

***Pour un développement durable  
de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle***

***Propositions***

**Mission confiée par Monsieur Nicolas Sarkozy,  
Président de la République**

**à**

**M. Jacques Dermagne,  
Président du Conseil économique, social et environnemental de la République**

(Lettre de mission en date du 4 février 2008)

Novembre 2008

# POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

----

La croissance est l'origine et le corollaire d'une concurrence mondiale qui ne cesse de s'exacerber : conséquence de l'évolution de la démographie, de la mobilité des hommes et des marchandises, comme du dynamisme des services, elle est en même temps une réponse aux défis de la pauvreté et du sous-développement. En ce sens, elle ne peut qu'être soutenue par les pouvoirs publics.

Confronté à cette accélération, notre pays a l'impérieuse nécessité de s'adapter. Il ne pourra le faire sans une volonté politique très déterminée dépassant les tabous et les immobilismes, et en accompagnant les grands projets de développement qui constituent nos principaux atouts pour maintenir notre rang dans le concert des Nations.

C'est dans cette perspective qu'il faut situer l'avenir de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle, enjeu majeur pour le développement durable de la Nation. En effet, face au dynamisme des aéroports européens concurrents qui, tous, cherchent à s'installer comme porte d'accès privilégiée à notre continent, nous avons le devoir collectif d'assurer à Roissy les moyens de son expansion. Pour cela, il est indispensable de fédérer les grands aéroports français, en constituant un maillage multimodal dont le centre serait Paris-Charles de Gaulle accompagné de ses aéroports d'appui direct que sont Orly, Le Bourget, Beauvais et Vatry.

La réussite de cet objectif impose que tout soit mis en œuvre, prioritairement, pour sauvegarder les intérêts vitaux des riverains, améliorer leur environnement, leur offrir des perspectives d'emploi sur place, en lien avec les élus grâce à une gouvernance renouvelée et spécifique.

C'est la finalité du présent document autour duquel doit pouvoir être rassemblée une majorité de citoyens directement concernés, quelles que soient la multiplicité des acteurs, la contradiction apparente des intérêts en cause et la complexité des problèmes posés. En ce sens, il rassemble les propositions en faveur du développement durable du secteur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Pour parvenir à l'élaborer, j'ai réuni une équipe composée de quatre membres du Conseil économique, social et environnemental, de quatre hauts fonctionnaires 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 et de quatre collaborateurs personnels en charge de la coordination. Cette équipe a procédé à plus de 150 auditions. J'ai personnellement

participé à plusieurs d'entre elles et j'ai réuni tous les auditionnés dans l'hémicycle du Palais d'Iéna, le 26 juin dernier, pour que la méthode que j'ai adoptée soit parfaitement claire aux yeux de tous. Elle n'a d'ailleurs fait l'objet d'aucune contestation.

La mission s'est par ailleurs rendue à Beauvais et à Vatry, mais également à Francfort, Londres-Heathrow, Amsterdam-Schipol, Washington, Dallas, Atlanta et Memphis. Il a été ainsi possible de réunir les éléments permettant de confronter les aspirations des acteurs franciliens et voisins de l'Ile-de-France et les solutions apportées dans les grandes métropoles occidentales.

L'ensemble a été étudié dans l'esprit qui anime les travaux du Conseil économique, social et environnemental, c'est-à-dire la recherche de consensus qui ne soient ni démission devant les nécessités économiques, ni rejet des besoins sociétaux. Ce cheminement impose l'élimination des radicalismes pour privilégier les intérêts nationaux à promouvoir ainsi que les investissements politiques et financiers à consentir.

Au terme de ces travaux, il apparaît 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 rétabli. Seul ce changement d'approches, de pratiques et de comportements permettra de conjuguer développement harmonieux et protection des riverains, comme l'exprime la lettre de mission que Monsieur le Président de la République m'a adressée le 4 février dernier.

Ainsi que l'avait si bien anticipé le Général de Gaulle, l'aéroport de Roissy est devenu l'un des grands atouts de la France et de l'Europe toute entière pour le siècle qui vient de commencer : sachons en faire un exemple de développement durable. Préoccupation environnementale, lutte contre la pollution, souci de santé publique, justice financière et sociale doivent être au centre de l'action publique dans le périmètre de la plateforme.

C'est autour des besoins des acteurs concernés que doivent être développées des propositions nouvelles tenant compte des avis de toutes les parties prenantes ; tel est le fil directeur qui guide les douze objectifs et les trente-cinq propositions développés ci-après. Il apparaît que si l'Etat est prêt à en garantir l'essentiel, une vision stratégique et partagée pourrait être envisagée sur cette base.

## Objectifs et Propositions Sommaire

I - RETABLIR LA CONFIANCE .....	6
<b>Proposition n° 1</b> : Donner les moyens d'un véritable dialogue.....	6
II – MAITRISER LES NUISANCES SONORES .....	8
<b>Proposition n° 2</b> : Maîtriser et réduire le bruit à la source, en priorité la nuit .....	8
<b>Proposition n° 3</b> : Diversifier les modalités de mesure du bruit .....	9
<b>Proposition n° 4</b> : Améliorer l'information en matière de bruit.....	10
<b>Proposition n° 5</b> : Renforcer la cohérence des cartographies de nuisances sonores .....	10
<b>Proposition n° 6</b> : Renforcer l'efficacité des sanctions .....	10
III – ACHEVER LES TRAVAUX D'INSONORISATION.....	12
<b>Proposition n° 7</b> : Décider la réalisation complète des travaux d'insonorisation dans un délai de 5 ans .....	12
<b>Proposition n° 8</b> : Simplifier les procédures.....	12
<b>Proposition n° 9</b> : Acquérir les logements les plus exposés .....	13
IV – PROTEGER LA SANTE DES RIVERAINS.....	14
<b>Proposition n° 10</b> : Développer la diffusion d'informations indépendantes sur la qualité de l'air.....	14
<b>Proposition n° 11</b> : Développer les études, notamment épidémiologiques, sur les nuisances .....	14
V – FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF ET LES ALTERNATIVES MODALES.....	15
<b>Proposition n° 12</b> : Développer les alternatives au transport aérien, pour les courtes distances.....	15
<b>Proposition n° 13</b> : Favoriser le transport collectif pour la desserte de la plate-forme.....	16
<b>Proposition n° 14</b> : Aménager la gare ferroviaire RER-TGV-CDG Express.....	17
VI – PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE ROISSY .....	18
<b>Proposition n° 15</b> : Encourager les acteurs économiques et sociaux à s'organiser territorialement .....	18
<b>Proposition n° 16</b> : Créer un pôle de compétitivité consacré aux services aéroportuaires.....	18
<b>Proposition n° 17</b> : Promouvoir l'accès aux métiers de l'aérien et des activités agrégées .....	19
<b>Proposition n° 18</b> : Mettre en place une bourse de l'emploi .....	19
VII – ASSURER LA COHERENCE DU TERRITOIRE DE ROISSY .....	20
<b>Proposition n° 19</b> : Elaborer une directive territoriale d'aménagement (DTA) .....	20
<b>Proposition n° 20</b> : Faire évoluer l'EPA Plaine de France .....	21

VIII – AFFIRMER L’IDENTITE DE ROISSY .....	22
<b>Proposition n° 21</b> : Développer une politique d'animation et de communication.....	22
<b>Proposition n° 22</b> : Favoriser l’implantation de grands équipements.....	22
<b>Proposition n° 23</b> : Valoriser l’environnement naturel du territoire .....	23
IX – AMELIORER LE LOGEMENT ET LE TRANSPORT DES SALARIES .....	24
<b>Proposition n° 24</b> : Faciliter le logement des salariés.....	24
<b>Proposition n° 25</b> : Faciliter les transports entre la plate-forme et les bassins de vie environnants.....	24
X – FAIRE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE UN AEROPORT EXEMPLAIRE .....	26
<b>Proposition n° 26</b> : Garantir la qualité de vie au travail sur la plate-forme.....	26
<b>Proposition n° 27</b> : Prendre plus en compte les impacts environnementaux des activités de la plate-forme.....	26
<b>Proposition n° 28</b> : Faciliter l’accès à l’aéroport.....	26
<b>Proposition n° 29</b> : Assurer une gestion foncière durable de l’aéroport .....	27
<b>Proposition n° 30</b> : Permettre à ADP de se doter d’un outil de coordination des acteurs .....	28
XI – CREER UNE « COMMUNAUTE DE TERRITOIRES » ET RENFORCER LA PRESENCE DE L’ETAT.....	29
<b>Proposition n° 31</b> : Créer une « Communauté de territoires ».....	29
<b>Proposition n° 32</b> : Doter la « Communauté de territoires » des ressources financières nécessaires à son action .	30
<b>Proposition n° 33</b> : Consolider le rôle de l’Etat dans la gouvernance.....	31
XII – S’ENGAGER SUR LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DES DÉCISIONS .....	33
<b>Proposition n° 34</b> : Définir un calendrier de mise en œuvre.....	33
<b>Proposition n° 35</b> : Garantir le suivi des décisions .....	33

**Nota**

Les objectifs et pistes énoncés ci-après constituent pour une part des engagements pouvant être décidés rapidement, pour une autre part des chantiers ouverts ou à ouvrir, dont il appartiendra aux acteurs de se saisir. Ils ont été directement inspirés par les auditions menées par la mission, les nombreuses contributions et documents mis à sa disposition par les acteurs intéressés et par les travaux très nombreux, anciens ou récents, relatifs au développement de l’aéroport ou des territoires voisins, que la mission a très utilement consultés.

De même, les engagements déjà pris à l’issue du Grenelle de l’environnement<sup>1</sup>, dans la convention du 28 janvier 2008 sur les engagements pris par le secteur du transport aérien et les dispositions du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l’environnement<sup>2</sup>, actuellement soumis aux assemblées parlementaires, constituent autant d’éléments auxquels se réfèrent certaines propositions ci-après tout en les situant dans une approche globale portant sur l’ensemble des thématiques du développement durable et en les appliquant à la situation spécifique de l’aéroport.

Dans ce document, il est convenu de dénommer l’aéroport : « Paris-Charles de Gaulle », suivant son appellation officielle pour désigner la plate-forme elle-même et « Territoire de Roissy » pour citer l’espace comportant l’ensemble des communes concernées par l’activité aéroportuaire.

<sup>1</sup> Communiqué de presse de M. Borloo et de Mme Kosciusko-Morizet du 7 décembre 2007.

<sup>2</sup> Voir notamment les articles 11 et 36 du projet de loi.

## **I - RETABLIR LA CONFIANCE**

La dynamique d'élaboration et de mise en œuvre du présent projet doit s'engager dans des relations de confiance durables entre l'ensemble des parties prenantes : Le recours à des organismes indépendants d'expertise et de contrôle, la transparence de l'information<sup>3</sup>, et la permanence du dialogue seront les garants de cette confiance et la condition du développement durable de l'aéroport.

### **Proposition n°1 : Donner les moyens d'un véritable dialogue**

Il est proposé d'organiser le dialogue et de favoriser la construction de projets communs entre les différentes parties prenantes au sein d'instances clarifiées et réellement opératives consacrées à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Ces instances devront, selon leur champ de compétences, faire toute leur place aux riverains, aux élus, aux acteurs économiques et sociaux.

- a) Afin notamment d'améliorer les relations entre les riverains, l'Etat, les élus et les acteurs économiques et sociaux, la Commission consultative de l'environnement (CCE) serait transformée en un Conseil consultatif du développement durable (CCDD) du Territoire de Roissy.

Lieu majeur de la concertation et de la recherche de synthèse entre les attentes de toutes les parties prenantes, cette structure aura pour mission :

- d'étudier toute dimension relevant du développement durable du Territoire de Roissy ;
- d'engager des réflexions stratégiques et prospectives et des travaux d'évaluation ;
- de travailler à réunir, sur chaque sujet, entre toutes ses composantes, les consensus les plus avancés ;
- de soumettre ses propositions concrètes d'action aux structures décisionnelles compétentes, notamment les pouvoirs publics, les collectivités locales et les intercommunalités, la « Communauté de territoires » (voir ci-dessous), l'Etablissement public d'aménagement de la Plaine de France, le Comité d'innovation et de coordination de la plate-forme (voir ci-dessous) ;
- d'être obligatoirement consultée par « la Communauté de territoires » avant prise de décision, dans certains domaines préalablement définis.

Au sein de ce Conseil consultatif du développement durable, des réunions régulières et des groupes de travail thématiques doivent permettre de renouer les fils d'un dialogue continu, régulier, à même de développer la connaissance réciproque et d'instaurer un climat de confiance mutuelle.

Le Conseil consultatif du développement durable (CCDD) pourrait être présidé par une haute personnalité, désignée par l'Etat pour sa capacité à faire dialoguer toutes les parties prenantes et à faire émerger entre elles des consensus durables (voir proposition n°33).

---

<sup>3</sup> Voir Propositions n° 4 et n° 10.

- b) Il est par ailleurs proposé la création d'un Comité d'innovation et de coordination de la plate-forme (voir proposition n°30).

L'objet de cette structure portera sur ce qui relève du seul fonctionnement interne de la plate-forme aéroportuaire ; son périmètre d'action sera limité à cette dernière à la différence du CCDD qui a pour périmètre le Territoire de Roissy.

Il réunira, sous la présidence de l'exploitant de l'aéroport et en présence du représentant de l'Etat sur la plate-forme :

- les représentants des entreprises de la plate-forme ;
- les représentants des salariés de la plate-forme ;
- les services publics présents sur la plate-forme.

Il aura une vocation opérationnelle et engagera les acteurs présents sur la plate-forme à poursuivre et développer des pratiques et des procédures conformes aux normes de développement durable.

Le Conseil consultatif du développement durable devra être informé, en tant que de besoin, des actions engagées par le Comité d'innovation et de coordination de la plate-forme. Le cas échéant, il pourra lui-même enrichir les réflexions du Comité de ses propres propositions concrètes.

- c) Ces deux organismes auraient vocation à être placés auprès de la «Communauté de territoires» et à la conseiller (voir proposition n°31).

## **II - MAITRISER LES NUISANCES SONORES**

Porte de l'Europe et du monde, l'aéroport se développe d'abord pour répondre à un besoin national et continental, celui d'avoir une plate-forme principale d'envergure internationale pour le transport des voyageurs et des marchandises, à proximité de la ville capitale économique et politique de la France. Cette fonction demeure sa première vocation. L'objectif du développement durable est d'en garantir la pérennité, dans le respect et en adéquation avec les besoins de la population riveraine. Dans ce but, l'impact économique doit pouvoir irriguer le territoire de son implantation et favoriser la création de richesses sous l'angle des piliers du développement durable.

Il ne peut s'agir de nier les nuisances induites par le développement de l'activité aéroportuaire, au niveau d'abord du bruit, mais aussi de la qualité de l'air. Il s'agit de maîtriser le bruit, en utilisant tous les progrès technologiques disponibles, et d'informer dans la transparence ceux qui sont directement concernés.

Des progrès importants sont possibles sur ces différents points, en particulier pour recréer les conditions du dialogue et de la confiance avec les riverains.

### **Proposition n°2 : Maîtriser et réduire le bruit à la source, en priorité la nuit**

Les mesures prises pour encadrer et réduire le nombre de vols de cœur de nuit ont montré leur efficacité : le nombre de vols de ce type a été réduit au cours des dernières années. Il convient cependant de soutenir davantage les efforts engagés.

- a) Les compagnies aériennes doivent s'engager à réduire le bruit au plus bas niveau possible, surtout la nuit, notamment en utilisant les avions les moins bruyants dans l'offre aéronautique actuelle. Ces engagements pourraient prendre la forme de contrats de développement durable passés au niveau des compagnies aériennes, en premier avec celles qui utilisent le cœur de nuit.
- b) Etudier la possibilité d'interdire la nuit, de 2010 à 2014, les avions bruyants du chapitre 3 (moins de 8dB de marge dès 2010 et peut-être moins de 10dB de marge en 2014).
- c) Les méthodes nouvelles de réduction du bruit à la source, expérimentées ou mises en place dans certains pays ou par certaines compagnies, doivent être utilisées à Paris-Charles de Gaulle, suivant un calendrier qui doit être précisé et accéléré dans toute la mesure du possible : procédures de descente continue, relèvement des altitudes, outils de guidage par satellite, outils embarqués de maîtrise de la poussée des moteurs, pilotage souple, roulage au sol...
- d) De la même façon, devrait être organisée une utilisation plus importante la nuit du doublet nord qui gêne un moins grand nombre d'habitants, ainsi qu'un décollage vent arrière vers l'est, lorsque les conditions de sécurité sont assurées (vent faible).
- e) La formation et la sensibilisation des pilotes et des contrôleurs aériens aux problèmes de survol des zones à urbanisation dense doivent être renforcées.



- f) L'ensemble de ces actions et leur calendrier doivent être inscrits dans un « plan de maîtrise du bruit » soumis à un sous-groupe « bruit » du Conseil consultatif du développement durable, qui en assurera le suivi, de façon à garantir concertation et transparence.

### **Proposition n°3 : Diversifier les modalités de mesure du bruit**

Pour être acceptée des riverains, une mesure du bruit doit être facilement compréhensible, techniquement irréprochable, adaptée à la prise en compte des populations concernées et diversifiée en fonction des nuisances réellement perçues.

Des efforts importants ont été faits par Aéroports de Paris (ADP), gestionnaire de la plateforme, et l'administration afin de mettre au point, sous le contrôle de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), l'Indice Global Moyen Pondéré (IGMP) et suivre son évolution dans le temps. Aujourd'hui, cet indice apparaît stabilisé dans sa conception et son suivi s'effectue par référence au niveau global moyen de bruit des années 1999-2001. Il convient toutefois de poursuivre le travail pour augmenter la proportion du nombre de mouvements d'avions auxquels une mesure effective du bruit peut être affectée.

- a) Afin de dissiper les malentendus et de tenir compte de l'égalité légitimité des différentes approches et perceptions du bruit, l'information donnée doit être clarifiée en la présentant suivant les trois catégories :
- bruit mesuré (IGMP) : cet indice doit être fiabilisé, sans être modifié, suivant la recommandation de l'ACNUSA. Son statut d'information doit être clarifié ;
  - bruit théorique émis (day-night-level ou dnl ou lden) : c'est l'indice utilisé dans la réglementation française, européenne et internationale ;
  - bruit perçu : c'est un indice à étudier à partir d'indicateurs négociés, représentatifs de la gêne collective des riverains, et notamment la répétitivité et le spectre sonore.
- b) Il est aujourd'hui possible d'identifier, au sein de l'Indice Global Moyen Pondéré, la contribution de chaque vol et de chaque compagnie pour l'ensemble de ses vols. Un suivi des enveloppes bruit de chaque compagnie pourrait être étudié afin d'encourager les comportements vertueux, notamment la modernisation des flottes. Dans un deuxième temps, avec toutes les précautions nécessaires, ces enveloppes de bruit pourraient être utilisées pour une gestion optimale des créneaux horaires. Des études et une expérimentation sont nécessaires sur ce point. Les populations exposées aux nuisances ne sont pas les mêmes, selon la piste et selon son sens d'utilisation. Une pondération des vols permettant la construction d'un indice par piste pourrait être étudiée. Il s'agirait d'un prolongement de l'IGMP.
- c) Ainsi pourrait être mise au point progressivement une batterie d'indices sur le bruit intégrant l'ensemble de ces objectifs, base d'un dialogue effectif avec les riverains. Un sous-groupe

« bruit » du Conseil consultatif de développement durable<sup>4</sup> pourrait être associé à l'ensemble des choix techniques sur ces sujets.

#### **Proposition n°4 : Améliorer l'information en matière de bruit**

- a) La diffusion des informations sur les vols et les indicateurs de bruit peut être améliorée, en utilisant notamment la Maison de l'environnement et du développement durable de l'aéroport, avec la participation du Conseil consultatif du développement durable. Ce dispositif devra être organisé sous le contrôle de l'ACNUSA, avec le concours de l'association Bruitparif, afin de garantir l'indépendance des appréciations.
- b) L'outil VITRAIL (système de visualisation des trajectoires des avions) pourrait être renforcé et étendu. Tout en tenant compte des impératifs de sûreté, il conviendrait de réexaminer la possibilité de rendre des informations accessibles au public par internet, comme c'est le cas pour certains aéroports étrangers, en recourant à une simplification et à un décalage dans le temps des informations données.

#### **Proposition n°5 : Renforcer la cohérence des cartographies des nuisances sonores**

- a) Dans un souci de simplification, la révision du Plan de Gêne Sonore (le PGS, qui délimite les zones d'aide possible à l'insonorisation) prévue en 2009 devra être l'occasion d'une mise en cohérence avec la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (le PEB, qui prévoit les zones exposées au bruit à moyen et long terme). Cette fusion est rendue possible par la perspective, liée aux progrès technologiques, de ne pas augmenter le bruit global provoqué par l'aéroport au cours des prochaines années.

Une attention particulière devra être portée aux habitations qui subissent les nuisances cumulées des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget.

- b) Pourra également être évoquée, dans ce cadre, l'application des règles de constructibilité du PEB. Elle doit suivre un schéma d'urbanisme global cohérent avec le développement de l'aéroport et viser la réalisation de projets d'habitat mixtes évitant une accentuation de la concentration de logements sociaux sur certaines communes, avec la condition absolue de ne pas augmenter la population totale exposée au bruit.

#### **Proposition n°6 : Renforcer l'efficacité des sanctions**

Un avion qui ne respecte pas les niveaux de bruit ou qui s'écarte de sa route s'expose à des sanctions financières.

- a) Pour renforcer l'efficacité du dispositif de sanction et réduire les délais, plusieurs pistes pourraient être explorées : une augmentation du montant des amendes pour les rendre plus

---

<sup>4</sup> Voir Proposition n°1.

dissuasives, une accélération et une simplification des procédures de recouvrement, avec notamment l'information sous 48 h de la compagnie en infraction...

- b) Il convient par ailleurs d'encore mieux mettre en valeur sur le site internet de l'ACNUSA les amendes prononcées (compagnie, vol, date, motif...).
- c) Enfin, il est proposé d'affecter le produit des amendes au financement des travaux d'insonorisation<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Voir Proposition n° 7.

### **III - ACHEVER LES TRAVAUX D'INSONORISATION**

#### **Proposition n°7 : Décider la réalisation complète des travaux d'insonorisation dans un délai de 5 ans**

L'insonorisation des habitations et des équipements publics dans les zones du Plan de Gêne Sonore (PGS) constitue un impératif, qui conditionne le développement des activités aéroportuaires. Sa réalisation passe par la planification, la simplification et l'augmentation des aides, ainsi que par la mobilisation des moyens financiers nécessaires. Environ 50.000 logements sont encore à insonoriser dans le périmètre du PGS. L'Etat pourrait fixer comme objectif l'insonorisation de l'ensemble des logements concernés dans un délai de 5 ans. La réalisation de cet objectif, à l'exemple du dispositif adopté dans certains aéroports étrangers, exige une planification, une réforme et une simplification des procédures, ainsi que l'augmentation des aides. Il convient donc d'accélérer le rythme actuel des travaux d'insonorisation.

La planification et l'organisation des travaux passent par :

- a) la réalisation de diagnostics systématiques de l'ensemble des logements, établis par une méthode unique mise en œuvre par des groupements conventionnés de professionnels. Ces diagnostics seraient entièrement pris en charge et concerneraient à la fois l'isolation thermique et l'isolation phonique ;
- b) la définition des zones prioritaires, selon des critères précis et précisés de niveau de nuisances et de densité de population ;
- c) la coordination des travaux avec les opérations collectives d'amélioration du cadre de vie conduites par ailleurs ;
- d) la définition des équipements publics prioritaires, et notamment les établissements d'enseignement ;
- e) l'ajustement des ressources de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA) à hauteur des besoins identifiés, en tenant compte des participations qui pourraient être engagées par les collectivités territoriales ou la création d'un fonds d'intervention gagé sur le produit de la TNSA<sup>6</sup>. Le produit des amendes viendrait participer à l'augmentation des financements nécessaires.

#### **Proposition n°8 : Simplifier les procédures**

La simplification et l'accélération des procédures peut être obtenue par :

- a) la sollicitation systématique des propriétaires du secteur prioritaire pour la planification des travaux, avec fixation d'un délai de réponse pour faire part de leur accord ;

---

<sup>6</sup> Voir Proposition n°32.

- b) la coordination systématique avec les travaux d'isolation thermique pour réaliser des économies d'échelle et aboutir à un financement global ;
- c) la normalisation des prescriptions d'insonorisation et l'encouragement, sinon l'obligation, de participer à des opérations collectives confiées à des groupements d'artisans conventionnés ;
- d) la gestion simplifiée des demandes individuelles ;

Pour l'attribution des aides à l'insonorisation il conviendrait de passer désormais d'un dispositif d'autorisation préalable par la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) à un dispositif déclaratif, assorti de contrôles a posteriori.

Les bénéficiaires de l'aide engageraient les travaux d'insonorisation, sur la base de normes techniques clairement définies au préalable. Ils en obtiendraient le remboursement, à hauteur d'un plafond à déterminer, sur présentation de factures, la puissance publique réalisant a posteriori les contrôles qu'elle jugerait nécessaires.

Pour les ménages ne pouvant assumer le préfinancement de ces travaux, la CCAR serait habilitée à leur accorder une avance, sur présentation d'une facture pro-format.

**Par ailleurs, le taux d'aide doit être amélioré et son application simplifiée par :**

- e) la généralisation d'un taux d'aide de 95 %, avec la suppression de la différenciation selon la situation du bénéficiaire, le ticket modérateur pouvant être pris en charge en cas de besoin par des aides sociales appropriées ;
- f) l'adoption d'un mécanisme systématique d'actualisation du barème de référence en fonction de l'évolution des prix.

Il est suggéré de constituer un groupe de travail afin de définir le contenu et la cohérence de cette réforme des aides à l'insonorisation.

**Proposition n°9 : Acquérir les logements les plus exposés**

- a) En fonction des résultats des expériences étrangères, les dispositions générales en matière d'aide à l'insonorisation pourraient être accompagnées sur certains secteurs, à titre expérimental, par une approche plus directive où l'Etat et la collectivité pourraient mettre en demeure les propriétaires de réaliser des travaux, aidés par un opérateur public, au risque, pour ceux qui ne s'exécuteraient pas, de perdre tout droit à indemnisation.
- b) Dans le même temps, pourrait être créé un office foncier chargé du rachat des propriétés dans l'axe des nuisances sonores les plus élevées.

La mise au point de telles formules exige des garanties juridiques à étudier parallèlement aux travaux de réforme des aides à l'insonorisation.

## **IV- PROTEGER LA SANTE DES RIVERAINS**

### **Proposition n°10 : Développer la diffusion d'informations indépendantes sur la qualité de l'air**

En complément des informations déjà diffusées sur la qualité de l'air, afin de renforcer leur légitimité et d'assurer une meilleure coordination avec les analyses effectuées globalement sur toutes les sources, une coordination devrait se mettre en place entre Aéroports de Paris (ADP) et l'association Airparif.

La réalisation des mesures continuerait d'être effectuée par les laboratoires d'ADP selon un protocole convenu avec Airparif. Airparif se verrait confier :

- l'analyse des mesures de pollution réalisées par ADP sur la plate-forme en définissant conjointement avec les parties prenantes les protocoles de mesure ;
- la diffusion des résultats par des experts indépendants, de façon coordonnée avec les informations concernant la zone alentour.

Un rapport annuel serait établi et soumis au Conseil consultatif du développement durable.

### **Proposition n°11 : Développer les études, notamment épidémiologiques, sur les nuisances**

Les préoccupations en matière de protection de la santé appellent des réponses fondées sur les études scientifiques adaptées, au niveau le plus récent des connaissances internationales. A cette fin, il importe de :

- a) poursuivre et amplifier la recherche et les études sur la situation sanitaire des populations des zones riveraines de l'aéroport en tenant compte des diverses sources de nuisances (bruit, air...) ;
- b) coordonner les différents travaux de recherche. Ainsi, les projets d'études envisagés notamment par le Conseil régional Ile-de-France ou la Direction régionale de la santé mériteraient d'être intégrés ou coordonnés avec les travaux de l'étude SURVOL déjà engagés<sup>7</sup> ;

L'essentiel est de mettre en place une veille sanitaire scientifique et médicale globale.

- c) Un point régulier devra être fait au Conseil consultatif du développement durable<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> SURVOL est l'étude initiée par le préfet du Val d'Oise et désormais coordonnée par le préfet de la région Ile-de-France et à laquelle la lettre de mission du Président de la République fait référence.

<sup>8</sup> Voir Proposition n° 1.

## **V - FAVORISER LE TRANSPORT COLLECTIF ET LES ALTERNATIVES MODALES**

Créer les conditions du développement durable de l'aéroport, c'est d'abord permettre son développement, en fonction de l'évolution du marché aérien, dans des conditions de contraintes et de réglementation équivalentes à celles des autres grands aéroports européens.

C'est aussi mettre en place une gestion environnementale exemplaire de la plate-forme, au niveau du fonctionnement, des relations internes et des accès extérieurs, particulièrement la relation avec Paris.

### **Proposition n°12 : Développer les alternatives au transport aérien, pour les courtes distances**

Plusieurs évolutions sont souhaitables pour offrir des alternatives au transport aérien, lorsque cela est possible, notamment pour les courtes distances.

#### **- Pour les voyageurs**

Il n'y a pas d'alternative à l'avion pour les vols moyens et longs courriers. Il faut donc inciter les compagnies aériennes à les privilégier avec des avions économiques et peu bruyants, et à rechercher l'emport (nombre de passagers moyen par vol) maximum.

Les vols court courrier en France ou en Europe sont appelés à être progressivement réduits dès qu'une solution alternative ferroviaire rapide est possible, ce qui ne remet pas en cause l'organisation en hub.

Il importe donc d'utiliser au mieux les connexions TGV et le remarquable maillage que constituent les aéroports français, ayant pour centre Paris-Charles de Gaulle avec ses aéroports d'appui que sont Orly, Le Bourget, Vatry et Beauvais.

- a) Il sera privilégié, chaque fois que possible, un accès aux principaux aéroports français par les Lignes à grande vitesse (LGV) du réseau TGV français et européen, à l'exemple de Paris-Charles de Gaulle ou de Lyon-Saint Exupéry. Un audit sur ce point des principaux aéroports devrait être effectué, compte tenu des liaisons LGV prévues (Marseille, Nice, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Vatry en particulier) ;

Des solutions concrètes devraient être mises au point et soutenues par l'Etat, en priorité pour relier Paris-CDG à Orly d'une part, et à Vatry d'autre part.

- b) le développement des activités sur d'autres aéroports (Beauvais, Vatry,...) ne devra pas être entravé, de telle sorte que les aéroports d'appui puissent naturellement se développer pour le fret la nuit, les low cost, les charters ou les micro-jets. Vatry en est le meilleur des exemples. De ce point de vue, il est souhaitable que l'Etat soutienne les efforts de promotion de ces aéroports.

## **- Pour le fret**

- c) le soutien des initiatives des opérateurs pour le développement du fret ferroviaire (CAREX, La Poste, SNCF...) est souhaitable, en particulier de nuit. L'intermodalité est, à cet égard, rigoureusement incontournable ;
- d) une étude des possibilités d'équiper certaines voitures de rames TGV pour le transport rapide en soirée de fret léger devra être entreprise (parallèle avec le transport fret sur les vols réguliers) ; un soutien public de ces initiatives est nécessaire, notamment pour la réalisation des infrastructures d'accueil ;
- e) l'amélioration des procédures de dédouanement doit être recherchée pour maintenir la compétitivité de l'aéroport ;
- f) une coordination des activités entre les différents aéroports voyageurs et fret devra être mise en place sous l'égide de l'Etat, au niveau de la Région Ile-de-France élargie, de façon à orienter chaque fois que possible des demandes nouvelles d'opérateurs ne pouvant être satisfaites par Paris-Charles de Gaulle sur d'autres aéroports, par exemple pour le fret à Vatry, en affirmant la solidarité des aéroports français face à la concurrence européenne.

## **Proposition n°13 : Favoriser le transport collectif pour la desserte de la plate-forme**

- a) la modernisation du RER B et la création de CDG Express doivent être confirmées ;
- b) la modernisation en priorité du RER B (ligne et matériel roulant), condition technique, sociale et politique de la réalisation de CDG Express, doit être accélérée. Il s'agit pour le moment du seul mode de desserte ferrée de l'aéroport ;
- c) la réalisation de la liaison dédiée CDG Express doit permettre un développement du transport collectif de masse des passagers, déjà atteint par d'autres aéroports concurrents et contribuera à améliorer l'attractivité de Paris-Charles de Gaulle, tout en réduisant le trafic automobile et ses impacts. Il convient de veiller à préserver les possibilités de connexions ferroviaires ultérieures, ou les relations avec les taxis et les bus, par exemple avec le pôle économique de la Défense et le Plateau de Saclay à l'Ouest, Marne-la-Vallée à l'Est. De même, la possibilité d'un arrêt intermédiaire, dans une éventuelle phase de développement ultérieur, ne doit pas être exclue, en fonction, par exemple du développement du pôle de la Plaine-Saint-Denis ;
- d) à tous les passagers aériens, devrait pouvoir être proposée à terme une offre combinée adaptée d'acheminement, soit de courte distance (CDG Express, RER, bus...), soit de moyenne distance (train), dès l'achat du billet d'avion. Ainsi un seul billet global permettrait d'accroître la fluidité des circulations et l'attractivité du mode de transport collectif.



## **Proposition n°14 : Aménager la gare ferroviaire RER-TGV-CDG Express**

La gare actuelle, malgré sa position privilégiée, présente des difficultés d'utilisation (ex. impossibilité de faire retourner des trains, nombre réduit de sillons) et elle apparaît comme insuffisamment desservie et utilisée.

- a) un aménagement pour améliorer son intégration à l'aéroport et faciliter l'orientation des voyageurs devrait permettre sa plus grande efficacité, notamment au niveau de la signalisation, parallèlement à l'accroissement du nombre de relations TGV, à la modernisation du RER B, puis à la mise en service de CDG Express ;
- b) il est souhaitable qu'une autorité unique soit responsable des conditions d'utilisation de cette gare et des projets qui la concernent, en coordination à tout le moins avec ADP.

## **VI - PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE ROISSY**

Sur le Territoire de Roissy, l'activité économique doit se développer, en liaison avec les métiers de l'aérien et des services aéroportuaires, au-delà même du périmètre de la plate-forme, s'appuyant sur les initiatives déjà développées. En dépit du succès de ces dernières, la promotion du développement économique du territoire paraît insuffisamment coordonnée.

### **Proposition n°15 : Encourager les acteurs économiques et sociaux à s'organiser territorialement**

Dans le but d'établir un dialogue social territorial efficace, il est souhaitable et nécessaire que les acteurs économiques et sociaux structurent leurs organisations au niveau du Territoire de Roissy et de la zone aéroportuaire.

### **Proposition n°16 : Créer un pôle de compétitivité des services aéroportuaires**

- a) le développement économique serait accéléré par la création d'un pôle de compétitivité centré sur les activités qui servent le développement de l'aéroport et les activités dont la valeur ajoutée et la dimension internationale nécessitent la proximité aéroportuaire ;

Un tel pôle faciliterait :

- la mise en réseau des entreprises ;
- l'accompagnement à l'installation d'entreprises innovantes en ce domaine ;
- le développement de la recherche française, notamment appliquée, du fait des relations directes avec l'aéroport, dans ce secteur.

Il conviendrait de veiller à adapter le régime des exonérations fiscales dont bénéficient les entreprises participant aux pôles de compétitivité afin de ne pas priver le territoire des revenus générés.

- b) les unités de production, de transformation, de services et de distribution rapide ou express à haute valeur ajoutée (par exemple, pour les entreprises ou les collectivités, le secteur médical, aéronautique, ou bancaire, pour les particuliers, le secteur du commerce électronique) bénéficieraient d'un accompagnement approprié. Ils comportent des gisements importants d'emplois, valorisés par la proximité de la plate-forme ;
- c) en liaison avec la création du pôle de compétitivité, une porte d'entrée unique de promotion économique en France et à l'étranger du Territoire de Roissy serait créée, en liaison étroite avec l'Agence française des investissements internationaux (AFII), regroupant l'ensemble des acteurs concernés (organismes consulaires, organisations professionnelles, comités de développement économique...).

## **Proposition n°17 : Promouvoir l'accès aux métiers de l'aérien et des activités agrégées**

- a) sans remettre en cause les organisations départementales et locales des organismes chargés de l'emploi, il paraît souhaitable de créer sur la plate-forme un organisme commun coordonnateur, une sorte de « Maison de l'Emploi », associant les services publics des agences nationales, des collectivités territoriales et des chambres consulaires chargés du contact avec les entreprises offrant des emplois et de la répartition de ces demandes entre les organismes locaux ;

Une telle organisation spécifique se justifie à la fois par l'ampleur et le potentiel des recrutements annuels concernés et par les inégalités constatées entre territoires pour la réponse aux offres d'emplois.

- b) les formations spécialisées aux métiers de l'aérien ne sont pas suffisamment développées. Il est proposé, en liaison avec les établissements existants, de créer un Institut Technologique de l'Aérien, avec un centre de recherches et l'apprentissage des métiers, sur le modèle de « Georgia Tech » à Atlanta. Un tel institut offrirait en particulier le développement de programmes de recherche sur la gestion durable au niveau des aéroports, permettant à notre pays d'innover dans ces domaines. De même, l'accent doit être mis sur la formation aux nouveaux emplois qui se développent considérablement autour de l'aéroport, dans des secteurs technologiques innovants ;
- c) dans la mesure où l'offre potentielle d'emplois de niveau V ou VI est importante, les formations à ces emplois devraient être développées régionalement, en milieu scolaire comme en apprentissage, ainsi qu'une formation continue, dans le cadre d'une concertation entre les principaux acteurs concernés, Education Nationale, Région, CCI, partenaires sociaux...
- d) afin que les jeunes puissent accéder aux emplois de l'aéroport, leur formation de base doit comprendre l'apprentissage de l'anglais, indispensable pour tous les emplois, du bagagiste au serveur de restaurant, de l'employé de piste à l'agent de sécurité. Des actions de généralisation de l'apprentissage scolaire de l'anglais ont été initiées par le GIP Emploi. Il est indispensable qu'elles soient rendues systématiques et renforcées, dès l'école primaire et le collège, prioritairement sur le Territoire de Roissy, de façon que la majorité des jeunes concernés possèdent un niveau minimum en anglais, facteur d'intégration au monde professionnel.

## **Proposition n°18 : Mettre en place une Bourse de l'emploi**

En prenant appui sur les structures déjà existantes (GIP, observatoire des métiers, service public de l'emploi), la mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences à l'échelle de la plate-forme et du bassin d'emploi (en s'inspirant notamment du modèle d'Orly), à travers une bourse de l'emploi, doit offrir aux entreprises un soutien à leur politique de recrutement, aux demandeurs d'emploi, aux salariés et aux organismes de formation, une visibilité et un levier d'action sur l'évolution du secteur.

## **VII - ASSURER LA COHERENCE DU TERRITOIRE DE ROISSY**

### **Proposition n°19 : Elaborer une directive territoriale d'aménagement (DTA)**

L'implication active de l'Etat paraît nécessaire pour fixer les règles du jeu communes et coordonnées à l'échelle du Territoire de Roissy. Elle pourrait prendre la forme d'une directive territoriale d'aménagement (DTA) élaborée bien entendu avec toutes les concertations et la publicité prévues par le code de l'urbanisme.

Une loi spécifique pourrait prévoir une obligation de conformité des documents de planification urbaine (SDRIF<sup>9</sup>, SCOT<sup>10</sup>, PLU<sup>11</sup>, PDU<sup>12</sup>), et pas seulement de compatibilité, sur les points essentiels de la Directive Territoriale d'aménagement.

Plusieurs objectifs seraient intégrés :

- a) la croissance équilibrée de l'activité aéroportuaire et ses conséquences sur le territoire, au niveau en particulier des zones de restriction de construction, étant entendu que la vocation actuelle des territoires aéroportuaires à recevoir un immobilier industriel et d'affaires ne serait pas remise en cause ;
- b) le développement équilibré et coordonné du territoire, particulièrement entre les zones d'habitat et les zones économiques,
- c) l'amélioration du cadre de vie des habitants, notamment par la compensation active des nuisances aériennes et la définition de schémas de transport, notamment collectif, autour du pôle aéroportuaire central et en relation avec Paris ;
- d) l'amélioration de la qualité architecturale des constructions tout particulièrement dans les environs de l'aéroport (logements, bureaux, locaux d'entreprise...) ;
- e) l'étude d'opportunité de réserver des territoires non construits, notamment au Nord de la plate-forme, à titre de prudence, l'évolution à 20 ou 30 ans du transport aérien est difficile à prévoir et pour éviter les difficultés rencontrées aujourd'hui avec une urbanisation trop proche de l'aéroport.

Un groupe de travail piloté par l'Etat sera mis en place avec l'objectif de proposer les meilleurs outils et un périmètre d'application tenant compte de la zone d'influence de l'aéroport en matière d'emploi et de logement. Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, la Région Ile-de-France et les principales collectivités seront étroitement associées.

---

<sup>9</sup> SDRIF : Schéma directeur de la région Ile-de-France.

<sup>10</sup> SCOT : Schéma de cohérence territoriale.

<sup>11</sup> PLU : Plan local d'urbanisme.

<sup>12</sup> PDU : Plan de déplacements urbains.

## **Proposition n°20 : Faire évoluer l'EPA Plaine de France**

Le périmètre et les missions de l'Etablissement public d'aménagement (EPA) Plaine de France pourront être redéfinis pour correspondre à ceux de la DTA. Il constituerait ainsi l'outil opérationnel d'une «Communauté de territoires».

Ses compétences pourraient notamment concerner :

- les études prospectives générales à vocation de planification, en application de la DTA ;
- l'aménagement, privilégiant les activités liées à forte valeur ajoutée et celles directement liées à l'activité aéroportuaire ;
- le logement pour assurer la coordination des opérations de renouvellement urbain, la mise en œuvre du programme d'insonorisation, la gestion des différentes zones du PEB.

## **VIII - AFFIRMER L'IDENTITE DE ROISSY**

Au-delà des questions d'organisation, c'est l'identité même du territoire qu'il importe de promouvoir pour fédérer les acteurs et renforcer la cohésion.

### **Proposition n°21 : Développer une politique d'animation et de communication**

Il appartiendra à la «Communauté de territoires»<sup>13</sup>, appuyée par l'Etat et ADP en tant que gestionnaire de l'aéroport, de développer une politique d'animation et de communication de nature à renforcer la cohésion du territoire et la compréhension de ses enjeux prioritaires.

Deux axes peuvent être cités :

- a) en lien avec l'activité aérienne, une sensibilisation des enfants des écoles du Territoire de Roissy, en priorité ceux de la zone exposée au bruit (PEB), une découverte de l'histoire et de l'économie de l'aérien, s'appuyant sur le Musée de l'Air du Bourget, une information constante et approfondie sur les métiers liés à l'activité aérienne, des visites systématiques de terminaux à destination des habitants du territoire, accompagnées de promotion sur des billets d'avion pour favoriser son usage par les populations concernées...
- b) en lien avec le territoire, l'organisation de grands événements culturels à destination de tous les publics par l'exploitant de l'aéroport et les compagnies, la mise en place d'opérations communes coordonnées entre les régions urbaines du territoire et le parc naturel de l'Oise, le développement de jumelages avec des régions étrangères similaires, au voisinage de grands aéroports...

### **Proposition n°22 : Favoriser l'implantation de grands équipements**

Si nationale et continentale que soit son importance, le développement de l'aéroport ne peut pas seul garantir la structuration et le développement du territoire proche. Seule une politique publique volontariste, articulée pour partie sur le volet « désenclavement » du plan « Espoir Banlieues », aidée par les partenariats publics et privés, peut favoriser un rééquilibrage du territoire au profit des populations des communes les plus urbanisées de l'est du Val d'Oise.

Parallèlement à la mise en place du Barreau de Gonesse, il est souhaitable de favoriser l'implantation de grands équipements emblématiques ou d'activités structurantes publiques ou privées.

---

<sup>13</sup> Voir Proposition n°31.

### **Proposition n°23 : Valoriser l'environnement naturel du Territoire**

Dans le cadre de la politique environnementale de la «Communauté de territoires»<sup>14</sup>, les partenaires des projets structurants (ZAC, triangle de Gonesse, opérations de renouvellement urbain...) devront s'engager dans une démarche environnementale.

Cette démarche devra viser en particulier la mise en valeur des voies d'eau et des espaces verts du Territoire de Roissy.

L'ensemble des parties concernées devront y être étroitement associées.

---

<sup>14</sup> Voir Proposition n° 31.

## **IX - AMELIORER LE LOGEMENT ET LE TRANSPORT DES SALARIES**

### **Proposition n°24 : Faciliter le logement des salariés**

Plusieurs entreprises développent déjà des politiques actives de soutien au logement de leurs salariés.

Dans le but de faciliter les déplacements, d'aider à l'installation des salariés de l'aéroport et de favoriser une plus forte cohésion d'intérêt, le logement des salariés sur le Territoire de Roissy doit constituer un objectif.

Il appartient aux entreprises et aux communes ou intercommunalités compétentes de développer leurs actions en ce sens, dans le respect, par ailleurs, du plan d'exposition au bruit (PEB).

### **Proposition n°25 : Faciliter les transports entre la plate-forme et les bassins de vie environnants**

Les transports de proximité pour les salariés de la plate-forme sont apparus comme une préoccupation majeure, pour laquelle les réponses actuelles sont insuffisantes, au point de vue quantitatif et qualitatif. La priorité doit être naturellement accordée aux transports en commun.

Plusieurs orientations importantes méritent des approfondissements :

- a) sur un plan général, l'amélioration des liaisons Est-Ouest, entre la plate-forme d'une part et vers le Val d'Oise et la Seine-et-Marne d'autre part ;
- b) la mise au point d'un schéma des infrastructures de transport, en fonction de la zone aéroportuaire elle-même, mais aussi des autres zones d'activités ou d'habitat existantes ou prévues ;
- c) la clarification du calendrier de réalisation des liaisons structurantes, en premier le barreau de Gonesse et, en phase temporaire, la mise en place rapide de solutions transitoires. La réalisation de plusieurs projets lourds structurants (RER B Nord+, première phase de la tangentielle nord, schéma directeur du RER D...) est déjà prévue à l'horizon 2012-2014. Il est important que les délais soient tenus. D'autres projets (Barreau de Gonesse, boulevard du Paris avec transport en commun en site propre...) ne sont au mieux qu'au stade des études. Ces études doivent être accélérées ;
- d) la densification et l'amélioration du réseau de bus (création ou modernisation de lignes, création de sites propres...), en mettant en place des modalités qui tiennent compte des horaires généralement décalés des salariés de l'aéroport ;



- e) une accélération, sur le bassin de Roissy, de la suppression du régime sur les interdictions de trafic local (datant de 1949), avec la création parallèle sur la plate-forme de points d'arrêts adaptés. Il en résulterait une amélioration quantitative et qualitative de l'offre ;
- f) la consolidation de la structure et la pérennisation, voire l'élargissement à d'autres partenaires, du financement des bus à la demande (Allo Bus) ;
- g) le développement des liaisons douces dans le Territoire de Roissy autour de la plate-forme : circuits pour les vélos sur la plate-forme, réseau de pistes cyclables à l'extérieur, mise en place de stations équipées et gardiennées, système de prêts de vélos ou de deux roues pour les employés jeunes ou en contrats de courte durée ;
- h) le développement d'incitations au covoiturage ;
- i) la coordination des plans de déplacements des entreprises de la zone aéroportuaire.

## **X – FAIRE DE PARIS-CHARLES-DE-GAULLE** **UN AEROPORT EXEMPLAIRE**

### **Proposition n°26 : Garantir la qualité de vie au travail sur la plate-forme**

- a) un plan « Qualité de la vie au travail » des salariés de la plate-forme pourrait résulter d'une étude commune à l'ensemble des instances compétentes des entreprises de la plate-forme. Il pourrait notamment s'intéresser aux conditions de repos, de restauration, de déplacements, de services rendus aux salariés (guichets administratifs, accueil des jeunes enfants, commerces et services de détail), de formation continue... en intégrant les enjeux du développement durable ;
- b) ce plan pourrait être complété, dans le respect du droit conventionnel existant, par un plan d'amélioration de la santé au travail et de la prévention des accidents du travail pour les salariés employés de la plate-forme. Il devra prendre en compte le turn-over important, la précarité de certaines catégories d'emplois, ainsi que l'ensemble de la chaîne de sous-traitance.

### **Proposition n°27 : Prendre plus en compte les impacts environnementaux des activités de la plate-forme.**

Dans la continuité des actions déjà engagées, doivent être développées les initiatives en faveur d'une meilleure gestion environnementale de la plate-forme, sur le plan de l'énergie (économies d'énergie et bilan carbone), des normes Haute Qualité Environnementale (HQE) de tous les bâtiments, du traitement des eaux usées, des circulations terrestres et sur les pistes, de l'alimentation en énergie des avions au sol (optimisation de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) au sol), du roulage des avions au sol..., en liaison avec les compagnies aériennes et les entreprises implantées sur la plate-forme.

Les résultats obtenus doivent être régulièrement publiés.

En particulier, toute réalisation nouvelle devra être soumise à une étude d'impact environnemental, par rapport aux impératifs du développement durable.

### **Proposition n°28 : Faciliter l'accès à l'aéroport**

Seul un recours plus important aux transports en commun permettra de réduire la pression sur les accès à l'aéroport, aujourd'hui difficiles.

- a) de ce fait, l'organisation souhaitable de priorités d'accès pour le transport en commun et les taxis devra faire l'objet d'une évaluation ;
- b) par ailleurs, il est proposé à titre expérimental d'autoriser les compagnies de taxi de banlieue à charger des passagers vers la banlieue comme cela se fait déjà à Orly ;

- c) dans l'immédiat, la mise au point d'un plan directeur de la circulation et des stationnements, avec des échéances à deux ans et à cinq ans, suivi des aménagements prioritaires indispensables (voirie, aires d'arrêt de bus, signalétique...), est urgente. Ce plan devrait améliorer la fluidité, libérer certains itinéraires et réduire les accidents. Il devrait évidemment comporter des précisions sur les circulations en bus, à vélo (pistes cyclables) ou à pied, avec les signalétiques nécessaires (dont les distances estimées) ;
- d) à plus long terme, pour la desserte interne de l'aéroport, une limitation progressive de l'usage des voitures particulières permettrait une plus grande fluidité, en particulier pour les transports en commun, ainsi que pour la circulation des secours. L'offre de parking sur la plate-forme pourrait ainsi être modifiée et adaptée progressivement, en expérimentant l'organisation de stationnements à l'extérieur, à partir des accès est, ouest, nord et sud ;
- e) une telle organisation devrait s'accompagner obligatoirement d'une redéfinition des transports internes qui devraient être bien organisés, densifiés, rapides et efficaces, dans un premier temps par un système de navettes, ensuite par un prolongement diversifié de CDG-Val, avec l'objectif de desservir un jour, par un transport collectif unique, l'ensemble des secteurs stratégiques de l'aéroport (à l'image des transports internes des grands parcs d'attraction ou de certains aéroports étrangers). Il convient de prévoir une participation significative du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) au financement de ces investissements.

### **Proposition n°29 : Assurer une gestion foncière durable de l'aéroport**

En application des principes du développement durable, le maintien de la doctrine actuelle de gestion durable du domaine foncier apparaît utile pour l'ensemble des acteurs et la préservation d'un espace rare.

La définition de cette doctrine relève d'une relation partenariale entre l'Etat et Aéroports de Paris (ADP).

Elle devra continuer de reposer sur :

- a) un plan masse de l'aéroport validé par le ministre en charge des Transports,
- b) un périmètre dit « bleu » pour lequel le ministre en charge des Transports dispose d'un droit de véto quant aux mutations de terrain ;
- c) un espace situé hors périmètre « bleu », soumis à un régime de notification.

Ce dispositif permet de concilier, pour le moyen et long terme :

- la préservation des espaces nécessaires aux besoins aéronautiques, aux circulations, aux transports et aux stationnements ;
- l'implantation des services et des commerces en harmonie avec les besoins des dizaines de milliers de salariés concernés et des populations de la zone ;
- le développement d'un immobilier industriel et d'affaires, source d'emplois.

## **Proposition n°30 : Permettre à ADP de se doter d'un outil de coordination des acteurs**

Les activités exercées sur la plate-forme aéroportuaire le sont sous la seule responsabilité des entreprises exploitantes. La localisation sur la plate-forme comporte pour ces entreprises des bénéfices induits et des obligations, notamment en matière de sécurité. Cette situation particulière implique, de fait, une imbrication d'intérêts qui justifie d'aller plus loin que les mesures prises en vertu du cahier des charges annexé au décret du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris et plus loin que les actuelles initiatives louables développées notamment sous la forme de « clubs », en matière de ressources humaines ou de gestion environnementale par exemple.

Ainsi, un Comité d'innovation et de coordination de la plate-forme pourrait être créé, réunissant sous la présidence de l'exploitant de l'aéroport et en présence du représentant de l'Etat sur la plate-forme :

- les représentants des entreprises de la plate-forme ;
- les représentants des salariés de la plate-forme ;
- les services publics présents sur la plate-forme.

Ce comité aurait une vocation opérationnelle et engagerait les entreprises présentes sur la plate-forme à poursuivre et développer des pratiques et des procédures conformes aux normes de développement durable et viserait pour cela la certification de leurs actions. L'échange d'informations permettrait une approche consolidée ainsi que des mutualisations à l'échelle de la plate-forme sur quelques domaines tels que :

- a) sur le plan technique : les déplacements sur la plate-forme, l'accompagnement des mesures de sécurité, les achats, les liaisons numériques, les économies d'énergie, la gestion de l'eau et des déchets, la limitation des pollutions atmosphériques... ;
- b) sur le plan social : la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, la prévention des accidents du travail, l'accueil du public et des travailleurs handicapés... ;
- c) sur le plan de la communication : la valorisation des initiatives exemplaires en matière de développement durable.

Ce Comité favoriserait l'innovation et la recherche dans les domaines technologiques et sociaux et lancerait des concours publics à cet effet.

Ce Comité permettrait d'instaurer une meilleure coopération entre ADP et ses partenaires.

Dans la mesure où les travaux de ce Comité feraient l'objet d'une information de la « Communauté de territoires»<sup>15</sup> et du Conseil consultatif du développement durable, il est indispensable que la dimension « communication » constitue désormais une priorité absolue pour les équipes d'ADP et de ses partenaires.

---

<sup>15</sup> Voir Proposition n° 31.

## **XI - CREER UNE « COMMUNAUTE DE TERRITOIRES » ET RENFORCER LA PRESENCE DE L'ETAT**

Le Territoire de Roissy concerne plus d'une centaine de communes, de nombreuses intercommunalités, réparties sur trois départements d'Ile-de-France et les régions voisines. Il n'est pas surprenant que l'organisation soit difficile, complexe et constitue une source d'inégalités importantes et de mauvaise répartition des richesses produites. Dès lors qu'il n'y pas de périmètre idéal, ce qui importe c'est de constituer les structures les plus aptes à porter, dans le temps et avec les adaptations nécessaires, un projet pour le Territoire de Roissy.

Pour utiliser pleinement la dynamique aéroportuaire en assurant un développement équilibré du territoire, une modification de la gouvernance s'impose.

Elle implique plusieurs conditions indispensables :

Première condition : une vision stratégique clairement exprimée par l'Etat, tant pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle que pour le Territoire de Roissy, dans la mesure où le développement durable de ces espaces constitue un enjeu national, voire européen ;

Deuxième condition : un dialogue étroit et une coordination permanente entre l'ensemble des acteurs décisionnels (Etat, collectivités territoriales, organismes privés) ;

Troisième condition : une écoute réelle des attentes et des propositions des riverains.

### **Proposition n°31 : Créer une « Communauté de territoires »**

La loi sur les communautés aéroportuaires du 23 février 2004 constituait un cadre intéressant, qui n'a toutefois pas été mis en œuvre notamment du fait des réticences des acteurs. Il convient de ne pas poursuivre sur cette voie de Communauté aéroportuaire telle que définie par la loi de 2004

En revanche la création d'un établissement public est souhaitable pour coordonner les politiques et assurer les redistributions économiques et fiscales, dans l'attente et sans préjuger des évolutions par ailleurs souhaitables en matière d'intercommunalité. Une mesure législative est nécessaire pour définir l'appellation, l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle structure.

De même il est indispensable, à l'inverse de la situation actuelle, que les ressources financières et fiscales générées par l'activité aéroportuaire soient plus équitablement réparties entre les collectivités territoriales, notamment au bénéfice de celles qui subissent des nuisances importantes ou connaissent une situation économique et sociale moins favorable ou doivent faire face à des besoins importants en logement.

a) Les objectifs à atteindre sont clairs :

- associer l'Etat, les collectivités territoriales (Région Ile-de-France, départements de Seine-Saint-Denis, Val d'Oise et Seine-et-Marne, intercommunalités et communes) et les

acteurs économiques pour mettre en œuvre des actions communes concertées, dans le cadre d'un dialogue continu, autour d'un périmètre déterminé avec les collectivités locales ;

- prendre en compte les attentes et les propositions des associations de défense de l'environnement et de riverains, exprimées au sein du Conseil consultatif du développement durable<sup>18</sup>, créé en lieu et place de l'actuelle Commission consultative de l'environnement.

b) La « Communauté de territoires » aurait pour mission notamment :

- de gérer le dispositif d'aide à l'insonorisation et le programme pluri annuel proposé (la gestion du dispositif resterait déléguée à ADP comme actuellement, suivant les orientations et décisions prises par la Commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) relevant désormais de la « Communauté de territoires ») ;
- d'assurer, dans l'attente ou en complément d'éventuels regroupements intercommunaux qui opéreraient en ce sens, les redistributions fiscales indispensables entre communes et intercommunalités du territoire et de favoriser, notamment, une unification progressive des taux de la taxe professionnelle, prioritairement sur le périmètre de la plate-forme ;
- de financer des projets d'intérêt local structurant visant à une meilleure intégration entre l'activité aéroportuaire et induite par celle-ci, et le développement du territoire (projets économiques, sociaux, environnementaux et culturels).

Un groupe de travail associant l'Etat, le Conseil régional Ile-de-France et l'ensemble des partenaires pourrait être chargé de faire une proposition de modification législative tant sur l'organisation de cette Communauté que sur les financements.

### **Proposition n°32 : Doter la « Communauté de territoires » des ressources financières nécessaires à son action**

Le Fonds de compensation des nuisances aériennes serait réformé et ses ressources intégrées à celles de la « Communauté de territoires » qui comprendraient :

- a) les fonds affectés au financement des aides à l'insonorisation : les fonds tirés de la Taxe sur les nuisances aériennes (TNSA), avec la création éventuelle d'un fonds d'intervention gagé sur son produit, des amendes prononcées à l'encontre des compagnies aériennes et des avances de collectivités territoriales, à l'exemple de celle déjà décidée par le Conseil régional Ile-de-France<sup>19</sup> ;
- b) les prélèvements directs sur la taxe professionnelle des établissements exceptionnels, actuellement affectés au fonds de compensation des nuisances aériennes :
  - dans un but de simplification et d'efficacité, les prélèvements seraient effectués directement au bénéfice de la « Communauté de territoires » ;

---

<sup>18</sup> Voir Proposition n°1.

<sup>19</sup> Voir Proposition n° 7.

- le taux de prélèvement sur la taxe professionnelle des intercommunalités serait relevé et le champ des établissements concernés par l'écrêtement de la taxe professionnelle étendu ;
  - des taux d'écrêtement seraient fixés à un niveau plus élevé sur la part correspondant à la croissance du produit de la taxe ;
- c) d'autres ressources seraient mobilisées :
- l'actuelle contribution de l'exploitant aéroportuaire serait maintenue, la loi en fixerait le principe, le montant et le mode d'indexation ;
  - une cotisation ou participation volontaire proposée à l'ensemble des entreprises de la plate-forme et des zones d'activités voisines tirant avantage de leur localisation sur ou à proximité de l'aéroport et/ou bénéficiaires directes de l'activité de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.
- d) Les dépenses de la « Communauté de territoires » seraient constituées :
- de dotations versées aux communes situées en zone de plan d'exposition au bruit (PEB), favorisant à titre principal les communes les moins riches fiscalement et confrontées aux dépenses sociales les plus lourdes (les dotations d'un montant inférieur à un certain seuil seraient exclues et remises en répartition) ;
  - du financement de projets ;
  - du fonctionnement de la « Communauté de territoires ».

### **Proposition n°33 : Consolider le rôle de l'Etat dans la gouvernance**

L'Etat a un rôle majeur à jouer, dans le respect des compétences des collectivités territoriales et de la libre initiative des acteurs privés, en faveur d'un développement équilibré et durable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et du Territoire de Roissy.

La mission de l'Etat est quadruple :

- garantir la libre expression de toutes les parties prenantes ;
  - protéger la qualité de vie de la population du Territoire de Roissy ;
  - favoriser l'émergence d'une véritable vision stratégique, partagée par tous les acteurs ;
  - assurer la cohérence, dans le temps et dans l'espace, des actions de l'Etat sur le Territoire de Roissy, par-delà les découpages administratifs existants.
- a) Sur le plan administratif, ces objectifs impliquent une coordination accrue des actions de l'Etat sur le Territoire de Roissy.

Une première étape a été réalisée avec la création d'un poste de sous-préfet de Roissy, chargé principalement des questions de sécurité.

Il convient d'aller plus loin, notamment pour stimuler le développement durable de l'aéroport et accompagner l'action souhaitable au niveau des collectivités territoriales.

Un préfet délégué unique, auprès du préfet de région, représenterait l'Etat sur la plate-forme, en liaison avec les préfets des départements concernés, pour les questions de sécurité et de sûreté, mais également de protection environnementale, de protection sanitaire, de suivi des documents d'urbanisme et de la délivrance des autorisations de construire, de coordination des actions de développement économique et social des zones alentours. Outre des moyens propres, il pourrait bien entendu mobiliser en cas de besoin les services de chacun des préfets.

- b) Sur le plan stratégique, seule une haute personnalité désignée par l'Etat serait en situation de construire une vision d'avenir pour le Territoire de Roissy, dans le cadre d'un dialogue étroit et permanent avec l'ensemble des parties prenantes.

Cette personnalité devrait être désignée pour sa capacité à faire dialoguer toutes les parties prenantes et à faire émerger entre elles des consensus durables.

Elle doit impérativement bénéficier d'un positionnement institutionnel incontestable. A ce titre, elle pourrait, par exemple, recevoir le titre de « Délégué national au développement durable de Roissy » et serait placée auprès du Secrétaire d'Etat au Développement de la Région capitale. Elle présiderait de droit le CCDD.

Disposant d'un mandat suffisamment long, ce délégué national assurerait notamment le suivi de la mise en application, en concertation avec l'ensemble des intervenants concernés, des orientations qui seront adoptées à partir du présent cahier de propositions. La complexité technique et la gestion des oppositions d'intérêt ne peuvent trouver d'issue sans une autorité globale de haut niveau.



## **XII - ENGAGER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DES DECISIONS**

### **Proposition n°34 : Définir un calendrier de mise en œuvre**

Le développement durable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et du Territoire de Roissy implique une lisibilité des mesures et de leur rythme de mise en œuvre concrète.

Ainsi, il est indispensable que, dans la mesure du possible, la prise des décisions s'accompagne systématiquement, de la part de chaque acteur concerné, de la définition d'un calendrier précis de mise en œuvre.

### **Proposition n°35 : Garantir le suivi des décisions**

Il est proposé de publier chaque année, à destination de tous les acteurs, et notamment des collectivités, des associations et de l'ensemble des personnes concernées par l'aéroport, un bilan de la mise en application des décisions actées sur la base du présent cahier de propositions et des résultats obtenus.

Un tableau de bord correspondant pourrait être présenté au Conseil consultatif du développement durable.<sup>20</sup> Ce bilan serait accompagné de l'avis de toutes les parties prenantes au développement durable de Roissy.

---

<sup>20</sup> Voir Proposition n° 1.

# ANNEXES

---

## **Remerciements**

### **Annexe n° 1**

Lettre de mission de Monsieur le Président de la République en date du 4 février 2008

### **Annexe n° 2**

Liste des personnalités, institutions et organismes auditionnés par la Mission

### **Annexe n° 3**

Déplacements de la Mission à l'étranger

### **Annexe n° 4**

Faits et Chiffres clefs