentants des entreprises, des salariés et des services publics.

11^{ème} objectif: *Créer « une communauté de territoires » et renforcer la présence de l'Etat*

Pour utiliser pleinement la dynamique aéroportuaire, une modification de la gouvernance s'impose. Plusieurs conditions sont indispensables :

- une vision stratégique clairement exprimée par l'Etat pour l'aéroport CDG et pour le territoire de Roissy ;
- un dialogue et une coordination permanente entre l'ensemble des acteurs décisionnels (Etat, collectivités territoriales, organismes privés) ;

- une écoute réelle des attentes et des propositions des riverains.

Pour consolider le rôle de l'Etat dans la gouvernance, une haute personnalité pourrait être désignée en fonction de sa capacité à faire dialoguer toutes les parties prenantes et susceptible de suivre la mise en application des orientations définies par la présente mission.

12^{ème} objectif: *Engager la mise en œuvre et le suivi des décisions*

La définition d'un calendrier de mise en œuvre de ces mesures est indispensable et la publication d'un bilan régulier permettrait de garantir le suivi de ces décisions.

Ces 12 objectifs sont le fil directeur des propositions remises au Président de la République. Ils sont déclinés dans notre document par des mesures très précises et pragmatiques, qui permettraient des progrès significatifs sur le plan de la gouvernance, de la cohérence des orientations, de la transparence de l'information, de

telle sorte que partenaires, riverains et élus puissent agir dans un climat de confiance rétabli.

Le gouvernement a désormais entre les mains mon rapport qui a été adressé à toutes les parties auditionnées. Elles ont toutes été invitées à faire part de leurs observations tant à M. Dominique BUSSEREAU qu'à M. Christian BLANC qui sont, l'un et l'autre, chargés de donner les suites qui s'imposent.

Atout décisif de la France et de l'Europe ainsi que l'avait bien anticipé le Général de Gaulle, l'aéroport de Roissy pourrait devenir ainsi un exemple de développement durable dans le domaine aérien.