Enjeu sociétal et activité aéroportuaire, du risque à l'opportunité

Adama Sarr

▶ **To cite this version:**

Adama Sarr. Enjeu sociétal et activité aéroportuaire, du risque à l'opportunité. Droit. 2017. dumas-01622777

HAL Id: dumas-01622777

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01622777

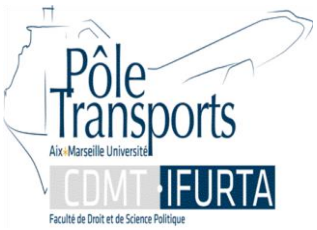
Submitted on 22 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

« Enjeu sociétal et activité aéroportuaire : du risque à l'opportunité »

présenté par

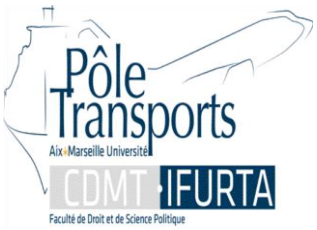
SARR Adama

SOUS LA DIRECTION DE :
M. CYRIL BLOCH, PROFESSEUR DE
DROIT DES TRANSPORTS À L'UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE,
DIRECTEUR DU CENTRE DE DROIT MARITIME
ET DES TRANSPORTS (CDMT)

3 avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence Cedex 1

AIX-MARSEILLE UNIVERSITE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE



INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE
DU TRANSPORT AERIEN

MASTER 2 Professionnel
Droit et Management du Transport Aérien

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

Année 2016 - 2017

« Enjeu sociétal et activité aéroportuaire : du risque à l'opportunité »

présenté par

SARR Adama

SOUS LA DIRECTION DE :
M. CYRIL BLOCH, PROFESSEUR DE DROIT DES TRANSPORTS À L'UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE, DIRECTEUR DU CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

3 avenue Robert Schuman - 13628 Aix-en-Provence Cedex 1

REMERCIEMENTS:

À mes Parents pour leur soutien, leurs encouragements ainsi que tous les sacrifices qu'ils ont faits pour moi,

À Monsieur Loïc Grard pour m'avoir fait découvrir et aimer le Droit aérien,

À Monsieur Lionel Lassagne pour son encadrement judicieux et précieux dans mes travaux de recherche,

À Monsieur le Président Victor Haïm et Monsieur Sylvain Dépalle pour leur accueil à l'ACNUSA et pour le temps qu'ils ont daigné accorder à nos échanges, forts constructifs pour ma part,

À mes camarades de promotion pour tous les échanges enrichissants et tous ces bons moments passés ensemble,

À ma petite-amie Ndèye Fatou Yakham Mbaye pour l'amour, le soutien et la confiance qu'elle m'a témoigné pendant certains des moments difficiles vécus cette année,

À Aziz, Yali, Fatima, Mbaye, Abdoulaye, Adama à ma famille, mes amis et à tous ceux qui de près ou de loin ont permis l'élaboration de ce mémoire,

Enfin, à Monsieur Mamadou Lamine Coulibaly et à toute sa famille pour m'avoir chaleureusement accueilli en France, pour le soutien et les conseils tout le long de mon cursus.

Les opinions exprimées dans ce mémoire sont propres à leur auteur et n'engagent pas l'Université d'Aix-Marseille.

SOMMAIRE :

INTRODUCTION……..*p. 8*

Titre Préliminaire : L'aéroport et la société : des impacts territoriaux divers……..*p. 17*

Chapitre I : L'impact socio-économique des aéroports……...*p.17*

Chapitre II : L'impact environnemental de l'activité aéroportuaire……*p. 22*

Titre I : La problématique sociétale : Un enjeu moderne du développement aéroportuaire……...*p. 27*

Chapitre I : Un enjeu originellement en marge de la croissance aéroportuaire……*p. 27*

Chapitre II : Des risques sociétaux de l'activité aéroportuaire…….*p. 35*

Titre II : L'enjeu sociétal : de la gestion de risques à un élément incontournable de la démarche de développement des aéroports……..*p. 51*

Chapitre I : Les outils réglementaires de maîtrise des risques sociétaux aéroportuaires……*p. 51*

Chapitre II : L'avènement de la responsabilité sociétale des aéroports……...*p. 63*

CONCLUSION……*p. 72*

TABLE DES ABREVIATIONS ET SIGLES UTILISES :

ACA	Airport Carbon Accreditation
ACI	Airport Council International / Conseil International des Aéroports
ACIPA	Association Citoyenne Intercommunale des populations concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ADP	Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris)
ADL	Aéroports de Lyon
ADVOCNAR	Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes (Roissy – Charles de Gaulle)
AGO	Aéroport du Grand Ouest
ARC	Airport Regions Conference
ASA	Accords sur les Services Aériens
CAEP	Committee on Aviation Environmental Protection
CCAR	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDG	Aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DNL	day-night average sound Level
EPNdB	Effective Perceived Noise decibel
FNEP	Fondation Nationale Entreprise et Performance
GES	Gaz à Effet de Serr
HACAN	Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise
IATA	International Air Transport Association / Association Internationale du Transport Aérien
IGMP	Indice Global Mesuré Pondéré
LBG	Aéroport de Paris-Le Bourget

Lden	day-evening-night Level
MEDD	Maison de l'Environnement et du Développement Durable
MIT	Massachusetts Institute of Technology
NDDL	Notre-Dame-des Landes
OACI/ICAO	Organisation de l'Aviation Civile Internationale / International Civil Aviation Organisation
OLY	Aéroport de Paris – Orly
PIB	Produit Intérieur Brut
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	Plan de Gêne Sonore
RSE	Responsabilité Sociale/Sociétale des Entreprises
RSO	Responsabilité Sociale/Sociétale des Organisations
SA	Société Anonyme
UE	Union Européenne
UNEP/PNUE	United Nations Environment Program/ Programme des Nations Unies pour l'Environnement
ZAD	Zone d'aménagement différé
ZAD*	Zone à défendre

INTRODUCTION :

« L'environnement du projet, c'est ce qui a cessé de l'environner pour l'envahir et le concerner »[1].

Ces termes résument assez bien le contexte moderne au sein duquel la question environnementale est devenue un enjeu de société, quelle que soit l'activité concernée. C'est ainsi que l'on a choisi dans ce mémoire de confronter le concept d'enjeu sociétal à l'activité aéroportuaire qui représente l'interface du transport aérien avec les communautés qui l'accueillent. Mais avant d'avancer dans nos développements sur ce sujet, quelques précisions sémantiques s'imposent pour le comprendre et expliciter les raisons nous ayant poussé à le choisir.

1.**Les différentes dimensions de la notion d'aéroport**. L'Annexe 14 de la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944 caractérise l'aérodrome comme une « *surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface* »[2]. Cette définition retranscrit une approche assez technique des infrastructures aériennes et ne se concentre que sur les installations réservées au traitement du trafic des appareils comme les pistes et les aires de stationnement.

Le concept d'aéroport, quant à lui, se veut plus large et définit également l'ensemble des installations et bâtiments destinés au traitement des passagers et du fret aérien. Il englobe aussi bien les pistes, les aides à la navigation, les dépôts de pétrole, que les aérogares dédiées aux passagers et au fret transportés par les compagnies aériennes. En d'autres termes, l'aéroport se détermine aussi bien par les infrastructures « *côté piste* », nécessaires à la navigation aérienne, qu'à travers celles « *côté ville* » [3], indispensables pour le transport aérien.

Avant les années 1920s, les infrastructures pionnières dans l'accueil du transport aérien s'apparentaient plus à des aérodromes. Elles étaient composées de structures temporaires, assez simples (tentes, hangars, marquage au sol), implantées sur de larges étendues plates, dénuées d'obstacles (champs, hippodromes). Cela s'expliquait aisément dans

[1] Jacques LOLIVE et Olivier SOUBEYRAN, « *Comment prévenir les controverses environnementales ?* », Aménagement et Nature, n°134, Septembre 1999, p.136, http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/49104/amenat_1999_134_136.pdf?sequence=1.

[2] « Convention relative à l'aviation civile internationale » conclue à Chicago le 7 Décembre 1944, Annexe 14 : Aérodromes, Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes, p. 1-1 ; Code de l'Aviation Civile, Titre 1er – Chapitre 1er – Article R211-1.

[3] J-F. GUITARD, Cours de Gestion des Aéroports, 17ème édition, 2017.

un contexte où la production en série d'aéronefs n'existait pas et où les garanties de sécurité du transport aérien ne permettaient pas encore de le considérer comme l'un des principaux moyens de transport dans le monde. La priorité était donc d'aménager des aérodromes pour accueillir les appareils des grands « concepteurs et aventuriers » de l'aviation à l'époque.

Dans les années 1940s et pendant l'entre-deux guerres, les progrès réalisés par ces derniers ont permis de mettre en place une aviation commerciale. Ainsi, les premières aérogares ont commencé à apparaître, juste après la construction des premières pistes en béton[4], pour abriter progressivement : les passagers, ainsi que les services commerciaux des compagnies aériennes, les services des douanes et les services administratifs de l'aéroport.

L'aéroport représente alors une entité d'accueil et de gestion d'une activité qui est graduellement devenue commerciale, mais qui pour les Etats se concevait comme un service public. C'est d'ailleurs ce qui explique que la convention de Chicago ait mis en place un marché du transport par aéronef assez régulé[5]. Cette perception du transport aérien en tant que service public a fortement influencé les modes de gestion des aéroports à l'origine.

2. **La gestion aéroportuaire : d'une activité de service public à une activité sociétaire sous tutelle étatique**. Comme l'affirme M. Jean- François GUITARD, « *la gestion des aérodromes a historiquement été l'apanage des Etats (ou des collectivités territoriales). Cette situation a globalement perduré jusqu'à la deuxième guerre mondiale, et reste encore aujourd'hui d'actualité dans de nombreux pays »*[6]. En effet, les Etats ont très tôt perçu l'intérêt stratégique des aéroports. Cela s'est vérifié d'abord dans le domaine militaire, mais surtout en matière d'aménagement du territoire où ils se sont avérés être de formidables outils structurants pour l'Etat.

Les infrastructures aéroportuaires ont pendant longtemps été gérés par des personnes publiques, soit en régie directe, soit par le biais d'établissements publics[7], ou plus tard par les chambres de commerce et d'industrie. Cette gestion aéroportuaire publique traduisait la volonté des autorités d'avoir une « mainmise » sur la stratégie de leur secteur aérien et a ainsi coïncidé avec le développement de compagnies nationales, elles aussi publiques. Mais elle visait également à assurer une connectivité maximale pour les territoires abritant les aéroports, et, plus généralement, pour l'économie nationale.

---

[4] *Ibidem*. C'est notamment le cas pour la plateforme de Paris-Le Bourget et aussi de l'Aéroport de Genève.

[5] En effet, selon la Convention de Chicago, aussi bien la capacité, les fréquences que les prix du transport aérien étaient négociés entre les Etats et déterminés dans des accords bilatéraux de services aériens dont le premier exemple fut celui des Bermudes entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni en 1946. Cf. Convention de Chicago *op.cit.* ; O.A.C.I, Secrétariat Général, Manuel de la Réglementation du Transport Aérien International, 2ème édition, Doc 9626, 2004, p.25 (2.0-1).

[6] Jean-François GUITARD, Cours de Gestion des Aéroports, 17ème édition,2017, p.35.

[7] Organisme spécialement institué par la loi en vue d'assurer le fonctionnement de certains services publics spéciaux. Bien que rattaché à l'Etat ou à une collectivité territoriale, il jouit d'une vie propre et de l'autonomie financière. Il a une personnalité juridique complète mais est soumis à la tutelle administrative du gouvernement dont il doit obtenir l'autorisation pour l'exercice des actes juridiques les plus importants.

Cependant, l'évolution de l'aviation civile internationale a renforcé l'aspect industriel et commercial de l'activité aéroportuaire. Le trafic passager a connu une augmentation exponentielle en raison de la « démocratisation » du transport aérien. Celle-ci est intimement liée à la libéralisation du transport aérien, d'abord aux Etats-Unis, puis en Europe, qui a ouvert le marché des compagnies aériennes à la concurrence[8]. Les infrastructures aéroportuaires, comme les gestionnaires, ont dû s'adapter à ce contexte et se sont aussi retrouvées en concurrence, face aux nouvelles exigences de leurs usagers (les compagnies aériennes surtout, et de plus en plus les passagers).

Dans ce cadre, l'Etat, comme les « CCI »[9], sont petit à petit apparus comme inadaptés pour gérer, seuls et convenablement, un service public industriel et commercial[10] ayant une telle marge de croissance. Et c'est cet état de fait que sont venues entériner, en France, les différentes dispositions législatives ayant modifié le statut d'Aéroport de Paris (ADP – désormais connu sous le nom de Paris Aéroport) et des aéroports régionaux[11].

Que ce soit sous forme de licence ou de concession[12], l'Etat se déleste partiellement de la gestion au profit d'entités qui, malgré un actionnariat qui demeure quelques fois public, sont légalement reconnues comme des sociétés de droit privé. « *L'introduction de la concurrence, à la fois pour et dans l'exploitation des aéroports français, a conduit à une « modernisation » de leur gestion, que l'on peut même qualifier de « privatisation » dans la mesure où les acteurs s'accordent à reconnaître qu'elle s'inspire ouvertement des méthodes du secteur privé* »[13]. Les gestionnaires aéroportuaires sont ainsi devenus des entreprises, dont

---

[8] Corinne FAYOLLE, « La dérégulation du transport aérien en Europe. (1987-1997) », Guerres mondiales et conflits contemporains 2003/1 (n° 209).

[9] Chambre de commerce et de l'Industrie.

[10] Tribunal des Conflits, 22 Janvier 1921, Société Commerciale de l'Ouest Africain définit les services publics industriels et commerciaux (SPIC) comme des services publics dont la gestion est similaire à celle d'une activité privée d'entreprise. Si ils sont pris en charge par l'Etat ce n'est que de façon accidentelle et occasionnelle ou parce qu'aucun particulier ne s'en est chargé. Voir aussi CE, Ass., 16 novembre 1956, Union syndicale des industries aéronautiques qui fixe les critères d'identification d'un SPIC.

[11] Loi du 20 Avril 2005 « relative aux aéroports » : les articles 1 à 6 consacrent la transformation d'Aéroports de Paris (à l'époque) en Société anonyme et lui confère une licence pour la gestion des plateformes qui lui sont confiées ; les articles 7 et suivants, quant à eux, concernent l'évolution progressive des gestionnaires des grands aéroports régionaux qui deviennent aussi des sociétés anonymes, mais ne bénéficient que d'une concession de la gestion aéroportuaire. cf.https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000786314 et J.F GUITARD, « *Cours de Gestion des Aéroports* », 17ème édition, 2017 pour plus de détail sur cette question.

[12] **La licence** est un contrat qui confère à son titulaire le droit d'exploiter une activité commerciale tout en respectant un cahier des charges défini contractuellement et réglementairement par l'Etat. Elle présente un caractère indéfini car elle ne peut être retirée à son bénéficiaire tant que ce dernier respecte ledit cahier des charges. **La concession** quant à elle est l'acte par lequel une entité publique charge une personne physique ou morale d'assurer l'exécution de travaux ou le fonctionnement d'un service publics moyennant l'octroi d'une rémunération fixée sous la forme de redevances perçues sur les usagers de l'ouvrage ou du service. Cf. J-F. GUITARD, *op.cit*., p.38-39.

[13] P. BEYRIE, « *Le changement du régime de gestion des aéroports régionaux français, Une privatisation à deux échelles qui va bouleverser le secteur aérien : Les exemples des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Grenoble-*

le cœur de métier est d'organiser et de faciliter la mobilité pour les compagnies aériennes et leurs passagers. Ce constat ne se limite pas qu'en France et se vérifie à travers toute l'Europe[14] et les grandes sociétés aéroportuaires telles que Paris Aéroports (ADP), Vinci Airports, ou encore TAV. Il est d'ailleurs appuyé par l'*Airport Council International* (ACI) Europe avec les termes suivants :

***Figure 1**. La privatisation des aéroports selon ACI Europe*[15].

L'activité aéroportuaire présente toutefois des spécificités qui font que les autorités publiques ne peuvent pas totalement s'y désintéresser. Cela est d'ailleurs parfaitement rappelé par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) et par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) lorsqu'elles soulignent que « *si l'État, dont le préfet est le représentant local, s'est désengagé de la gestion directe de l'aéroport, il n'en conserve pas moins son rôle de garant de l'application de la réglementation et de recherche de la meilleure conciliation possible entre les différents intérêts en présence* »[16]. La conduite d'une telle activité présente des exigences importantes, notamment en matière de sûreté et de sécurité, qui amènent l'Etat à conserver un rôle de tutelle sur les aéroports.

3. **La gestion aéroportuaire : une activité en perpétuel développement**. L'une des principales caractéristiques du transport aérien se situe dans sa résilience face aux crises. En

---

Isère », Mémoire de recherche rédigé sous la direction de Messieurs Alain BONNAFOUS et Pierre-Yves PEGUY, UNIVERSITE LYON 2, Institut d'Etudes Politiques de Lyon, Septembre 2008, p.32

[14] B. TREVIDIC., « *Les aéroports privatisés gagnent du terrain dans le monde* », *Les Echos*, 27 Mars 2017.

[15] ACI Europe, « *How Airports Compete* », 2013, p.6 : ce document regroupe les grandes idées du rapport de l'ACI Europe intitulé « Airport competition in Europe » publié par l'institution en Juin 2012. « *Les aéroports sont de plus en plus privatisés et centrés sur une logique de business, avec la capacité supplémentaire générée par les nouveaux entrants dans le marché. Une enquête sur la propriété des aéroports menée en 2010 a constaté que 80 % des aéroports européens sont « privatisés », avec près de 48 % des passagers européens voyageant par des aéroports avec des actionnaires privés* ».

[16] ACNUSA, Rapport Annuel 2016, Février 2017, ISBN : 978-2-11-138236-7, http://www.acnusa.fr/fr/les-publications/rapports-dactivite/7, p.57

effet, depuis la Seconde Guerre Mondiale, et malgré les différentes crises qui l'ont affecté (crises pétrolières, évènements du 11 septembre, etc.), l'industrie aérienne a connu une croissance fulgurante et continue. Le trafic mondial qui double tous les 15 ans, et dont la croissance est corrélée à celle du Produit Intérieur Brut, a connu une hausse de *6,3%* en 2016 pour atteindre le chiffre record de 3,7 milliards de passagers, d'après les données IATA[17].

Cette résilience est liée à la capacité d'adaptation de l'industrie aux mutations technologiques et sociologiques dans le monde. Les différents acteurs ont su détecter le potentiel de croissance que recelaient des phénomènes tels que la mondialisation ou les progrès technologiques (aussi bien en matière aéronautique et technique qu'en matière de digitalisation) et se servir de ces derniers pour améliorer leurs performances et la qualité des services fournis.

Le transport aérien a certainement profité, pour se développer, de l'environnement favorable créé par une société mondialisée, avec une nécessité de connectivité matérielle (à travers les moyens de transports) comme immatérielle (à travers les moyens de communication). Une innovation constante se perçoit dès lors dans tous les maillons de sa chaîne. Les aéroports, dont les standards en termes de sécurité, de sûreté, d'aménagement de pistes ou encore de parcours passagers se sont nettement améliorés au fil du temps, n'y font certainement pas exception.

Les perspectives annoncées de croissance du transport aérien confortent l'idée d'une gestion aéroportuaire faisant l'objet d'une constante adaptation stratégique et de capacité d'accueil, dans un contexte où la problématique de la congestion aéroportuaire commence à prendre de l'ampleur[18].

4. **Société moderne et activités économiques : une prise de conscience progressive**. Une Société peut se définir comme une « *communauté d'individus organisée autour d'institutions communes (économiques, politiques, juridiques, etc.) dans le cadre d'un état ou plus généralement dans le cadre d'une civilisation, à un moment historique défini* »[19]. A notre sens, elle caractérise aussi l'environnement, le milieu, le cadre dans lequel se développe les différentes activités de cette communauté. C'est dans ces deux acceptions que nous considérerons ce terme dans ce mémoire.

---

[17] IATA : International Air Transport Association ou Association Internationale du transport Aérien est une organisation commerciale internationale regroupant la quasi-totalité des compagnies aériennes du monde.

[18] L'exemple le plus connu concernant la plateforme de Londres Heathrow. Cf. F. GLISZCZYNSKI, « Les aéroports européens pourront-ils absorber la croissance du trafic ? (Aéroports de Paris, Heathrow », La Tribune, 07/07/2014, http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20140704trib000838541/la-frisolite-des-aeroports-europeens.html.

[19] Centre national de Ressources textuelles et Lexicales (CNRTL), http://www.cnrtl.fr/lexicographie/soci%C3%A9t%C3%A9.

Comme souligné précédemment, la société a subi de grandes mutations, depuis les années 1940, parmi lesquelles nous pouvons citer une modernisation des moyens de communication. Les populations, au fil du temps, ont vu se multiplier les sources d'information, ce qui a eu comme conséquence d'accroître leur intérêt pour les différentes activités (publiques comme privées) émergeant dans leur environnement.

La circulation facilitée et rapide de l'information a participé à la naissance d'une prise de conscience collective des populations concernant l'environnement qui les entoure. Les activités économiques commencent dès lors à présenter des enjeux sociétaux liés à cette prise de conscience. Cela s'est matérialisé par l'apparition de diverses associations citoyennes, et globalement d'une société civile forte, qui ne faisait plus une confiance « aveugle » aux autorités publiques et aux multinationales dans la conduite de leur activité.

Cela coïncide d'ailleurs avec l'apparition d'une valeur structurante de la Société moderne, formalisée à travers le concept de « développement durable ». Dès 1987, celui-ci a pu être génériquement défini, par la Commission onusienne « Brundtland », comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* ». Toutefois, il a fait depuis lors l'objet d'une approche plus détaillée, étant identifié comme reposant sur trois sphères : celles économique, sociale et environnementale.

La conception tripolaire du développement durable veut que la bonne prise en compte de ce triptyque mène, en principe, à un développement des activités humaines sur le long terme, sans mettre en péril le cadre de vie des générations futures.

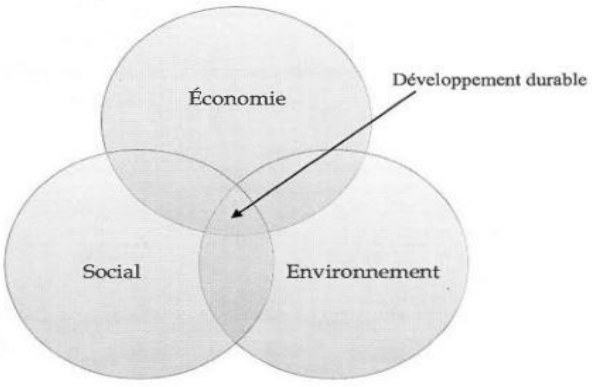


***Figure 2** : Les trois piliers du développement durable*.

Malgré les remarques qui peuvent être faites sur une éventuelle « *hiérarchisation* » ou une « *substituabilité* » de ces différentes dimensions[20], cette approche du développement

[20] R. OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », sous la direction de Mme Corine Gendron, Université du Québec à Montréal, Novembre 2013, p.16-18 : 1.2 Les nouvelles conceptions du développement durable.

durable imprègne désormais la majeure partie des activités économiques, qu'elles fassent l'objet d'une gestion publique ou privée.

En outre elle se décline, de façon plus poussée, à travers la notion de responsabilité sociétale des entreprises (ci-après RSE). Cette dernière apparait comme « *l'intégration volontaire, par les entreprises, de préoccupations sociales et environnementales à leurs activités commerciales et à leurs relations avec leurs parties prenantes* »[21] et vise communément à rappeler à « *l'acteur corporatif qu'il évolue dans des milieux naturel et social qui possèdent tous deux leurs limites et leurs propres logiques* »[22].

Une prise de conscience progressive et collective s'est développée à mesure que les aspirations ainsi que le niveau de vie et d'information des populations ont évolué. Et en ce sens, la RSE complexifie la dimension sociale du développement durable pour l'entreprise. Elle implique, en plus d'un aspect social interne lié à l'amélioration des conditions de travail et du traitement des salariés[23], un aspect social externe (ou sociétal), qui vise les interactions de l'entreprise ou de l'activité concernée avec la Société. C'est d'ailleurs dans cette veine que s'inscrit le sujet de ce mémoire qui nous amène à nous pencher sur les relations entre l'entreprise aéroportuaire en général et sa communauté d'implantation.

5. **Aéroport et Société.** Les aéroports sont désormais gérés dans une logique d'entreprise et se retrouvent dans un secteur d'activité connaissant une croissance constante depuis des décennies. Toutefois, l'aéroport moderne peut-il se développer dans une autarcie totale et indépendante de son territoire d'implantation ?

Un enjeu étant généralement défini comme « *ce que l'on risque dans une compétition, une activité économique ou une situation vis-à-vis d'un aléa* [ou encore] *comme ce que l'on peut gagner ou perdre en faisant quelque chose (ou en ne le faisant pas)* »[24], le concept « d'enjeu sociétal » se décline nécessairement sous deux aspects pour une entreprise :

- La maîtrise des impacts de son activité sur la société, ce que l'on pourrait désigner comme une gestion des risques sociétaux ;
- Le développement des interactions avec et au profit de la société, c'est-à-dire le développement de son engagement sociétal.

Quelle est donc l'incidence sociétale de l'activité aéroportuaire ? La maîtrise des impacts des aéroports sur leur environnement et le développement de leurs interactions avec

[21] Commission des Communautés Européennes (UE), Livre vert « *Promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises* », Bruxelles, 2001 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52001DC0366.

[22] Op.cit., Roxanne OUEDRAOGO, « *Aéroports et Développement durable* », p.18.

[23] On peut apparenter cet aspect au droit social, qui regroupe les règles relatives aux relations collectives et individuelles de travail, et à ses évolutions.

[24] Centre national de Ressources textuelles et Lexicales (CNRTL), http://www.cnrtl.fr/definition/enjeu.

les populations riveraines ne serait-elle pas devenue un enjeu fondamental pour les gestionnaires aéroportuaires dans le contexte actuel ? Comment cela est-il intégré dans la conduite des projets aéroportuaires ?

Voici, à notre sens, quelques-unes de interrogations soulevées par la problématique de l'enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire. Ces interrogations apparaissent opportunes et intéressantes à divers égards d'ailleurs.

Tout d'abord, leur analyse permettra de mener une réflexion sur la légitimité sociale de la gestion et des projets aéroportuaires. En effet, dans un contexte où les préoccupations environnementales et citoyennes se sont développées au sein des populations, et sont plus que jamais d'actualité, cette légitimité sociale n'est plus présumée pour les différentes activités humaines (scientifiques, économiques, technologiques etc.). Ce constat se vérifie aussi bien pour les activités de service public ou liées à l'Etat, que pour les activités privées. Il apparaît dès lors opportun de situer l'activité aéroportuaire dans ce cadre.

Ensuite, ces dernières années, un phénomène d'urbanisation croissante autour des plateformes aéroportuaires a multiplié la proportion de riverains subissant les externalités de l'activité aérienne. La croissance continue du transport aérien ainsi que les évolutions sociétales, précédemment relevées, ont nourri l'intérêt suscité par l'impact aéroportuaire sur l'environnement et sur les populations riveraines. Il serait intéressant de nous pencher sur les éventuelles conséquences pour les aéroports de cet intérêt « exacerbé » des populations.

Qui plus est, la notion de territoire est assez importante pour les aéroports. L'activité aéroportuaire bénéficie en effet d'un ancrage territorial assez fort, de par son histoire et ses fonctions d'origine. Il serait intéressant de relever à travers l'analyse de l'enjeu sociétal du développement aéroportuaire, les évolutions des interactions de l'aéroport avec ce territoire.

Aussi, une telle étude permettra de voir plus clair concernant l'application et l'adaptation des concepts de développement durable et, surtout, de responsabilité sociétale des entreprises au secteur aéroportuaire.

Compte tenu de tout cela, quelle réponse apporter à la problématique principale soulevée par notre sujet qui est de savoir comment les acteurs de l'activité aéroportuaire prennent en considération l'enjeu sociétal ?

A notre sens, force est de constater que la maîtrise des impacts de l'activité des aéroports sur la Société est devenue un enjeu incontournable de la gestion et du développement aéroportuaire. En effet, la prise en considération de la problématique sociétale par les acteurs du secteur aéroportuaire a fortement évolué à travers le temps. S'ils furent un temps, mésestimés voire ignorés à l'origine, les éventuels risques et avantages de la maîtrise des interactions de l'activité des aéroports sur et avec la Société, ont peu à peu pris de l'ampleur pour les gestionnaires aéroportuaires. Cette nécessité est ainsi apparue en même

temps qu'une certaine prise de conscience par les populations, riveraines surtout, des impacts des aéroports sur leur quotidien et leur cadre de vie. Les acteurs aéroportuaires se sont ainsi attelés à développer des pratiques et des mécanismes de gestion de ce que l'on a pris l'habitude d'appeler « les risques sociétaux ». Ce processus de développement a été fortement encouragé par des concepts tels que la RSE ou, dans un cadre plus large celui de développement durable et débouche aujourd'hui sur une redéfinition de la performance des aéroports. Cet enjeu qui au départ était analysé par les gestionnaires aéroportuaires comme générant un risque résiduel à maîtriser relève de plus en plus pour ceux-ci, d'une responsabilité dont la garantie est nécessaire pour assurer la légitimité sociale et les avantages comparatifs de leurs activités.

Nous verrons donc, dans une première partie, les raisons qui expliquent cette intégration progressive de la problématique sociétale dans le management ainsi que la conduite des projets aéroportuaires, et dans un second temps, nous nous pencherons sur la manière dont l'enjeu sociétal participe à une nouvelle approche, plus globale, de la performance des aéroports. Mais avant de procéder à ces développements, nous aimerions cartographier, dans un titre préliminaire, les divers impacts des aéroports sur leurs communautés d'accueil.

TITRE PRÉLIMINAIRE : L'AÉROPORT ET LA SOCIÉTÉ : DES IMPACTS TERRITORIAUX DIVERS :

La plateforme aéroportuaire apparaît comme la principale manifestation visible des réseaux de transport aérien. En effet, contrairement aux réseaux d'autres secteurs de transport qui se matérialisent, tant dans leurs lignes que dans leurs points nodaux, par des infrastructures lourdes (rails, routes etc.), le transport aérien bénéficie de l'avantage de routes « immatérielles » (qu'il faut tout de même gérer à travers les différents centres de navigation). Cela lui offre un potentiel de connectivité et de rapidité de transport sans commune mesure.

Par conséquent, l'aéroport est surtout le lien entre le transport aérien et la société. Il constitue une « interface » entre les transports aérien et terrestre, comme le souligne M. Jean François GUITARD, mais également entre le transport aérien et la communauté d'implantation aéroportuaire. D'ailleurs, c'est dans une véritable logique d'aménagement et de connectivité des territoires que les Etats ont procédé à la mise en place des infrastructures aéroportuaires, à dimensions nationales comme régionales.

Ainsi, quelle que soit sa taille et sa vocation, il semble irréfutable qu'un aéroport entretienne, de nos jours, une forte relation avec son territoire d'implantation. Quels sont donc précisément les impacts de l'activité aéroportuaire sur sa société d'accueil ?

Les impacts de l'aéroport sur son territoire d'accueil sont multiples et peuvent être segmentés dans deux grandes catégories. D'abord, l'aéroport génère un impact socio-économique non négligeable sur son territoire, que les gestionnaires aéroportuaires se sont efforcés de quantifier assez rapidement (Section I). Il génère également des impacts sur l'environnement et le cadre de vie de ses riverains, dont l'identification est plus récente (Section II).

CHAPITRE I : L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS :

L'impact économique d'un aéroport sur un territoire peut être défini comme l'ensemble des effets et du dynamisme économiques générés par son activité. Cela recouvre nécessairement les différents flux monétaires, mais aussi l'ensemble des emplois créés ou qui s'expliquent par la présence d'une plateforme aéroportuaire sur un territoire. Les aéroports concentrent de nos jours des activités variées qui rejaillissent nécessairement sur le développement socio-économique de leur territoire. S'ils sont largement admis dans la société moderne, ces effets socio-économiques sont toutefois tributaires des dynamiques territoriales

(II). Aussi, ils ont fait l'objet de l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation qui permet aisément de comparer les impacts des différentes plateformes (I).

Section I – Typologie des impacts socio-économiques de l'activité aéroportuaire[25] :

Une étude d'impacts socio-économiques vise à évaluer, de la manière la plus complète possible, les flux financiers, le dynamisme économique, et le nombre d'emplois générés par une activité. Dans ce cadre, le Conseil International des Aéroports (ACI)[26] a développé, à la fin des années 1990, une méthodologie de calcul de l'impact économique des aéroports fondée sur une corrélation entre le trafic passager accueilli dans les installations aéroportuaires et les bénéfices générés par celles-ci dans les différents domaines précités.

Cette méthode d'évaluation quantitative conduit à l'identification de trois types d'impacts socio-économiques de l'aéroport sur son territoire. En effet, l'aéroport a une influence directe (A), indirecte (B), et induite (C) sur l'économie de ce dernier.

I) <u>L'impact direct</u> :

Il peut se définir comme l'ensemble des flux financiers (dépenses et revenus) et des emplois directement liés à l'exploitation de l'activité aéroportuaire. Il s'agit donc des impacts générés directement ou à proximité immédiate de la plateforme (environ dans un rayon de 20 minutes par la route autour de la plateforme). Cette dernière accueille en effet une pléthore d'entités susceptibles de procéder, dans la conduite de leurs activités, à des transactions financières ou d'offrir des postes à pourvoir. Parmi celles-ci, nous pouvons citer : *les sociétés aéroportuaires, les compagnies aériennes, les agences d'assistance et/ou de fret, les autorités de contrôle, les services de courrier, les services d'entretien d'aéronefs, les sociétés d'avitaillement et de catering*[27]*, les entreprises d'entreposage et de stockage, etc*.[28]

---

[25] Sur ce point pour plus de détails cf. Jean-François GUITARD, « *Cours de Gestion des Aéroports* », 17ème édition, 2017, p.29 à 34 ; F. FOUCHET, « Une approche des compagnies aériennes : les impacts socio-économiques du transport aérien », Cours de Gestion des compagnies aériennes, IFURTA, 2017

[26] Fondé en 1991 par la fusion de plusieurs associations antérieures, le Conseil International des Aéroports ou Airports Council International (ACI) est la principale organisation professionnelle fédérant les aéroports mondiaux. En plus de la défense des intérêts de ses membres, l'ACI réalise de nombreuses études qui font autorité en matière aéroportuaire : site de la section Europe : https://www.aci-europe.org/.

[27] Fourniture de services à bord (nettoyage et repas par exemple).

[28] F. FOUCHET, « Une approche des compagnies aériennes : les impacts socio-économiques du transport aérien », *op. cit*.

Une enquête auprès de ces différents acteurs implantés sur la plateforme permet d'évaluer la somme de la masse salariale, des investissements, des achats et de la fiscalité locale générée immédiatement par l'aéroport et injectée dans l'économie du territoire d'implantation. En termes d'emplois, l'ACI estime que de manière générale, près de 1100 emplois sont directement générés par un aéroport pour chaque million de passagers par an accueilli[29]. Toutefois, l'activité aéroportuaire génère des effets socio-économiques bien au-delà de la seule proximité immédiate des plateformes.

II) L'impact indirect :

Ici sont pris en compte l'ensemble des dépenses effectuées par les passagers aériens visiteurs dans la région d'accueil auprès de prestataires de service. L'impact indirect englobe « *les emplois, les chiffres d'affaires et les valeurs ajoutées générés par la chaîne de fournisseurs de biens et de services auprès de l'activité directe au sein de la zone étudiée* ». Pour l'aéroport, l'impact indirect est donc fortement lié aux dépenses effectuées par les touristes et intègre ces répercussions socio-économiques pour des services tels que l'hôtellerie, la restauration, les commerces, les attractions touristiques, les agences de voyages etc. à l'échelle régionale.

Aussi, on peut relever autour des aéroports, l'implantation d'entreprises du secteur tertiaire, ce qui implique le développement par l'aéroport d'un patrimoine foncier à mettre à la disposition de celles-ci. Ce patrimoine, différent des installations typiques du « cœur du métier aéroportuaire » (aérodrome et aérogares), est constitué d'immeubles, de bureaux, mis à la disposition de ces entreprises[30], avec l'objectif pour le gestionnaire aéroportuaire de développer une nouvelle source de recettes extra-aéronautiques[31].

Ainsi, l'impact socio-économique indirect d'un aéroport s'évalue par la somme des richesses et des postes de travail générés par ces passagers non-résidents ayant utilisé l'aéroport pour venir dans la région. Ces données peuvent être obtenues grâce à l'exploitation et à la confrontation des résultats d'études de clientèle réalisées par les services (Marketing ou de Communication) de l'aéroport et/ou par des entités régionales telles que les offices ou les observatoires du tourisme.

---

[29] Michel CARRARD, « *L'impact de l'aéroport Notre-Dame-Des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes : étude prospective à l'aide de la théorie de jeux* », Thèse de Doctorat en Aménagement du Territoire – Urbanisme sous la direction de Guy BAUDELLE, Université de Rennes, 2009, p.97-98 : II.2.1) La mesure de l'impact des aéroports ; ACI Europe : https://www.aci-europe.org/.

[30] J-Y. VALIN, « *Aéroports* », *Universalis éducation, Encyclopædia Universalis*, consulté le 12 août 2017, http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/aeroports/.

[31] Redevances qui proviennent notamment de l'exploitation des parcs de stationnement, des commerces et services, des établissements de restauration et des hôtels présents dans les concessions aéroportuaires ainsi que des revenus de l'immobilier et des concessions pétrolières**. Elles ne sont donc pas la contrepartie des services et infrastructures techniques proposés par l'aéroport aux compagnies aériennes et à leurs passagers**.

III) L'impact induit :

Il s'agit dans ce cadre d'évaluer les emplois, les chiffres d'affaires et les valeurs ajoutées générés par les dépenses des bénéficiaires des impacts directs et indirects de l'activité aéroportuaire. En effet ces bénéficiaires assureront à leur tour des retombées économiques pour d'autres entreprises. En d'autres termes, il permet de mesurer l'effet d'entraînement de l'activité aéroportuaire sur l'économie locale[32]. Il est obtenu par l'application d'un coefficient multiplicateur qui correspond aux mouvements successifs de redistribution des richesses et emplois produits.

L'impact total d'un aéroport serait ainsi constitué de la somme de ces trois impacts décrits. Il y a bien eu le développement du concept d'un quatrième type d'impact dit « catalyseur » qui prendrait en compte les activités existant grâce à la présence de l'aéroport. Mais l'absence de précision de ce concept pourrait conduire à considérer l'ensemble des activités économiques d'une région comme relevant de l'impact socio-économique d'un aéroport, ce qui serait abusif.

Le tableau récapitulatif suivant permet d'avoir une vision synthétique et claire des différents impacts précédemment décrits :

L'IMPACT GLOBAL CORRESPOND À LA SOMME DE L'IMPACT DIRECT, L'IMPACT INDIRECT ET L'IMPACT INDUIT

	DÉFINITION	CALCUL FONDE SUR...
IMPACT DIRECT	Richesses produites par les entreprises et les administrations de la plateforme dans la région sous forme de masse salariale, de fiscalité et de dépenses de consommation et d'investissement.	La masse salariale, la fiscalité locale, les dépenses de consommation et les investissements
IMPACT INDIRECT	Dépenses effectuées par les passagers auprès des prestataires de biens et services localisés dans la région (hors plateforme aéroportuaire).	Les déclarations des passagers concernant les dépenses effectuées lors de leur séjour et la durée de leur séjour.
IMPACT INDUIT	Flux monétaires successifs issus de l'impact direct et indirect quantifiant le rôle d'entraînement dans l'économie régionale.	Un coefficient multiplicateur (M) qui correspond aux mouvements de redistribution successifs. Cet impact prend en compte les données fournies par les entreprises sur la répartition de leurs postes de charges et le taux de rétention de ces postes, c'est-à-dire les proportions dans lesquelles ces dépenses sont faites en Aquitaine ou pas.

Tableau 1. *Tableau récapitulatif des impacts économiques de l'aéroport.*[33]

Ainsi à travers cette méthodologie de calcul proposée par l'ACI, il a été possible pour les aéroports de quantifier l'impact qu'ils peuvent avoir sur leurs territoires respectifs. Par

[32] J.F GUITARD, « *Cours de Gestion des Aéroports* », 17ème édition, 2017.

[33] CCI Aquitaine, « Etude d'impact économique des aéroports : Bordeaux – Mérignac, Biarritz – Anglet – Bayonne, Pau – Pyrénées, Bergerac – Dordogne – Périgord » Janvier 2015, p.10

exemple, l'impact économique de l'Aéroport de Nice Côte d'Azur était estimé en 2011 à près de 7 milliards d'euros répartis comme suit :

- *320 millions d'euros d'impact direct ;*
- *1 milliard 700 millions d'euros d'impact indirect ;*
- *4 milliards 960 millions d'euros d'impact induit :*

L'impact économique total de l'aéroport de Marseille-Provence en 2013 s'estimait à un peu plus de *4,3 milliards d'euros* (progression de *37,6%* par rapport à 2009) qui se répartissent de la manière suivante :

- *569,6 millions d'euros d'impact direct (40,3% de progression vs 2009) ;*
- *1 milliard et 45 millions d'euros d'impact indirect (36,2% de progression vs 2009) ;*
- *2 milliards 745 millions d'euros d'impact induit (37,6% de progression vs 2009)*[34].

L'exemple choisi de deux aéroports se situant dans des régions assez proches permet d'entrevoir l'utilité d'une telle évaluation. Dans une logique de comparaison et d'analyse, elle permet de voir immédiatement que les effets socio-économiques d'un aéroport sont variables d'une région à l'autre et que divers facteurs peuvent expliquer cette différence. Cela nous ramène au débat sur l'automaticité des effets économiques structurants d'un aéroport sur son agglomération d'accueil.

Section II – Analyse de l'importance économique des aéroports sur leurs territoires :

Force est dès lors de constater que les aéroports jouent un rôle socio-économique prépondérant au sein de leurs territoires d'implantation, et ce à plusieurs égards. Le transport aérien est un secteur producteur de richesses aussi bien aux niveaux international et national qu'au niveau local. L'activité aéroportuaire représente dans ce cadre un apport estimé entre « *1,4 et 2,5% pour les PIB régionaux* (exclusion faite du tourisme) *et des retombées fiscales de l'ordre de 2 à 5% de l'impact économique direct* » des aéroports[35]. Ensuite, l'activité

[34] Aéroport de Marseille-Provence, Rapport Annuel 2013, p.16 : Etude réalisée selon la méthodologie ACI Europe 2013.

[35] M. CARRARD, « *L'impact de l'aéroport Notre-Dame-Des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes : étude prospective à l'aide de la théorie de jeux* », Thèse de Doctorat en Aménagement du Territoire – Urbanisme sous la direction de Guy BAUDELLE, Université de Rennes, 2009, p.98 ; ACI-Europe, "New research validates social and economic importance of Europe's airports", 10 février 2004. Document téléchargeable à l'adresse suivante : http://www.aci-europe.org ; https://www.researchgate.net/publication/316991640_Les_etudes_d'impact_des_aeroports_francais_regionaux_et_locaux_sur_les_territoires.

aéroportuaire génère aussi de l'employabilité du fait de la diversité des secteurs qu'elle impacte[36].

L'aéroport est également un grand vecteur de connectivité pour les territoires et leurs économies. Celle-ci encourage fortement le dynamisme industriel des agglomérations desservies. D'ailleurs, de nombreuses études portant sur l'aviation d'affaires montrent que la présence ou non d'un aéroport est devenu un critère important d'appréciation de l'opportunité de développer une activité ou d'investir dans une localité pour les entreprises[37]. Aussi, ce dynamisme industriel peut se vérifier à proximité immédiate de certaines plateformes aéroportuaires avec le développement de « *clusters* »[38] attractifs, suite à l'implantation d'entreprises dans ces zones.

Toutefois cet effet structurant dans l'économie des collectivités territoriales n'est pas automatique et dépend de nombreux facteurs. Parmi ceux-ci, on peut certainement noter l'importance et le type de trafic accueilli, et la richesse du territoire concerné, la croissance du transport aérien étant fortement corrélé avec le PIB. Mais cela dépend surtout de l'inscription de l'aéroport et de sa stratégie dans les grands axes de développement de son territoire.

Et c'est en ce sens qu'une meilleure connaissance des impacts territoriaux en matière sociale et économique permet une meilleure appréhension d'une partie de l'enjeu sociétal du développement aéroportuaire. En effet, pour augmenter son impact socio-économique, l'aéroport a besoin de développer des relations et un dialogue transparents avec les collectivités territoriales et les populations locales, problématique que nous aborderons dans le deuxième titre du présent mémoire. Ce constat se vérifie également pour les impacts territoriaux des aéroports dans le domaine environnemental. En effet, s'il est certain qu'un aéroport génère des impacts économiques, il n'est plus réfuté qu'il génère également des impacts écologiques.

CHAPITRE II : L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE :

L'impact environnemental d'une activité humaine peut être défini comme l'ensemble des effets qu'elle produit sur les organismes biologiques qui l'entourent[39]. Cela recouvre donc les conséquences du projet ou de l'activité considéré(e) sur le milieu naturel qui l'accueille ainsi que sur les populations qui y vivent, les êtres humains étant considérés comme des

[36] Voir supra, Chapitre préliminaire : Section I – Paragraphe II.

[37] « *9 dirigeants d'entreprises sur 10 (92 %) indiquent que leur décision d'investir dans un pays est influencée par la possibilité d'effectuer un vol direct* », « *Le rôle de l'aviation d'affaire dans l'économie Européenne* », Private Fly,https://www.privatefly.fr/art-de-vivre/le-role-de-l-aviation-d-affaires-dans-l-economie-europeenne

[38] D'après C. KETELS, un cluster « *un groupe d'entreprises et d'institutions situées dans une même région géographique spécifique et interdépendantes dans l'approvisionnement d'un ensemble de produits et/ou services* » https://www.move-it.eu/fr/quest-ce-quun-cluster.

[39] E. Raoult, « Impact environnemental des aéroports : quelles stratégies de réduction de l'impact », sous la direction de Sabine Barles, Institut Français d'Urbanisme, 18 Décembre 2008, p.2. http://emmanuel.raoult.free.fr/cv/documents/IFU/impactEnvironnementalAeroports-13fev.pdf

organismes « physico-chimiques »[40]. Ces conséquences qualitatives, quantitatives, comme fonctionnelles peuvent donc être aussi bien positives que négatives.

Pour l'activité aéroportuaire, cet impact environnemental a été progressivement identifié en raison de l'urbanisation croissante autour des plateformes aéroportuaires. En effet, les aéroports ont vu, de manière générale, se développer dans leurs alentours une urbanisation continue, du fait de leur attractivité économique et sociale. Ce phénomène a mis en exergue, dans un contexte moderne au sein duquel l'intérêt pour la question environnementale s'est fortement accru[41], les éventuelles nuisances aéroportuaires en la matière[42]. Celles-ci se présentent sous trois formes : le bruit, la pollution atmosphérique et les impacts sur les écosystèmes.

I) Les nuisances sonores aéroportuaires :

Le bruit représente selon la Direction Générale de l'Aviation Civile, la première source de nuisances environnementales des aéroports. Il est généré par les aéronefs lors de leurs phases d'approches ou de décollage sur la plateforme aéroportuaire et constitue une des nuisances les plus critiquées par les riverains.

La question du bruit est une problématique historique en matière de transport aérien. En effet, dès les balbutiements de ce que l'on appelle aujourd'hui aviation civile internationale, le bruit généré par les pales d'hélices faisait déjà débat.

Celui-ci s'est accentué à partir des années 1960s, avec l'arrivée des premiers « jets » à réaction. D'ailleurs, dès 1968, « *l'Assemblée de l'OACI a adopté une résolution par laquelle elle reconnaissait la gravité du problème du bruit au voisinage des aéroports et chargeait le Conseil d'élaborer des spécifications internationales et des éléments indicatifs en vue de limiter le bruit des aéronefs* »[43]. Trois ans plus tard, fut adoptée l'Annexe 16 à la Convention de Chicago pour « *réglementer divers aspects relatifs au bruit des aéronefs* »[44].

---

[40] *Ibidem*. Dans ses développements, l'auteur assimile l'impact environnemental à l'impact écologique tel qu'entendu par la loi de la protection de la nature de 1976 et dont l'évaluation se limite à une analyse des dégradations produites sur les organismes « physico-chimiques ». Il souhaite ainsi exclure les « conséquences sociales de l'aéroport de son étude.

[41] On peut par exemple citer la controverse née du projet de construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes qui trouve une de ces racines profondes dans cet aspect environnemental de l'impact du futur aéroport. Voir *Infra*.

[42] Selon Guillaume FABUREL et Lisa LEVY, « les impacts environnementaux du transport aérien suscitent des oppositions croissantes aux constructions, aux extensions de plateformes et à leurs développements annexes – dessertes, centres commerciaux, centres logistiques, de congrès… »

[43] Secrétariat de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *la Convention relative à l'aviation civile internationale : Annexe 1 à 18* » Livret des annexes, https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf ;

[44] *Ibidem* ; *voir infra*.

La problématique des nuisances sonores produites par le transport aérien s'est certainement accentuée depuis lors, en raison de l'urbanisation croissante autour des aéroports (plus de riverains) et de l'accroissement du trafic en leur sein (plus grande récurrence des mouvements d'aéronefs).

Ainsi, plus de 800.000 personnes sont survolées par des avions à l'arrivée ou au départ des trois grands aéroports parisiens, soulignait M. J-C BATENBAUM en 2011[45]. De plus, de nombreuses études ont été consacrées à l'analyse des effets du bruit, qu'il soit généré par le secteur aéroportuaire ou pas, sur la santé[46] et ont pu éveiller la sensibilité des populations à cette problématique, notamment aux abords des aéroports. Enfin, il ne faut certainement pas négliger la dépréciation immobilière des biens situés dans des zones soumises aux nuisances sonores. En effet, différentes études menées « *font le constat d'une forte corrélation entre les nuisances sonores et la chute de la valeur immobilière des biens localisés dans des zones affectées* » [47].

Il faut tout de même souligner que l'activité aéroportuaire met en jeu des acteurs autres que les aéroports eux-mêmes tels que : les compagnies aériennes, les autorités étatiques etc. Les gestionnaires d'aéroports n'ont pas un contrôle effectif sur les appareils susceptibles de générer cette nuisance. La réduction de cette dernière implique donc nécessairement une collaboration, une action concertée et cohérente avec cette pluralité d'acteurs de la vie aéroportuaire, sans oublier d'inclure les principales « victimes » de cette externalité négative, à savoir, les riverains. Il sera intéressant d'étudier les dynamiques sociétales créées par la volonté de réduire ces nuisances.

II) La pollution de l'air :

En nous inspirant de la loi du 30 décembre 1996 sur « *l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* », on peut considérer la pollution atmosphérique comme l'introduction, dans l'atmosphère ou dans les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables sur la santé humaine, les ressources biologiques ou de nature à influer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, ou provoquer des nuisances olfactives

---

[45] J.-C. BATENBAUM,. « *Pollution sonore : présentation des nouvelles mesures pour réduire les nuisances sonores aériennes* », *Actualité News Environnement,* 2011; R. OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », sous la direction de Mme Corine Gendron, , Université du Québec à Montréal, Novembre 2013, p.2.

[46] Notamment par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) : cf. http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe ; http://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/night-noise-guidelines-for-europe ; cf. Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR), « *Dossier Spécial Nuisances Aériennes »,2010*, pp.6-7.

[47] J.-P. BLAZY, « Communautés Aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité », Mars 2016, p.25.

excessives[48]. Dans ce cadre, une activité est dite polluante si elle génère en quantité plus ou moins importante de substances ayant un effet dégradant sur la qualité de l'air. On peut par exemple citer les particules fines, l'oxyde de nitrogène etc.

L'activité aéroportuaire s'inscrit effectivement dans ce cadre. En effet, l'aviation est considérée comme responsable de près de 12% des émissions produites par le secteur des transports au niveau européen et de 3% de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre. De manière intrinsèque, le transport aérien est donc moins impactant sur la qualité de l'air que d'autres secteurs du transport ou industriel. Toutefois, il demeure « *le mode de transport qui produit le plus de CO_2 au passager kilomètre* »[49].

La plateforme aéroportuaire concentre dans sa zone d'activité une grande variété d'acteurs et de contraintes qui participent à une reconsidération d'ensemble de ses impacts sur la qualité de l'air. Par exemple, la fourniture d'air conditionné et d'électricité pour les aéronefs au sol, fait appel de manière générale à l'utilisation de groupes auxiliaire de puissance[50] ou groupes électrogènes qui engendrent une émission plus importante de CO_2 sur les plateformes aéroportuaires.

Aussi les passagers utilisent la plupart du temps des moyens de transport pour se rendre dans les aéroports, historiquement éloignés des centres urbains[51]. A ce propos, « *une étude réalisée par Air France à Roissy Charles-de Gaulle en 2004, montre que 10 % de la production de NOx est attribuable à la logistique aéroportuaire tandis que 50 % et 49 % des émissions de CO* (monoxyde de carbone) *et de HC (*hydrocarbures) *respectivement émanent des allers et venues, en taxi, en voiture personnelle et autobus vers l'aérogare* »[52] .

La volonté en la matière, aussi bien pour les riverains que pour les acteurs de l'aviation civile, est de limiter voire réduire de manière plus drastique la pollution atmosphérique sur le site aéroportuaire. Et il sera intéressant d'analyser comment cette synergie des volontés, progressivement acquise, influence les relations entre ces diverses parties prenantes de l'activité aéroportuaire.

---

[48] LOI n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1), article 2 https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000381337&categorieLien=id ;

[49] Guillaume FABUREL et Lisa LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.35;

[50] En anglais Auxiliary Power Unit (APU).

[51] En effet, le relatif éloignement géographique des aéroports vis-à-vis des centres urbains ne se vérifie plus forcément de nos jours. Cf. Paris Air Forum, Table ronde « *QUELLE PLACE POUR LES AÉROPORTS URBAINS ? »***,** L. BODOSSIAN, V. CAPO-CANELLAS, F. GOLNADEL, V. HAÏM, *La Tribune*, Paris, 2017, https://www.youtube.com/watch?v=3GxyE5YapM4&list=PLZnPhUzdrcePB2DAPUM9Va1PMiPtfRDaI&index=22

[52] R. OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », p.2, *op.cit.*

III) Les autres impacts environnementaux de l'activité aéroportuaire :

Ils recouvrent l'ensemble des autres effets de l'implantation d'un aéroport sur l'équilibre des milieux naturels qui l'entourent. En d'autres termes, il s'agit ici des impacts de l'aéroport sur les écosystèmes, en dehors des émissions de CO_2. En effet, l'aéroport représente une « emprise » foncière assez importante dans les territoires[53]. De telles infrastructures posent nécessairement la question de l'impact sur la faune et la flore sur le site d'implantation et d'un éventuel bouleversement de l'équilibre écologique du site.

Aussi, une nouvelle problématique liée à l'environnement a pris de l'importance dans la gestion aéroportuaire et concerne la gestion du traitement des eaux ainsi que de la consommation d'énergie des aéroports. En effet, la maîtrise de ces deux opérations est aussi devenue une des questions importantes en matière d'impact environnemental des aéroports. Pour illustrer ce propos, on peut d'ores et déjà signaler que le système « *Airport Carbon Accreditation (ACA)*[54], inclut ces deux problématiques dans la cartographie globale des impacts environnementaux des aéroports.

Ainsi, que ce soit en matière socio-économique ou environnementale, nous avons vu que l'activité aéroportuaire peut influencer de diverses manières la qualité de vie des riverains. Et l'infrastructure aéroportuaire représente certainement le nœud de rencontre de la majeure partie des impacts, positifs comme négatifs, du transport aérien dans la société. Cela crée nécessairement un véritable enjeu autour du rôle joué par les aéroports dans l'acceptabilité ou le rejet d'une telle activité sur leurs territoires d'implantation.

Cet enjeu, s'il s'est manifesté, parfois de manière violente, dès les premières velléités de croissance des aéroports, a connu une évolution certaine dans son appréhension et sa prise en charge (Titre I) et aboutit à une redéfinition de la notion de performance pour les aéroports (Titre II).

[53] Par exemple l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry est construit sur près de 1000 hectares et dispose de 1000 autres hectares réservés à son développement.

[54] Pour des précisions sur le système ACA Voir Infra. Et aussi le site http://www.airportcarbonaccreditation.org/.

TITRE I : LA PROBLÉMATIQUE SOCIÉTALE : UN ENJEU MODERNE DU DÉVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE

La plupart des aéroports ont historiquement été construits dans des zones éloignées des centres urbains. L'explication à cette tendance historique résidait dans le fait que les autorités aéroportuaires ont voulu implanter les aéroports de manière à ne pas entraver le développement des villes dont ils sont sensés assurer la desserte. Elles ont également souhaité éviter une confrontation trop brutale entre l'activité aéroportuaire et la société. Toutefois, au fil des années, une considérable urbanisation s'est progressivement développée autour des aéroports et la rencontre entre l'aéroport et les préoccupations sociales est devenue inévitable.

Pourtant, comme cela peut être relevé dans d'autres secteurs, l'identification et la prise en charge des enjeux sociétaux entourant l'activité aéroportuaire est assez récente. En effet, les aéroports sont longtemps restés dans une logique d'adaptation aux seules évolutions et aléas de leur activité (Chapitre I), avant d'être obligé d'y rajouter une logique d'adaptation à son environnement au sens large du terme (Chapitre II).

CHAPITRE I : UN ENJEU ORIGINELLEMENT EN MARGE DE LA CROISSANCE AÉROPORTUAIRE :

Force est de constater que la problématique sociétale n'était pas un des enjeux majeurs du développement aéroportuaire avant les années 1980. Les autorités, comme plus tard les gestionnaires aéroportuaires, se sont très vite aperçues du potentiel considérable de croissance du transport aérien. Ils ont ainsi cherché à adapter la gestion des infrastructures aéroportuaires à un trafic et à des appareils toujours plus exigeants en termes de moyens techniques, technologiques, humains, de sûreté et de sécurité (Section I).

D'un autre côté, les populations aussi n'avaient pas encore un intérêt aussi poussé pour la « chose aéroportuaire », en raison notamment de la nouveauté et de la particularité de l'aviation civile à l'époque (Section II).

Section I : Un enjeu historiquement méconnu pour les gestionnaires aéroportuaires

L'aéroport représente un élément essentiel de la chaine de valeurs du transport aérien. La croissance du transport aérien a au fil des années engendré la naissance de nombreux enjeux de développement pour ses acteurs. Des constructeurs aux compagnies aériennes, en passant par les aéroports, tous les maillons de la chaîne ont dû s'adapter à la croissance exponentielle de l'aviation civile. Cette logique d'adaptation nécessaire a gouverné de façon prioritaire le développement des aéroports.

Le trafic aérien a en effet connu une croissance sans commune mesure depuis la signature de la convention de Chicago en 1944, et atteint de nos jours près de 3,7 milliards de passagers transportés par an. D'ailleurs, le graphique qui suit retrace parfaitement les progrès du nombre de passagers transportés depuis 1950 :

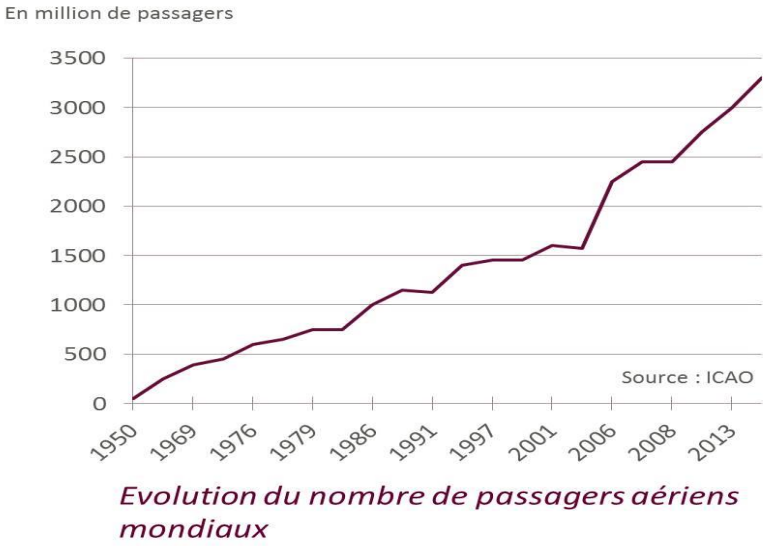


Figure 3. *La croissance du trafic aérien mondial*[55].

Alors qu'il ne s'élevait qu'à quelques millions de passagers dans les années 1950, il est possible de relever dans ce graphique que le seuil du milliard de passagers a été atteint en 1987, et que les trois milliards de passagers ont été dépassés en 2013. Ainsi, en un peu plus de trente ans, le trafic passagers a triplé de volume. Cette croissance exponentielle est liée à plusieurs facteurs.

D'abord, il y a une corrélation certaine entre cette croissance du trafic passagers et celle du niveau de vie des populations à travers le monde. En effet, plusieurs études lient le nombre de passagers transportés par avion à la croissance du PIB mondial. Cette dernière favorise l'émergence des classes moyennes et intensifie la tendance à la mobilité des

[55] Organisation de l'Aviation Civile Internationale : https://www.icao.int/Pages/default.aspx.

populations. Dans ce cadre, le développement des pays émergents, notamment en Asie, joue un rôle primordial dans la croissance continue du trafic passagers[56].

Ensuite, à partir des années 1970, la libéralisation du transport aérien a permis une très grande évolution de la configuration du marché des compagnies aériennes. La libéralisation d'un secteur étant entendue ici comme la garantie d'un libre accès aux acteurs économiques dans les marchés concernés, le transport aérien a fait l'objet d'une ouverture de ses marchés à la concurrence. Cela s'est d'abord réalisé aux Etats-Unis dans les années 1970, puis en Europe depuis 1997[57], et progressivement dans le reste du monde.

L'une des premières conséquences de cette libéralisation internationale du secteur aérien a été la multiplication du nombre de compagnies proposant des services de transport aérien[58]. Ensuite, cette libéralisation a précipité la fin de la majeure partie des compagnies publiques dites nationales[59]. En d'autres termes, elle a conduit à une privatisation de la quasi-totalité des compagnies aériennes de l'aviation civile internationale.

Privatisation et ouverture à la concurrence sont les deux raisons qui ont conduit à la prévalence de la rationalité économique sur la rationalité étatique pour les compagnies aériennes. Ces dernières ont développé une logique d'entreprise qui accorde désormais une plus grande attention aux coûts d'exploitation, et notamment aux tarifs des services aéroportuaires, en vue de se garantir une marge bénéficiaire. C'est d'ailleurs l'une des caractéristiques principales des compagnies à bas-coûts, encore appelées « *low cost* »[60] dont l'émergence fulgurante a accentué les bases concurrentielles du transport aérien.

Ainsi, la déréglementation du transport aérien est à l'origine d'une « démocratisation » progressive du voyage aérien et d'une concurrence accrue entre les transporteurs. La mondialisation et la suppression des frontières qu'elle a engendrées, ont amplifié le désir de

---

[56] Sia Partners, « *Insight : Face à la croissance du trafic aérien : les grands projets d'infrastructures des aéroports* », Février 2016.

[57] Corinne FAYOLLE, « La dérégulation du transport aérien en Europe. (1987-1997) », Guerres mondiales et conflits contemporains 2003/1 (n° 209), p. 75-89

[58] En effet, L'International Air Transport Association (IATA), recense près de 450 compagnies dans le monde. Parmi celles-ci, 275 compagnies représentant 83% du trafic aérien total sont membres de son organisation cf. http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx.

[59] On peut aussi parler de "compagnie porte drapeau" ou de "flag carriers" en anglais : historiquement désignent les compagnies nationales des États ayant le monopole des services de transport aérien dans leurs marchés domestiques et qui exploitaient les lignes internationales dans les conditions précises négociées par leurs États, et avec surtout un soutien économique, logistique, même réglementaire (interdiction de « cabotage » aux compagnies étrangères par exemple) de ceux-ci. Ce soutien étatique faussait souvent les conditions de marché pouvant couvrir une exploitation déficitaire ou les pertes subies par ces compagnies porte drapeau.

[60] Compagnies aériennes qui se spécialisent sur des liaisons de point à point en cherchant à optimiser l'utilisation de leur flotte et à réduire leurs coûts de commercialisation et d'exploitation (temps de rotation réduit, desserte d'aéroport aux redevances moins élevées, etc.). Ainsi, elles proposent, en se détachant des charges et des prestations considérées comme non indispensables, des tarifs bas sur des destinations ciblées et connaissent un développement très important dans le marché du transport aérien depuis une vingtaine d'années.

mobilité chez les populations et l'attrait des usagers pour le transport aérien. Cela s'est traduit par la croissance exponentielle du trafic aérien ces soixante dernières années. Les compagnies aériennes ont essayé de s'adapter à cette demande sans cesse grandissante de trafic aérien. Cela est passé par une optimisation des flottes d'aéronefs mais surtout par une redéfinition des relations entre aéroports et compagnies aériennes.

Les aéroports ont en effet dû s'adapter à ces évolutions du transport aérien. Le développement des aéroports poursuivait donc prioritairement deux logiques :

- D'abord une logique d'augmentation des capacités d'accueil. Celle-ci est apparue dès la construction de certains grands aéroports qui à travers les « avant-projets plan de masse »[61] prévoyait la nécessaire adaptation des aéroports à la croissance du trafic. Cela implique aussi bien une amélioration de cette capacité pour les installations permettant le traitement des passagers (aérogares) que pour celles dédiées aux traitements des aéronefs (aérodromes)[62]. L'augmentation sensible de cette capacité a été la figure de proue des stratégies de développement des aéroports et reste d'ailleurs d'actualité.

Ainsi, « *la gestion des aéroports* [a toujours impliqué] *des optimisations en termes de :*

- *Nombre de terminaux*
- *Nombres de pistes de décollage / d'atterrissage* (pour maximiser les nombres de mouvements sur la plateforme)
- *Effectif*
- *Droits de trafic*[63]
- *Accès à l'aéroport* »[64].

[61] Document de planification à long terme qui fixe les dispositions essentielles et les limites maximales de la capacité d'un aéroport, éventuels agrandissements compris.

[62]Lucie-Emanuelle DREVET-DEMETTRE, « Quand l'aéroport devient ville : Géographie d'une infrastructure paradoxale », Thèse de Doctorat en Géographie, sous la direction de M. Bernard CALAS, Université de Bordeaux Montaigne, 11 Septembre 2015, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01251989/document : « *En effet, face à la croissance exponentielle et incessante du trafic durant le vingtième siècle, aux aéronefs sans cesse modernisés, l'aéroport est une infrastructure destinée à évoluer très vite. « L'obsolescence accélérée » (BANHAM, 1962) s'abat sur elle dès les premiers vols. L'infrastructure actuelle est donc le produit de nombreux tâtonnements, d'innovations aux succès inégaux, les expérimentations les plus convaincantes permettant d'accroître la capacité, l'opérationnalité et la sûreté des terminaux perdurant. Au fil du siècle dernier, l'aéroport s'est progressivement construit comme un système opérationnel, nécessitant d'être sans cesse mis à jour. L'histoire de l'aéroport est une histoire de modélisation opérationnelle et de diffusion mondialisée* », p.74-75.

[63] Droits d'exploitation commerciale accordés par les États sur leur territoire aux compagnies aériennes et négociés de manière bilatérale ou multilatérale, le plus souvent à travers les accords sur les services aériens (ASA).

[64] Sia Partners, « *Insight : Face à la croissance du trafic aérien : les grands projets d'infrastructures des aéroports* », Février 2016, p.4-6

La gestion aéroportuaire a également dû s'adapter à la libéralisation du transport aérien. En effet, la nouvelle logique d'entreprise des compagnies aériennes, principaux clients des aéroports[65], a fait évoluer les « *relations entre aéroports et compagnies aériennes qui, de très techniques jusqu'aux années 1980, sont devenues plus économiques et stratégiques* »[66].

Ainsi les compagnies ont commencé à se tourner vers les plateformes proposant une tarification plus abordable des redevances aéroportuaires[67] et des services de qualité, instaurant de fait une concurrence entre les différents aéroports. Ce mouvement a été conforté et entériné par la libéralisation et la privatisation progressive de la gestion aéroportuaire qui sont entrain d'installer la rationalité économique d'entreprise dans le milieu aéroportuaire.

C'est pourquoi, il nous semble irréfutable que le premier enjeu ayant guidé le développement des aéroports ait été une nécessité d'adaptation aux évolutions intrinsèques du transport aérien, sans pour autant que des considérations d'acceptabilité ou de légitimité sociétale ne viennent s'imposer à celle-ci. Comme relevé plus haut, la problématique des nuisances sonores du transport a certes été très vite décelée. Toutefois, à l'exception de certaines plateformes, comme Orly, elle n'a pas fait l'objet d'une prise en considération immédiate ou, à tout le moins, d'une association de la société aux processus de décisions des premières solutions proposées pour limiter cette nuisance de l'activité aéroportuaire. D'ailleurs, M. Antoine GERRARD, mettait en exergue en guise de bilan, le constat suivant : « *qu'il s'agisse des élus ou des associations de riverains […], beaucoup ont pu ressentir que le développement de l'aéroport se faisait sans eux, voire contre eux* »[68].

De plus, le transport aérien à cette époque, et cela se vérifie toujours aujourd'hui d'ailleurs, attirait plus l'attention de l'opinion publique en raison des graves accidents qui pouvaient survenir dans sa conduite.

Ce sont donc les conditions de sûreté et de sécurité du transport aérien qui ont constitué l'un des défis majeurs du développement du transport aérien. Les risques en matière de sûreté et de sécurité ont donc focalisé l'attention des acteurs du transport aérien, y compris des gestionnaires (publics comme privés) d'aéroports. En la matière, l'aviation civile présente

---

[65] Le cœur de métier des aéroports se situe effectivement dans la mise en place des infrastructures nécessaires aux transporteurs aériens et la planification, l'organisation et la gestion de l'interface avec les autres modes de transport.

[66] Jean-Yves VALIN, « *Aéroports* », *Universalis éducation, Encyclopædia Universalis*, http://www.universalis-edu.com.docelec.u-bordeaux.fr/encyclopedie/aeroports/.

[67] Article R.224-1 du Code de l'aviation civile, « *Les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien*». Selon la réglementation européenne, elles sont, pour les aéroports de plus de 5 millions de passagers, contrôlées par une Autorité de supervision indépendante (ASI) dans chaque pays membre de l'UE.

[68] A. GERARD, *« Les politiques de lutte contre les nuisances sonores autour des aéroports : étude comparée des cas de Bruxelles-National, Genève-Cointrin et Paris-Orly* », presse universitaire de Louvain, 2002, p.77.

certainement des risques dont la gravité justifie leur traitement prioritaire. C'est ainsi que des systèmes de gestion des risques en matière de sécurité et de sûreté ont été développés par tous les acteurs du transport aérien y compris les aéroports. Cette culture progressive de la sécurité et de la sûreté a conduit à faire du transport aérien un secteur « ultrasûr »[69], au même titre que le nucléaire. Les gestionnaires aéroportuaires se sont donc prioritairement attelés à l'implémentation de démarches dans un premier temps réactives, puis préventives et proactives, visant à sécuriser le fret, les passagers et les aéronefs accueillis sur leur plateforme.

En dehors de la problématique du bruit, qui a été très tôt perçue, sans être une priorité pour les aéroports, l'enjeu des différents impacts de l'activité aéroportuaire sur la société était encore méconnu jusqu'à une époque récente. Il n'existait pas encore de moyens de les identifier et encore moins de les quantifier et les principaux enjeux pour l'activité aéroportuaire étaient de s'adapter aux évolutions du transport aérien, et presque uniquement à ceux-ci.

D'un autre côté, les aéroports ont dès leurs origines constitué un élément stratégique pour les Etats. D'abord militaires, ils se sont mués en élément structurant d'aménagement du territoire pour les Etats. Les plateformes aéroportuaires représentaient en effet, des possibilités d'ouverture et de connectivité pour les villes les abritant et ont participé fortement aux politiques de « désenclavement des contrées les plus éloignées ». En ce sens, la présence d'aéroports a permis de réduire efficacement les distances et de relier la plupart des lieux de la planète[70].

De plus, le service aéroportuaire a dès son origine été présenté comme une activité de service public au même titre que ceux fournis par d'autres grandes infrastructures de transports comme les gares (routières et ferroviaires) ou les ports. Cela explique en partie la gestion publique dont ont très tôt fait l'objet les aéroports et qui leur a conféré une sorte de présomption d'acceptabilité sociale, en raison notamment de l'importance de la notion de service public dans le déploiement d'un Etat providence à l'époque. Cet état de fait n'était pas forcément favorable à la formation d'une réflexion des acteurs aéroportuaires sur les impacts sociétaux et environnementaux de leur activité. D'ailleurs d'une manière plus globale, même le contexte sociétal de l'époque était peu opportun au développement d'un intérêt des populations pour ces impacts.

[69] En partant du postulat que le risque 0 n'existe pas, il s'agit des domaines où le risque d'accident ou d'impact négatif grave est évalué au minimum à 10^{-6} . C'est-à-dire que le risque de catastrophe est estimé à 1 pour 1 000 000 de mises en œuvre de l'activité concernée.

[70] Colette Ranély VERGE-DEPRE, « *le transport aérien, acteur du désenclavement des territoires : l'exemple des îles des Antilles* », Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.70

Section II : Un contexte social peu propice à l'émergence d'un enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire :

La société post Seconde Guerre Mondiale est marquée par une profonde préoccupation de reconstruction. En effet, au sortir du traumatisme causé par les deux grandes guerres du 20ème siècle, les populations sont animées d'un profond besoin de stabilité et de croissance économique. Les politiques et stratégies nationales des années 1950 sont alors tournées vers une facilitation de l'investissement et le développement des activités industrielles, scientifiques visant à garantir cette croissance économique.

Le développement des multinationales industrielles est encouragé et ne souffre pas de contestation majeure émanant des populations ou relatives à l'environnement. « *A l'époque* [la] préoccupation, *c'est la reconstruction, depuis la fin de la guerre. Les usines tournent à plein régime, et au diable les monstres de fumée qui s'en échappent* »[71]. La période dite des « *Trente Glorieuses* » (1945-1975) consacre ainsi un modèle social où la recherche de la productivité industrielle et technologique représentait la base de la conception du développement.

Il s'agissait donc d'une période où de grands investissements et de grands projets de modernisation, publics comme privés, ont été réalisés, notamment en matière d'infrastructures de services publics ([auto]routes, aéroports, gares etc.) et industrielles. Ces projets ont progressivement été validés à travers des enquêtes d'utilité publique[72], avec comme objectif de conforter leur légitimité sociale. Mais cette dernière était largement fondée sur l'apport du projet ou de l'activité considérée à la croissance et au progrès social globalement visés, et de manière résiduelle sur l'absence de contraintes d'urbanisation trop importantes. Cela au détriment d'une recherche poussée des éventuels contrecoups sociétaux et à long terme de ces projets ou activités.

Ainsi, les préoccupations sociétales majeures à l'époque portaient sur l'emploi, l'expansion démographique et une volonté de progrès techniques et technologiques. Les taux

---

[71] France Info, « *Environnement : une longue prise de conscience* », Séquence archive du 8 Décembre 2015, http://www.francetvinfo.fr/sante/environnement-et-sante/environnement-une-longue-prise-de-conscience_1212673.html.

[72] Enquête permet à toutes les personnes qui le souhaitent de s'informer et de donner leur avis sur les projets les plus importants au niveau national ou local. Cette enquête doit durer au moins quinze jours si la procédure dépend du code de l'expropriation et au moins un mois si elle se fonde sur le code de l'environnement. Dans ce dernier cas, l'enquête s'appuie sur une étude d'impact lorsqu'il s'agit de gros projets ou de projets dépassant un certain seuil technique depuis la réforme de l'étude d'impact du 29 décembre 2011. **Il faut préciser qu'à l'époque décrite dans cette partie, les enquêtes d'utilité publique ne donnaient pas lieu à une étude d'impact environnemental**.

de croissance assez élevés, homogènes, et réguliers[73] connus à cette période un peu partout dans le monde justifiaient une certaine légitimité des activités industrielles et aussi de celles de service public. Ces dites activités étaient ainsi considérées comme les principales sources de cette amélioration du niveau de vie des populations et de l'économie à travers une innovation technologique et organisationnelle (dans la conduite des échanges internationaux par exemple).

Dans ce contexte, les préoccupations environnementales étaient largement à la marge des centres d'intérêts au profit du « *mythe d'un consensus social autour du « progrès »*[74]. M. Christophe BONNEUIL souligne tout de même que :

« *Les historiens ont énormément étudié les clivages idéologiques Est-Ouest qui traversaient la France à cette époque, mais ils ont négligé d'étudier les oppositions au machinisme et à l'emprise de la technique, ou les centaines de conflits socio-environnementaux qui se sont produits. Cela a eu pour effet de gommer les alertes scientifiques et les résistances sociales du passé, ce qui dépolitise la problématique environnementale, comme si elle n'était qu'une simple facette, alors invisible, d'un nécessaire redressement du pays* »[75]. Donc il ne s'agissait pas d'une époque où les populations étaient dénuées de toutes considérations environnementales. Mais plutôt d'une période où elles étaient considérées comme nettement subalternes par rapport aux considérations de développement économique et technologique de la société du milieu du 20ème siècle. Ces enjeux étaient donc assez marginalement représentés dans les processus de prise de décision relative à la conduite de ces activités à fort potentiel économique.

Qui plus est, la circulation des informations avant les années 1970 passait par des circuits plus sophistiqués et moins rapides que de nos jours. Si des progrès techniques et technologiques certains ont pu être enregistrés à l'époque

, il est indubitable que les moyens de communication alors à disposition rendaient difficile l'accès à l'information concernant les impacts des activités, notamment aéroportuaires, pour les populations.

De manière plus spécifique, le transport aérien, malgré une croissance et une évolution avérées pendant cette période, restait largement considéré comme un moyen de transport réservé aux privilégiés. En effet, dans un contexte où le marché du transport aérien était administré de manière stricte par les Etats, à travers des traités bilatéraux, ainsi qu'au profit

---

[73] 4,8 % pour l'Italie, 5,0 % en République Fédérale d'Allemagne, 8,4 % au Japon, 4,1 % en France, 4,0 % en Suisse, 2,2 % aux États-Unis et 2,5 % au Royaume-Uni, en termes de PIB réel par habitant. cf. https://fr.wikipedia.org/wiki/Trente_Glorieuses#Les_caract.C3.A9ristiques_de_la_croissance.

[74] A. LAURENT, « *Les Trente Glorieuses étaient désastreuses : Entretien avec Christophe BONNEUIL* », *Reporterre : le quotidien de l'écologie*, 26 Décembre 2013, https://reporterre.net/Les-Trentes-Glorieuses-etaient.

[75] *Ibidem*.

des compagnies nationales, la tarification des services de transport aérien n'était pas aussi abordable qu'elle peut l'être aujourd'hui. Cela ne contribuait certainement pas à une popularisation d'un tel mode de transport à l'époque. L'intérêt pour le mode de transport lui-même était par conséquent assez limité. Celui pour ses éventuels impacts (économiques, environnementaux), concentrés en majorité autour de la zone aéroportuaire, ne figurait pas au cœur des débats sociétaux de l'époque.

Par conséquent, aussi bien la logique sociétale que celle de développement des aéroports entre la seconde guerre mondiale et les années 1970 n'était favorable aux impacts sociétaux générés par l'activité aéroportuaire. Mais, le début des années 1970 marque une évolution et le début d'une prise de conscience de cet enjeu, qui ont eu diverses conséquences sur la conduite de l'activité aéroportuaire (Chapitre 2).

CHAPITRE II : LES RISQUES SOCIÉTAUX DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE

Le rapport de la société à l'environnement et aux activités qui l'entourent a fortement évolué depuis la fin des années 1960. En effet, la fin des Trente Glorieuses marque le début de « *la remise en cause du modèle productif des sociétés industrielles* »[76] ainsi que la fin de la confiance aveugle accordée aux multinationales et aux autorités. Les risques sociétaux s'inscrivent certainement dans cette évolution car ils peuvent être définis, selon M. Philippe DESLANDES, comme « [les] *risques liés au développement d'une activité humaine pouvant affecter le fonctionnement de la société et provoquer chez les individus des réactions de peur, des phénomènes de rejet ou de perte de confiance dans les autorités publiques ou privées ayant autorisé cette activité* »[77]. Nous nous attarderons dans un premier temps sur les raisons qui ont présidé à l'apparition de ces risques sociétaux dans le développement aéroportuaire (Section I) avant d'analyser la manière dont les acteurs du secteur se sont mobilisés pour gérer ce type de risques.

[76] L'Etudiant, « *La prise de conscience environnementa*le », Fiches de révision *Biologie, Ecologie, Environnement* Terminale, p.84, http://www.letudiant.fr/boite-a-docs/document/la-prise-de-conscience-environnementale-2332.html ;

[77] Fondation Nationale Entreprise et Performance, « Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité », La documentation Française, p.15.

Section I : L'apparition des risques sociétaux[78] :

Plus qu'une évolution limitée aux seuls aéroports, l'émergence du concept de risque sociétal résulte d'une transition générale et progressive vers la société moderne (I), qui a affecté tous les types d'organisations, et particulièrement les entreprises (II).

I – Origines des risques sociétaux dans la société moderne :

La définition retenue du risque sociétal reflète la dualité certaine de cette notion. En effet, elle désigne à la fois les risques que présente l'activité en question pour les populations et leur environnement, et également ceux que les préoccupations sociétales font peser sur le développement de ladite activité[79]. Leur émergence est fortement liée à divers changements s'étant opérés dans la société à partir de 1970 que sont :

- La fin du dogme du développement et l'avènement de la société de l'information :

La société a subi des mutations technologiques, économiques, politiques depuis la fin des fameuses « Trente Glorieuses » qui ont présidé à l'apparition de ce type de risques. D'une société industrielle leur étant largement favorable, les autorités et grandes multinationales basculent vers une « société des risques »[80]. Celle-ci signe la fin de la légitimité sociale présumée d'un progrès uniquement économique et technologique, basée sur le postulat qu'il serait toujours source de progrès social[81]. Dès 1986 donc, les sociologues affirment que « *les risques de ruine sont à ce point importants à ce jour que l'humanité ne peut plus rester inconsciente et la modernité est amenée à se réfléchir, à devenir pleinement réflexive, à se mettre continuellement en question* »[82].

Les avancées scientifiques permettent de réaliser l'ampleur de phénomènes tels que le réchauffement climatique et la pollution et aiguisent davantage l'intérêt des populations. « *Les risques n'apparaissent bientôt plus comme collatéraux à la marche du progrès, réductibles et résiduels, mais au contraire inassurables, systématiques et inhérents au processus même qui devait en augmenter la maitrise. Non seulement le savoir scientifique et les institutions modernes, censés constituer des garanties et fournir des solutions face aux risques, ne*

---

[78] Pour plus de détails sur cette question cf. FNEP, op.cit. pp. 33-46 : « *Contribution à une histoire des risques sociétaux* ».

[79] *Ibidem*. p.28 : « *Les risques sociétaux ont donc une double dimension. Ils constituent, d'une part, les risques que les activités humaines, les avancées scientifiques ou techniques, les innovations, font peser sur la société. ils renvoient également au risque que peuvent représenter les réactions de la société elle-même pour la réalisation des projets et décisions des organisations publiques et privée*s ».

[80] Expression dû à Ulrich Beck et à son œuvre « *Risikogesellschaft »* (la société des risques), paru en 1986 en Allemagne et traduit en français en 2001

[81] FNEP, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *op.cit*. p.35

[82] Jean-François CAUCHIE, H. O. HUBERT, « *La société du risque de BECK : balises* », *La Revue Nouvelle* n°07/8, Juillet-Août 2002, p.89

semblent plus capables de les résorber, mais en outre, ils participent à leur production massive »[83].

L'acceptabilité et la légitimité sociale de diverses activités concernant le nucléaire, les industries (chimiques, pharmaceutiques etc.), les infrastructures (de transport entre autres) ainsi que les projets politiques (aménagement du territoire), sont fortement remises en cause. L'idée d'une obligation de rendre compte à la société de ses impacts, à la charge des organisations publiques, germe au sein des populations[84].

A cela s'ajoute une évolution des canaux de circulation des informations qui renforce cette nouvelle sensibilité. En effet, les informations se vulgarisent plus rapidement et plus facilement à travers des moyens de communications plus accessibles aux populations. La révolution marquée par la popularisation de la télévision dans entre 1970 et 1980, s'est ensuite poursuivie à travers des moyens de communication et des sources d'information de plus en plus rapides et efficaces. Les nouvelles techniques de l'information et de la communication (NTICs) et notamment Internet, qui ont été généralisées dans les années 2000, ont largement contribué à l'avènement d'une « *société de l'information* » permettant aux individus de la communauté d'avoir un intérêt et une conscience accrus de leur environnement[85].

De plus, la société humaine se mondialise et s'urbanise de manière exponentielle. La multiplication des centres urbains et le développement de la mobilité qu'elle engendre, ont certes permis l'essor du transport aérien comme expliqué précédemment, mais sont surtout le signe d'une population moins sédentaire qui s'intéresse à ce qui peut se passer ailleurs. Les dynamiques revendicatives en matière socio-économique et environnemental bénéficient d'une portée transfrontalière (cf. le courant altermondialiste). Et les populations ont pu se rendre compte que les risques que présentaient certaines activités étaient globaux, ou à tout le moins similaires dans les différents territoires, quels que soient les habitants.

- L'émergence d'une société civile organisée :

Les critiques aussi bien sur le plan économique que sur le plan écologique, contre la course incontrôlée à la productivité, tendent à apparaître et à se diffuser au sein des populations[86]. Cette mutation puise de manière indéniable ses racines dans les deux évolutions que nous venons de relever, mais elle est liée également à d'autres facteurs.

---

[83] *Ibidem.*, p.88.

[84] Pour M. Patrick LAGADEC, on réalise que « *l'extérieur pourrait demander des comptes à l'intérieur* », cf. Discours du 25 Novembre 1989, sur le thème « *Environnement et Santé* », repris par la FNEP : « *Cap vers la confiance, Enjeu sociétal, du risque à l'opportunité », op.cit.* p.35

[85] *Ibidem.*

[86] P. CLAVAL, « Le développement durable : stratégies descendantes et stratégies ascendantes », Géographie, économie, société 2006/4 (Vol. 8), p. 415-445.

D'abord, de nombreuses catastrophes environnementales se sont succédées et ont contribué à l'évolution de l'opinion publique sur cette problématique. De l'accident nucléaire de Three Mile Island[87], aux multiples marées noires[88], en passant par le nuage de Tchernobyl[89], ou encore par l'affaire du sang contaminé, les drames environnementaux et sanitaires de grande ampleur ont éveillé l'opinion des populations sur les dangers et les effets inconnus des avancées technologiques et des activités industrielles, toutes deux promues par la logique de développement alors en vigueur.

L'évolution de la société constatée à l'époque est parfaitement résumée par la Fondation Nationale Entreprise et Performance dans ses travaux sur l'enjeu sociétal où elle explique « [qu']*à l'instar de l'information et des sciences, la société elle-même, quand elle se considère comme une société dite développée, génère des sensibilités nouvelles : ainsi en est-il, par exemple des enjeux de santé ou environnementaux qui prennent de plus en plus une importance équivalant à celle des enjeux économiques et sociaux* »[90].

Par conséquent, l'exigence d'une conciliation entre la volonté ardente de croissance avec ces impératifs sociaux et environnementaux a émergé chez les populations. Elle se matérialise par la formation d'une solide société civile composée d'associations de défense de l'environnement, de consommateurs de produits ou d'usagers de services (publics ou privés) de différentes envergures. En ce sens, la diffusion élargie et rapide de l'information est à l'origine d'une certaine défiance de la société vis-à-vis des pouvoirs publics et des organisations privées de service public.

Les différentes mutations décrites ont eu pour conséquence l'apparition, au sein des populations, d'une prise de conscience des enjeux que peuvent représenter ces différentes activités pour leur santé, leur quotidien, et leur futur. Progressivement, « *plus personne ne conteste la légitimité du peuple à être acteur de son propre environnement* »[91]. D'ailleurs, cette évolution sociétale se matérialise également au niveau institutionnel.

---

[87] Le 29 Mars 1979, la fonte partielle d'un cœur de réacteur nucléaire résultant d'accidents et d'erreurs de manœuvre conduit à la libération dans l'atmosphère d'une faible quantité de radioactivité.

[88] Avec entre autres, le Torrey Canyon en 1967, l'Amoco Cadiz en 1978 et l'Erika en 1994.

[89] Le 26 Avril 1996, l'explosion d'un réacteur nucléaire situé dans la ville de Tchernobyl en Ukraine provoque la combustion de matières nucléaires pendant plus de 10 jours sur le site, et ce malgré les actions de secours entreprises pour la limiter. Par la suite, les éléments radioactifs résultant de cet accident se propageront dans plusieurs pays dont : la Biélorussie, la Russie, l'Italie, la Grande-Bretagne, la France etc. Il s'agit d'un accident nucléaire classé au niveau le plus élevé de l'échelle internationale des accidents nucléaire (INES).

[90] ***FNEP.***

[91] David HEINRY, « *De la concertation imposée à la concertation constructive* », *Les Echos*, 09 Juin 2017, http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2015/06/09/cercle_133745.htm.

- La prise de conscience institutionnelle de nouveaux enjeux du développement :

De manière générale, l'identification des risques sociétaux pour les organisations est fortement corrélée à l'évolution des aspirations des populations et de leurs rapports avec les entités organisationnelles chargées de la conduite des activités économiques, techniques, scientifiques, de service public etc. au sein de leur environnement. Les années soixante-dix marquent une réelle rupture en la matière et le début d'une prise de conscience collective et progressive des impacts sociétaux et environnementaux du modèle de croissance adopté jusqu'alors. L'évolution du comportement des institutions publiques n'a dès lors fait qu'entériner une mutation profonde de la société moderne ainsi que de la population qui la compose.

La réflexion sur les impacts écologiques des activités humaines débute, au niveau institutionnel, dès 1970 avec notamment le rapport rédigé par des chercheurs du *Massachusetts Institute of Technology*[92]« *the Limits to Growth* ». Réclamé à l'origine par le « Club de Rome »[93], celui-ci tire pour la première fois la sonnette d'alarme sur les effets de la « société de la croissance » sur l'environnement. Il s'agissait certainement de la première étude de portée internationale à confronter la logique économique et démographique de la croissance, qui n'était que peu voire pas sujette à débat jusqu'alors, à la question environnementale.

Ce changement de paradigme amorcé, se poursuit deux ans plus tard par la tenue de la Conférence de Stockholm[94] en 1972. Considérée comme le premier des « Sommets de la Terre »[95], cette conférence marque l'entrée de la question environnementale dans les discussions et les relations internationales. Les Etats comprennent dès lors qu'une vision viable et à long terme de la croissance, incluant les nouvelles préoccupations sociétales[96] devait être modelée. Ils en font d'ailleurs le « vœu pieu » une vingtaine d'années après, lors de l'adoption de la déclaration de Rio en 1992, puis de la signature du Protocole de Kyoto en 1997.

Entre temps, le concept de développement durable, résultant de cette dynamique, a été conçu, selon Commission Brundtland en 1987, comme visant dans son acception générale et politique à « *répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations*

---

[92] Ces chercheurs du MIT sont Dennis et Donella Meadows, Jorgen Randers et Wiliam W. Behrens.

[93] Groupe de réflexion réunissant des scientifiques, des économistes, des fonctionnaires nationaux et internationaux, ainsi que des industriels de 52 pays, préoccupés des problèmes complexes auxquels doivent faire face toutes les sociétés, tant industrialisées qu'en développement, https://fr.wikipedia.org/wiki/Club_de_Rome.

[94] Conférence des Nations Unies sur l'Environnement Humain (CNUEH) du 05 au 16 Juin à Stockholm.

[95] Rencontres décennales entre dirigeants mondiaux organisées depuis 1972 par l'ONU, avec pour but de définir les moyens de stimuler le développement durable au niveau mondial.

[96] Voir *Infra*.

futures à satisfaire les leurs »[97]. Il marque un véritable glissement des positions étatiques institutionnelles vers une idée de responsabilité vis-à-vis de l'environnement et de la qualité de vie des populations. Celui-ci se vérifie aussi bien dans la sphère internationale que dans les ordres internes, avec le développement de programmes et de réglementations étatiques en faveur de l'environnement[98].

II – Conséquences pour les entreprises :

L'idée même d'une nécessaire conscience sociétale et environnementale des organisations se forme et est farouchement défendue d'abord par les populations, puis de plus en plus par la réglementation et les orientations étatiques ou internationales. Cette responsabilité née de la prise de conscience de ces nouveaux enjeux du développement s'applique certes aux entités publiques, mais également aux entreprises en raison d'une défiance grandissante de la société à leur égard.

En ce sens, le concept de développement durable, s'il recèle une dimension politique et institutionnelle assez forte, a également eu un écho assez fort dans la sphère privée des activités humaines et dans le monde entrepreneurial. Décliné en objectifs de « responsabilité sociétale des entreprises », il ajoute de nouveaux enjeux pour le développement des entreprises en dehors de la simple performance économique[99].

Le fait de ne pas répondre ou d'aller contre les nouvelles préoccupations des populations devient progressivement un facteur de risques pour les entreprises, dès lors que « *la non prise en compte des enjeux sociétaux peut conduire au blocage de tout projet* »[100] ou décision. Les acteurs économiques comprennent que l'absence de maîtrise de leurs impacts sur leurs communautés d'implantation pouvait, à terme, menacer leur efficacité économique et remettre en cause l'ensemble de leurs activités. Ils intègrent progressivement que les conflits avec leurs communautés et collectivités territoriales d'implantation peuvent déboucher sur un retard ou une neutralisation de leurs actions, en raison des risques de « politisation », de « juridicisation », et/ou surtout de « médiatisation » de ces conflits.

Dans un contexte concurrentiel où l'image de marque est devenue une donnée majeure pour les entreprises, des conflits sociétaux autour de l'une de leurs activités peuvent

[97] Voir infra Titre II, Chapitre II – Section I, p.64 du présent mémoire.

[98] En France on peut par exemple citer la loi de la protection de la nature de 1976, la loi du 2 Février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

[99] Roxanne OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », sous la direction de Mme Corine Gendron, , Université du Québec à Montréal, Novembre 2013 *« Le développement durable à travers ses dimensions sociale et environnementale rappelle en effet à l'acteur corporatif qu'il évolue dans des milieux naturel et social qui possèdent tous deux leurs limites et leurs propres logiques. D'où la nécessité pour l'acteur économique de réencastrer ses activités industrielles dans ces limites écologiques et sociales en adoptant de nouvelles attitudes de responsabilité sociale et environnementale (RSE) afin d'opérationnaliser le Développement Durable.* » p.18.

[100] FNEP, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », p.39.

facilement devenir une source de désavantages comparatifs vis-à-vis de leurs concurrents. L'acceptabilité et la légitimité sociale d'une activité apparaissent comme des facteurs de réussite non négligeables, quel que soit le secteur d'activité pris en compte. Une mauvaise appréhension de cet enjeu peut ainsi affecter de plusieurs manières leurs résultats économiques et conduire à l'échec du projet ou de l'activité concerné(e). En ce sens, les médias jouent un rôle prépondérant dans l'amplification de la portée de ce risque réputationnel pour les entreprises.

C'est donc d'un mouvement collectif de prise de conscience que résultent les risques sociétaux pour les acteurs économiques. Et les acteurs du secteur aéroportuaire n'échappent pas à cette règle.

Section II : L'apparition des risques sociétaux dans le monde aéroportuaire :

Malgré la particularité de ce secteur, un parallèle peut être aisément fait entre l'apparition d'enjeux environnementaux et sociétaux en général, et l'introduction de cette problématique dans le monde aéroportuaire. L'un des facteurs générant des risques sociétaux pour une activité ou un projet « *tient à la façon dont est présenté le projet* [ou l'activité] *: citons simplement le manque de clarté dans la façon dont un projet, ou une décision, a été porté ou expliqué aux parties prenantes ; l'opacité du circuit de prise d'une décision et du rôle des différents acteurs ainsi qu'une interrogation sur leur indépendance (celle des experts notamment). Plus globalement, la façon dont le porteur de projet aborde les relations avec ses parties prenantes (de l'ignorance à la cocréation, en passant par l'information, la consultation, la concertation…) constitue un facteur clé dans l'émergence ou non des risques sociétaux* »[101].

Dès 1969, une Réunion spéciale sur le bruit des aéronefs au voisinage des aéroports est tenue et les recommandations qui en émanent déboucheront sur l'adoption, deux ans plus tard, du premier volume de la fameuse annexe 16 à la convention sur l'Aviation civile Internationale[102]. Selon les termes du Secrétariat Général de l'OACI, cette première partie de l'annexe concerne « *les procédures de représentation et de mesure du bruit des aéronefs, la tolérance humaine au bruit des aéronefs, certification acoustique des aéronefs, critères pour*

[101] Fondation Nationale Entreprise et Performance, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », La documentation Française.

[102] Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Secrétariat Général « *La Convention relative à l'aviation civile internationale : Annexe 1 à 18 » Livret des annexes, p.37*, https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf.

l'établissement de procédures d'exploitation visant à atténuer le bruit des aéronefs, contrôle de l'utilisation des terrains et, enfin, procédures d'atténuation du bruit au point fixe »[103].

Pourtant, c'est pendant la décennie qui a suivi cette réglementation que la problématique sociétale autour des aéroports a pu se révéler au grand jour. Cela concerne aussi bien les projets (de construction ou de développement) que la conduite quotidienne de l'activité aéroportuaire

I – Risques sociétaux et projets aéroportuaires :

L'irruption des projets aéroportuaires et de leurs impacts dans les questions de société est contemporaine à la prise de conscience des populations des enjeux sociétaux autour du développement. Les aéroports étant progressivement présentés comme des éléments structurants des territoires et de l'économie pour en justifier l'implantation, l'agrandissement ou le transfert, certaines interrogations autour de leurs impacts réels sur la qualité de vie des riverains et leur environnement ont commencé à émerger. Dans ce cadre, « *l'aéroport est même devenu un symbole des débats en cours sur les enjeux environnementaux* [et sociétaux] *de la mondialisation, incarné par le détournement du sigle programmatique ZAD, « zone d'aménagement différé » en « zone à défendre », que l'on voit se développer jusqu'au Brésil ou en Corée du Sud* »[104].

Elles ont sous-tendu des contestations, parfois violentes aux projets aéroportuaires, aussi bien en France que dans le reste du monde.

- Les exemples français : l'Aéroport de Roissy Charles de Gaulle et le projet de Notre-Dame des Landes

Concernant l'Aéroport de Roissy Charles de Gaulle, il a été officiellement mis en service en 1974 et le projet de sa construction, annoncé dès 1962, visait à prévenir une saturation des plateformes du Bourget et d'Orly. Mais très vite celui-ci a fait l'objet d'une importante opposition des populations riveraines du site choisi pour abriter l'aéroport. « *La municipalité de Roissy-en-France et les autres villages directement concernés tentent (…) vainement de lutter contre la création de cet aéroport qui apportait déjà dès le début des travaux son lot de nuisances avec l'arrivée des engins de chantier et les importantes dégradations engendrées aux rues du village de Roissy (camions, boue, canalisations*

[103] *Ibidem*.

[104] Guillaume FABUREL et Lisa LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.34

détruites…). Les agriculteurs, quant à eux, protestèrent au début mais, compren[nent] *rapidement que l'édification de l'aéroport était inéluctable* »[105].

La polémique autour de la création de l'Aéroport de Roissy se prolongera d'ailleurs bien au-delà des années 1970 et conditionnera par la suite le développement et l'exploitation de cet aéroport[106].

Concernant le projet de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, il reste sans nul doute à ce jour le cas le plus emblématique de la confrontation entre les préoccupations sociétales et les projets et décisions aéroportuaires en France.

Porté par la Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale[107], le projet visait à doter la région ouest de la France d'un grand aéroport international en vue de répondre aux prévisions de croissance du trafic et de développement industriel de l'estuaire de la Loire. L'objectif poursuivi était également d'offrir une alternative régionale à un transport aérien assez centralisé sur Paris.

Le site de Notre-Dame-des Landes est choisi en 1968, au détriment d'autres sites envisagés, pour abriter ce qui devait devenir à l'époque l'Aéroport Ouest Atlantique[108]. Une zone de 1225 hectare fut désignée en 1974 par les autorités étatiques comme « zone d'aménagement différé » à vocation aéroportuaire[109].

Toutefois dès cette époque, le projet rencontre une forte opposition composée des agriculteurs de la région, d'environnementalistes et d'altermondialistes ainsi que de certains élus doutant de la pertinence du projet[110]. Celle-ci s'organise dès 1972[111]et exprime sa contestation par divers biais qui contribueront à faire connaitre et à médiatiser le conflit existant autour du projet aéroportuaire. Par exemple, des ouvrages tels que « *Dégage ! … on aménage* » de Robert LEGUEN et de Jean de LEGGE, paru en 1976, permettent de faire

---

[105] https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_de_Paris-Charles-de-Gaulle#Projet_et_histoire.

[106] Voir infra.

[107] DATAR : ancienne administration française chargée, de 1963 à 2014, de préparer les orientations et de mettre en œuvre la politique nationale d'aménagement et de développement du territoire https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9l%C3%A9gation_interminist%C3%A9rielle_%C3%A0_l%27am%C3%A9nagement_du_territoire_et_%C3%A0_l%27attractivit%C3%A9_r%C3%A9gionale ;

[108] J. RENARD, C. RIALLAND-JUIN, « *Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel* », in *La France : des territoires en mutation*, *Géoconfluences*, 04 Février 2013. : le site de Guémené-Penfao situé à mi-chemin entre Nantes et Rennes était lui aussi envisagé mais n'a pas eu la préférence pour accueillir l'aéroport.

[109] *Ibidem*. *« L'arrêté de création de la ZAD (zone d'aménagement différé) aéroportuaire, en date du 11 janvier 1974, s'applique à 1 200 hectares à cheval sur 4 communes, dont l'essentiel sur le territoire de Notre-Dame-des-Landes. Les terrains sont acquis progressivement par le Conseil général de Loire-Atlantique* » ; cf. également https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_du_Grand_Ouest#1963_:_Premier_projet ;

[110] FNEP, « Cap vers la confiance, Enjeu sociétal : risque ou opportunité », op. cit., pp.64-66 : « *Notre-Dame-des Landes : projet d'aménagement ou projet de société ?* ».

[111] A travers notamment la création d'une association de défense des exploitations agricoles affectées par le périmètre de la ZAD : l'ADECA (Association de Défense des Exploitants Concernés par l'Aéroport).

connaître les origines aussi bien du projet que des contestations qu'il essuie, mais surtout soulignent la crispation des positions concernant l'aéroport à construire.

Si les porteurs de projets mettent en avant les bienfaits économiques et la logique d'aménagement du territoire[112] qui motivent la construction d'une nouvelle plateforme aéroportuaire, il était reproché au projet à l'époque de ne prévoir « *ni l'évolution des coûts, ni les exigences du développement durable, ni l'arrivée du TGV et de la concurrence du rail pour les courtes liaisons et les relations facilitées avec les aéroports parisiens* »[113].

Ces contestations seront ravivées des années plus tard, suite à la réactivation du projet dans les années 2000 dans l'optique de remplacer l'aéroport de Nantes – Atlantique dont les limites capacitaires sont supposées être atteintes dans un proche avenir. Cette reprise du projet après une certaine période de quasi-latence entre 1980 et les années 2000 est à l'origine d'une radicalisation du conflit. « *Les opposants ont eu tout le temps de penser que ce projet ne serait jamais réalisé* »[114]. « *Entre-temps, l'étalement urbain a fait son œuvre et de plus en plus de pavillons ont poussé autour de Notre Dame des Landes*, rajoute Mme Cécile RIALLAND. *Cette hausse de la population riveraine ne pouvait que mener au conflit »*[115].

Cette période marque ainsi la création de l'ACIPA[116], qui est l'une des principales associations contre la réalisation de l'aéroport. Les partisans du projet s'organisent aussi au travers d'associations telles que « *Des Ailes pour l'Ouest* »[117], ce qui débouche sur une controverse au sujet du projet au sein même de la communauté nantaise.

En 2003, un premier débat public relatif au projet est lancé mais omet une question cruciale pour la société en général, et les « riverains » de l'éventuel aéroport en particulier : celle de l'opportunité du projet à cette période. En effet, l'aéroport de Nantes-Atlantique ayant fortement développé ses performances et son plan de masse général laissant entrevoir des possibilités d'agrandissement, la légitimité du projet de Notre-Dame-des-Landes est remise en cause par une partie de sa communauté d'implantation.

Le projet se poursuit malgré une forte contestation et le Conseil d'Etat déclare, dans un avis consultatif du 8 janvier 2008, que le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes est d'utilité publique. Cette décision marque le début de ce que des auteurs tels que M. Jean

---

[112] Claude CHERAUD, Claude BREVAN, Rouchdy KBAIER, « Transfert de l'Aéroport de Nantes Atlantique : Rapport de la Commission du Dialogue », 9 Avril 2013, pp.25-34 « II.5 L'inscription du projet dans un aménagement du territoire du Grand Ouest ; II.6 L'enjeu du développement économique, de la recherche, et de l'innovation et II.7 : Le développement de Nantes Métropole».

[113] J. DE LEGGE, R. LEGUEN, « *Dégage !…On aménage* », Les Sables d'Olonne, 1976

[114] FNEP, *op.cit.*, p.65.

[115] Florent PAGNEUX, « *Notre- Dame-des-Landes, du projet local à l'enjeu national* », La Croix, 28 Janvier 2016

[116] Association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des- Landes.

[117] https://www.desailespourlouest.fr/.

RENARD ou Mme Cécile RIALLAND-JUIN désignent comme « *l'affaire Notre-Dame-des Landes* ». En effet, le conflit autour du projet d'aéroport se nationalise et s'est dès lors développé sur trois terrains : « *la mobilisation citoyenne (opposants comme porteurs du projet), le juridique (respect des procédures et application des décisions de justice versus recours multiples des opposants et notamment au droit européen) le politique (inscription dans le calendrier électoral* [et création d'association d'élus contre le projet]*)* »[118].

Le conflit a maintes fois donné lieu à des manifestations « pro » ou « anti » aéroport et parfois à des affrontements houleux nécessitant parfois l'intervention des forces de l'ordre comme en 2012[119] ou conduisant même à des pertes humaines[120]. Aussi, la couverture médiatique de ces manifestations n'est certainement pas étrangère à la proportion prise par le conflit.

Depuis lors, le projet a fait l'objet d'un referendum local, lui-même très décrié, ayant consacré une courte victoire du « Oui » au projet[121]. De plus, la majeure partie des contestations juridiques ont rendu leur verdict en faveur de la réalisation du projet. Pourtant l'incertitude règne quant à celle-ci, malgré la concession de la construction et de la gestion du futur Aéroport du Grand Ouest à la société Vinci Airports en 2010. Le projet s'est retrouvé fortement fragilisé par une absence quasi-totale d'appréhension des risques sociétaux qui l'entouraient. Les populations ont ainsi « *su médiatiser leur combat et trouver de nombreux relais* » pour remettre en cause la légitimité et l'acceptabilité de ce projet au niveau national.

Le cas de Notre-Dame-des Landes est symptomatique de risques sociétaux qui peuvent accompagner l'implantation ou le développement d'un aéroport. Il s'agit de la première fois qu'outre la rhétorique des nuisances de l'édifice, les questions même de l'utilité et de l'impact d'un nouvel aéroport sont posées par la société française et ont pu causer de tels blocages dans un projet aéroportuaire. Toutefois il ne s'agit pas d'un cas isolé car d'autres projets, à l'échelle du monde, ont subi les contrecoups d'une mauvaise identification des risques sociétaux pesant sur eux.

---

[118] FNEP, « *Notre-Dame-des Landes : projet d'aménagement ou projet de société ?* » p.65 op.cit. ; cf. également J.RENARD, C. RIALLAND-JUIN, « *Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel* » *op.cit*. : « À partir de 2008, le projet de construction de l'aéroport devient l'« affaire Notre-Dame-des-Landes ». Les acteurs face à face se font plus nombreux, plus divers, plus radicaux et les enjeux dépassent les horizons locaux et régionaux ».

[119] *Idem*. Occupation des lieux par les agriculteurs locaux, mais aussi par des groupes venus d'ailleurs, Intervention de personnages emblématiques des luttes (José Bové) ou de responsables politiques (François Bayrou, Eva Joly), la présence de plusieurs centaines de gendarmes et CRS sur le site à l'automne 2012.

[120] Comme le décès du jeune Rémi FRAISSE en Octobre 2014 (21 ans à l'époque) qui a pu défrayé la chronique : cf. http://www.rcalaradio.com/article-7950-un-manifestant-tue-dans-tarn-des-zadistes-de-notre-dame-des-landes-appellent-a-manifester-ce-soir-a-nantes-.html ou encore https://fr.wikipedia.org/wiki/Manifestation_des_25_et_26_octobre_2014_contre_le_barrage_de_Sivens.

[121] Referendum tenu le 26 juin 2016 interpellant les populations du département de la Loire Atlantique sur la question suivante : « Êtes-vous favorable au projet de transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes ? ».

- Des exemples étrangers : le cas de Tokyo-Narita et de Montréal-Mirabel :

Ailleurs aussi l'absence d'appréhension des risques sociétaux a pu être préjudiciable à des projets de constructions aéroportuaires. C'est par exemple ce qu'il s'est passé pour les plateformes de Tokyo-Narita et de Montréal-Mirabel.

Pour l'aéroport japonais tout d'abord, sa volonté de construction est annoncée dès 1966 par le gouvernement nippon. L'objectif était de compléter l'offre aéroportuaire internationale de Tokyo qui comptait déjà l'aéroport de Tokyo-Haneda dans son territoire. Le site de Narita situé à 66 km de la ville à l'époque fut arrêté pour accueillir le nouvel aéroport. Malgré la possession d'une partie de la zone choisie par la famille impériale, la réalisation du projet donna lieu à des expropriations qui étaient sujettes à diverses controverses[122].

D'ailleurs en 1971, *« les expropriations des autres terrains, entreprises (...), suscitèrent des affrontements meurtriers entre les forces de l'ordre et les paysans qui refusent de céder leurs terres agricoles, soutenus par de jeunes étudiants du mouvement d'extrême-gauche Zengakuren »*[123]. L'opposition au projet s'étant élargie et politisée a réussi à retarder l'ouverture effective de l'aéroport à l'exploitation, qui n'intervient qu'en 1978.

Pour certains géographes, la résistance de cette contestation de l'aéroport est à l'origine des « *ambitions contrariées* » de la plateforme. En effet, l'extension de l'aéroport ne s'est limitée qu'à la construction d'une deuxième piste, en raison de la « *la résistance durable de certains riverains* »[124]. D'ailleurs l'exploitation de l'aéroport s'est longtemps déroulée dans une tension palpable avec ces riverains pour qui les nuisances et désavantages de l'aéroport prenaient le pas sur un quelconque impact économique positif[125].

Malgré des perspectives de développement d'une troisième piste qui sont à l'étude, l'exemple de l'Aéroport de Tokyo-Narita démontre, comme celui de Notre-Dame-des-Landes, la mesure dans laquelle des préoccupations sociétales nées de la décision d'implanter un aéroport dans un territoire peuvent perdurer dans le temps et affecter les velléités de développement d'un aéroport.

Un autre exemple parlant en ce sens est celui de l'aéroport de Montréal-Mirabel. Comme Narita, sa construction a été décidée dans l'idée de désengorger un aéroport préexistant (celui de Dorval), mais avec l'ambition, à long terme, d'en faire le premier aéroport du monde. Pour ce faire, les autorités canadiennes « *procède*[nt] *à l'expropriation à*

[122] https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9roport_international_de_Narita#Histoire.
[123] Marie-Christine DOCEUL, « *Tokyo-Narita, des ambitions contrariées* », *Géoconfluences*, 25 Janvier 2013 ; Il y eut officiellement 13 morts, dont cinq policiers, 291 paysans arrêtés et plus de mille jeunes venus soutenir les paysans furent blessés et arrêtés lors de combats.
[124] Ibidem.
[125] *Ibidem.* : « *L'aéroport fait encore l'objet d'une étroite surveillance policière : miradors, hautes clôtures, contrôles de vigiles* ».

bas prix d'un vaste territoire agricole de 40 000 ha, situé à 40 km au nord de Montréal, suscitant le mécontentement de 12 000 personnes, la plupart agriculteurs »[126].

La résistance au projet de l'aéroport de Mirabel s'organise dès 1972, les populations riveraines ayant développé le profond sentiment que leurs intérêts n'ont pas été correctement pris en compte et que le projet leur était de toute façon imposé. L'opposition ainsi formée n'empêche pas toutefois l'ouverture de l'aéroport en 1975.

Le cas de l'aéroport de Mirabel révèle surtout le rôle que peuvent jouer les médias dans l'acceptation ou le rejet d'un projet aéroportuaire par la société. Et M. Eric Gagnon POULIN de souligner que « *si les médias décident de se concentrer sur un sujet plutôt qu'un autre, cela influencera inévitablement l'opinion publique. En ce qui concerne le projet aéroportuaire, le plus important de la planète, les médias ont joué un rôle capital sociopolitique* »[127]. Ainsi les médias ont quelque part retranscrit à travers divers articles la perplexité et les appréhensions de la population quant au choix du site d'implantation de l'aéroport (notamment au regard de la préférence accordée par le gouvernement provincial à un autre site), à la confusion dans la gestion du territoire aéroportuaire, et surtout aux indemnisations jugées très faibles reçues par les personnes expropriées.

D'ailleurs, ces expropriations feront l'objet d'une vive contestation[128] dans un contexte de prise de conscience sociétale des différents enjeux du développement de l'aéroport[129]. En effet, les expropriations ont été justifiées ici par des prévisions de développement à long terme sans pour autant que des effets positifs immédiats ne soient visibles pour les populations concernées[130]. De ce fait, la manière même dont a été présenté, voir « imposé » ce projet d'aéroport aux riverains et aux personnes expropriées, sans pour autant que ces dernières aient pu bénéficier de moyens effectifs de concertation avec les porteurs de projet, a justifié l'ampleur de la contestation du projet aéroportuaire. Cette contestation, organisée dès 1972[131], si elle n'a pas précipité l'échec du projet d'aéroport de

---

[126] Marie-Christine DOCEUL, « *Montréal-Mirabel, l'échec d'un aéroport* », *Géoconfluences*, 25 Janvier 2013.
[127] Éric Gagnon POULIN, « *La mobilisation politique des expropriés de Mirabel* », Mémoire en vue de l'obtention de la maîtrise en ès sciences (anthropologie), Université de Montréal, Décembre 2009, p.53.
[128] *Ibidem*. : « Après 1972, jusqu'à 60% des expropriés de Mirabel se sont mobilisés contre le projet », p.77.
[129] Voir supra. Chapitre II Section I Paragraphe I du présent mémoire : « la fin du dogme du développement et l'avènement de la société de l'information ».
[130] Éric Gagnon POULIN, « *La mobilisation politique des expropriés de Mirabel* », op.cit., cf. p.89 et également p.100 « *En résumant de façon grossière, les «pro-expropriations » voyaient surtout l'argument du développement économique comme facteur de mobilisation. Pour leur part, les « indifférents » croyaient que la non-participation politique était plus avantageuse en termes de temps, d'argent et d'énergie. Les « [anti]-expropriations » voyaient la création d'un front commun comme la seule solution pour se réapproprier leurs terres, qui leur avaient été prises de façon illégitime et irrespectueuse.»*
[131] Ibidem. « L'émergence d'une résistance organisée », pp.

Montréal-Mirabel[132], a largement perturbé le projet et la conduite des activités sur la plateforme. Elle est symptomatique surtout de l'apparition d'enjeux sociétaux forts autour des aéroports. Et ceux-ci ne se limitent pas seulement au choix de leur implantation ou de leur transfert, comme nous venons de le voir. Ils concernent également leur exploitation.

II – Risques sociétaux et exploitation aéroportuaire :

En raison des nuisances quotidiennes qu'elle génère, l'exploitation aéroportuaire a elle aussi vu apparaître la question de sa confrontation avec la société au fil du temps. En effet, la particularité du transport aérien fait que l'aéroport génère des nuisances sonores importantes ainsi que des contraintes en matière immobilière et d'urbanisation etc. comme nous les avons déjà décrits dans le chapitre préliminaire du présent mémoire[133].

Celles-ci font que les aéroports ne sont pas forcément perçus comme « *des voisins supportables pour leurs riverains* »[134]. Au fil des années, les associations de défense des riverains se sont multipliées[135] et disposent de moyens d'action et d'une portée revendicative assez étendue. Les risques pesant en ce sens sur l'activité aéroportuaire peuvent également ici se développer sur les terrains médiatique, juridique, et politique[136].

La mauvaise appréhension des enjeux sociétaux autour de son activité peut ainsi devenir fortement préjudiciable pour le gestionnaire aéroportuaire. En plus d'organiser et de faciliter la mobilité pour ses clients (compagnies et passagers), l'entreprise aéroportuaire en tant qu'entité organisationnelle, se voit progressivement incitée, si ce n'est obligée par la société de garantir une maîtrise de ses nuisances ainsi qu'un effet tangible et immédiat sur la qualité de vie des riverains.

De plus, le gestionnaire aéroportuaire est souvent amené à composer avec l'ensemble de ces exigences à différentes échelles territoriales, les collectivités ayant des stratégies, des priorités et des intérêts qui peuvent diverger, voire parfois se contredire. Cela rajoute fortement à la complexité de la gestion des rapports avec les élus locaux représentant ces

[132] Celui-ci interviendra bien plus tard et sera lié à d'autres facteurs : chocs pétroliers, concurrence de Toronto, non-réalisation de la desserte autoroutière et ferroviaire par le gouvernement provincial du Québec qui complique les correspondances avec Dorval.

[133] Voir *Supra*. Titre Préliminaire – Chapitre II.

[134] Etienne BERTHON, « *Les impacts territoriaux des aéroports* », Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), 13 Janvier 2011, Paris, p.7.

[135] On peut citer entre autres l'ADVOCNAR (Association de Défense contre les Nuisances Aériennes), ou encore l'ADRA (*Association des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse*) en France, le HACAN (*Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise)* à Londres, etc.

[136] Fondation Nationale Entreprise et Performance, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *La documentation Française*, 2013, p.41 : Les matérialisations concrètes de ces risques sont diverses : conflits, voire condamnations civiles ou pénale de l'entreprise ou de ses dirigeants, une baisse de la côte en bourse, des surcoûts importants (assurances), fuite des investisseurs, remise en cause de l'activité et du gestionnaire aéroportuaire.

différentes échelles, qui est par ailleurs liée au rôle renforcé des collectivités territoriales dans la gestion aéroportuaire depuis la réforme de 2005. Par exemple, le tableau ci-dessous synthétise pour l'aéroport de Roissy Charles les différentes échelles d'enjeux et de planification territoriale, qui peuvent, voire doivent, être pris en considération par le gestionnaire aéroportuaire.

L'exemple des enjeux du secteur de Roissy CDG	
Européens	L'accessibilité externe de l'Europe - La capacité, l'équilibre et la performance de son système aéroportuaire
Nationaux	Le bon fonctionnement du hub SkyTeam qui assure la desserte de la région-capitale et l'accès aux destinations mondiales pour l'ensemble des métropoles françaises
Régionaux	Permettre le bon fonctionnement et l'accessibilité d'un équipement essentiel pour la desserte, l'attractivité et la performance économique de la Région – Réduire les inégalités sociales et territoriales – Répondre aux défis environnementaux – Protéger l'emploi (avec 50 000 emplois, Air France, 4° employeur régional, 1° privé)
Locaux	Réduire les nuisances et coupures spatiales créées par l'aéroport, mieux faire profiter son environnement des retombées économiques, améliorer la qualité de vie des habitants...

Tableau 2. *Echelles territoriales des enjeux pour les aéroports modernes*[137].

D'ailleurs les collectivités abritant dans leurs territoires des infrastructures aéroportuaires se sont progressivement regroupées au sein d'organisations telles que l'ARC[138], ce qui donne une résonnance plus grande aux problématiques liées aux aéroports soulevées par leurs communautés.

En nous inspirant des travaux de la Fondation Nationale Entreprise et Performance sur l'enjeu sociétal et au regard du contexte de la société moderne, nous pouvons relever que certains des risques pesant sur la gestion aéroportuaire ne sont point techniques et/ou commerciaux, mais plutôt des risques de surface. Ceux-ci intègrent indubitablement les risques sociétaux dont l'absence de prise en compte par le gestionnaire aéroportuaire peut déboucher sur un échec de ses investissements.

La logique d'entreprise s'est emparée de la majeure partie des gestionnaires aéroportuaires en raison de la privatisation progressive de cette activité[139]. Aussi, le transport aérien est une industrie hautement capitalistique et cela se vérifie avec certitude chez les

[137] E. BERTHON, « *Les impacts territoriaux des aéroports* », Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), 13 Janvier 2011, Paris, p.5.
[138] Airport Regions Conference. Pour plus d'informations sur cette organisation : cf. http://www.airportregions.org/.
[139] Cf. Introduction.

compagnies aériennes et de plus en plus chez les aéroports. Le climat de concurrence nouvellement instauré ainsi que la relative stabilité des redevances aéronautiques[140] rendent les retours sur investissements primordiaux pour les entreprises aéroportuaires. Cela se vérifie également lorsque la gestion de l'aéroport est publique.

Ce contexte justifie donc le développement de sources alternatives de recettes par les aéroports mais aussi l'attention qu'ils doivent porter à tous les risques pouvant perturber leur activité et impacter leurs revenus. Et c'est le cas des risques sociétaux, d'autant plus que « *même si l'investissement va à son terme l'entreprise* [ici aéroportuaire] *peut être conduite à dépenser des sommes très importantes pour tenter de corriger a posteriori un défaut risquant d'entraîner un rejet par la société* »[141].

En définitive, nous pouvons conclure ce titre consacré aux risques sociétaux pesant sur l'activité aéroportuaire par les termes du député de Val d'Oise, M. Jean Pierre BLAZY qui souligne que « *les territoires situés à proximité d'une infrastructure aéroportuaire de dimension internationale sont des lieux de débats tendus entre les exploitants des aéroports, les riverains, les collectivités territoriales voisines. Les termes du débat ont migré de la question des émissions sonores aériennes à celle des effets du bruit sur les populations (affections sanitaires, troubles du sommeil...) et sur les territoires (contraintes urbanistiques, modification des dynamiques spatiales...) auxquels s'ajoute désormais une perspective de développement durable, en particulier dans le domaine de la mixité sociale des banlieues aéroportuaires et de l'urbanisme* »[142]. D'où la nécessité pour les aéroports modernes de prendre en charge efficacement cet enjeu devenu fondamental dans leurs perspectives de développement (Titre 2).

[140] Redevances aéronautiques : sont facturées par chaque aéroport aux compagnies aériennes en **contrepartie de la fourniture de services publics et de la mise à disposition d'infrastructures techniques de la plateforme**. Source première, mais pas principale de revenus pour les aéroports, elles permettent de financer l'ensemble des services offerts par les aéroports aux compagnies et aux passagers.

[141] Fondation Nationale Entreprise et Performance, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », La documentation Française, 2013, p.41

[142] J.-P. BLAZY, « *Communautés Aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité* », Rapport remis à Madame Ségolène ROYAL, Mars 2016, p.24.

TITRE II : L'ENJEU SOCIÉTAL : DE LA GESTION DE RISQUES À UN ÉLÉMENT INCONTOURNABLE DANS LA DEMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DES AÉROPORTS :

Les gestionnaires et acteurs du monde aéroportuaire ont progressivement compris qu'«*en mettant en place des outils de prévention et de maîtrise des risques sociétaux,* [ils maximiseraient] *leurs chances d'éviter les investissements échoués et minimiseront le coût d'éventuelles adaptations tardives, indispensables à leur acceptation par la société* »[143]. La prise en charge de la problématique sociétale est donc devenue une nécessité pour l'infrastructure aéroportuaire moderne, notamment en raison d'évolutions réglementaires notables qui sont venues confirmer l'évolution de la société sur la question depuis les années 1970 comme cela a été évoqué.

Nous verrons dans un premier chapitre les différentes réglementations dont résulte la prise en charge des risques sociétaux (Chapitre I). Mais la maîtrise des nuisances de l'aéroport sur son environnement, ainsi que son développement en faveur d'une amélioration du niveau et de la qualité de vie des populations riveraines sont devenues des critères incontournables d'appréciation de leur performance et de leur insertion territoriale (Chapitre II).

CHAPITRE I : LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES DE MAÎTRISE DES RISQUES SOCIÉTAUX AÉROPORTUAIRES :

Force est de constater que parallèlement à l'évolution sociétale décrite en première partie, les aéroports se sont progressivement vu doter de mécanismes de gestion des nouveaux risques qui ont émergé au sein de la société moderne. Cela résulte notamment d'une évolution réglementaire, qui s'est très clairement accélérée au début des années 2000 concernant les aéroports, et qui a porté sur deux axes.

Il y a eu une évolution certaine de la réglementation environnementale autour des aéroports (Section I) qui s'est accompagnée d'une évolution de la réglementation relative à la participation des populations et des collectivités à la gestion aéroportuaire (Section II). Celles-ci sont donc à l'origine du développement des mécanismes de gestion des risques sociétaux, à l'aune du concept de développement durable du transport aérien.

Section I : L'évolution de la réglementation environnementale autour des aéroports : l'approche équilibrée

Que ce soit au niveau national, européen, ou international, il semble indubitable que la réglementation environnementale concernant les aéroports ait fortement évolué ces dernières années. En effet, si la problématique du bruit est très vite appréhendée par l'Organisation de

[143] FNEP, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *La documentation Française*, 2013, p.41.

l'Aviation Civile Internationale (OACI), ce n'est que dans les années 2000 que la réglementation environnementale relative aux aéroports a vraiment connu ses évolutions majeures.

L'OACI avait amorcé cette évolution du transport aérien dès le 2 Avril 1971 à travers l'adoption du premier volume de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago[144]. Cette annexe renferme les différentes normes et pratiques recommandées[145] relatives à la certification acoustique des aéronefs. Ladite réglementation servira par la suite de base à toute la politique de limitation de la principale nuisance du transport aérien en permettant une catégorisation des aéronefs en fonction de leurs émissions sonores[146].

S'en suivirent au niveau national la mise en place de mécanismes de gestion de la problématique du bruit autour des aéroports. C'est le cas en France avec une circulaire du 30 juillet 1973 relative à la construction dans les zones de bruit des aérodromes. Celle-ci donne naissance aux fameux « *plans d'exposition au bruit* »[147] qui sont des outils de gestion de l'urbanisation autour des aéroports. Dans leur conception, ces plans visent une protection aussi bien des populations (en les empêchant de s'installer dans les zones de fortes nuisances sonores se trouvant à proximité immédiate des plateformes) que du développement des aéroports.

Et là, on voit poindre le changement de paradigme et l'idée d'une conciliation des intérêts aussi bien de l'aéroport que de la communauté où il s'implante. Cette idée sera reprise et développée plus tard par l'OACI. Mais avant d'en arriver là, les « PEB », à l'époque basés sur un indice psophique[148] et corrélés aux prévisions de trafic à terme des aéroports concernés, seront confirmés par la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à « *l'urbanisme au voisinage des aérodromes* ».

---

[144] OACI/ICAO, *« Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation : Environmental Protection, Volume I Aircraft Noise* », ISBN 978-92-9249-561-9, Montréal, 2014.

[145] Au sens de la Convention de Chicago de 1944, **une norme**, , est toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle **les États contractants sont tenus de se conformer en application des dispositions de la Convention**. *En cas de non-conformité, une notification au Conseil est obligatoire*. **Une pratique recommandée** est toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle **les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention**. *Les États qui ne se conforment pas aux pratiques recommandées sont invités à en informer le Conseil*.

[146] A travers la marge cumulée des niveaux du bruit émis en survol, en approche et latéral, les aéronefs peuvent être catégorisé dans les différents chapitres mis en place par cette annexe 16.

[147] Code de l'urbanisme : articles L. 112-3 et suivants, R. 112-1 et suivants.

[148] Entretien avec M. Sylvain DEPALLE, Assistant au Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris ; Indicateur basé sur la mesure (en LAeq) des signatures sonores des aéronefs qui, à travers un jeu de pondérations appliquées à ces signatures suivant qu'elles se produisent de jour ou de nuit, ont permis l'élaboration des premiers PEB.

Ils seront complétés par les « *plans de gêne sonore* » qui, issus de la loi bruit de 1992[149], déterminent le périmètre dans lequel va s'appliquer le système d'aide à l'insonorisation. En effet, à la différence de la logique d'urbanisme qui gouverne l'élaboration des PEB, les PGS visent ici une compensation des nuisances sonores du transport aérien sur les populations résidant à proximité immédiate des aéroports. Ce système d'aide à l'insonorisation est financé, en France, à travers la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes[150] et bénéficie aux populations à l'intérieur de la zone délimitée par le PGS. Cette zone est élaborée en prenant en considération le bruit généré par l'activité aéroportuaire au moment de la délimitation. A ce jour, un peu plus d'une dizaine d'aéroports français se sont dotés de tels plans.

Mais c'est véritablement en 2001 que l'avancée majeure en la matière va être réalisée avec l'introduction du concept « d'approche équilibrée » dans la gestion du bruit des aéronefs. Celui-ci reprend l'idée d'une conciliation des attentes et préoccupations de la société avec le nécessaire et prévisible développement des plateformes aéroportuaires. Cela est d'ailleurs parfaitement résumé par l'Organisation elle-même qui explique que « *l'approche équilibrée consiste à déterminer les problèmes de bruit aux aéroports, puis à analyser les diverses mesures de réduction disponibles (…) Elle a pour but d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible. L'OACI a élaboré des politiques sur chacun de ces éléments, ainsi que sur les redevances liées au bruit. Les pratiques recommandées concernant l'approche équilibrée figurent dans le Doc 9829 – Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* »[151].

Ces orientations serviront de base pour les Etats à toutes les réglementations relatives au bruit autour des plateformes[152] aéroportuaires et tournent autour des quatre grands piliers de l'approche équilibrée que sont :

- La réduction du bruit à la source :

Il s'agit de la première action menée par le secteur du transport aérien sur les nuisances sonores qu'il génère. Concernant beaucoup plus les constructeurs aéronautiques et les compagnies aériennes, les réglementations en ce sens ont quand même un effet non négligeable sur les aéroports. En effet, « *il y a eu des progrès significatifs réalisés en matière de réduction des bruits des avions ces dernières années. Les flottes d'aujourd'hui sont*

---

[149] Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000179257&categorieLien=id ;

[150] TNSA : taxe payée par les compagnies aériennes en fonction de leur trafic et flotte sur une plateforme. Le gestionnaire aéroportuaire en gère la collecte et la redistribution auprès des populations riveraines y ayant droit cf. http://www.acnusa.fr/fr/le-saviez-vous/aide-a-linsonorisation/42 ;

[151] Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « Bruit des aéronefs », Protection de l'Environnement, https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/bruit.aspx ; Le guide « Doc 9829 » de l'OACI a été publié en 2004 et révisé en 2007.

[152] Règlement N°598/2014 du Parlement Européen et du Conseil relatif à « *l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE* », 16 Avril 2014.

beaucoup moins bruyantes qu'il y a quelques années seulement » nous énonce M. Sylvain DEPALLE[153].

Cette assertion se vérifie par exemple, à travers l'Indice Global Mesuré Pondéré[154], développé également au début des années 2000 pour mesurer le niveau de bruit généré autour de la plateforme de Roissy – Charles de Gaulle dans un premier temps. Il laisse transparaître une baisse importante du niveau de bruit généré par les aéroports[155] et ce, nonobstant l'augmentation du nombre de mouvements accueillis par les plateformes. Malgré tout, l'OACI estime que des progrès peuvent être faits en la matière[156].

- La planification et la gestion de l'utilisation des terrains :

L'objectif ici est selon l'OACI, « *de réduire au minimum, par voie de zonage, la population touchée par le bruit des aéronefs au voisinage des aéroports* »[157]. Ce pilier de l'approche équilibrée dans la gestion des nuisances sonores autour des aéroports recoupe donc avec l'élaboration de mécanismes similaires aux PEB et PGS de la législation française en vue de minimiser les nuisances sonores aéroportuaires. D'ailleurs, ces deux éléments de planification s'élaborent désormais sur la base d'un nouvel indicateur (le Lden[158]), compte tenu des difficultés de calcul de l'indice psophique.

Si ces éléments de planification ont pu souffrir de critiques en raison de l'utilisation d'indicateurs dont « *les limites méthodologiques et techniques liées à leur modélisation sont* [jugées] *nombreuses* », ou au gré de leurs modifications périodiques, il est certain qu'ils participent à une réduction importante du niveau de bruit subi par les riverains.

D'ailleurs, les périmètres de ces plans ont pu être adaptés au fil du temps aux revendications des riverains[159], sachant que *« les territoires de la contestation politique liée*

---

[153] Propos retranscrits de l'entretien avec M. Sylvain DEPALLE, Assistant au Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris.

[154] IGMP : Indice qui « *cumule les énergies sonores de tous les avions en appliquant les normes européennes de pondération journée, soirée (18h00 – 22h00) et nuit (22h00 – 06h00) : un avion la nuit vaut 10 avions le jour… C'est par exemple une incitation forte à éliminer les avions les plus bruyants et ceux qui opèrent la nuit*. » Cf. Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR), « *Dossier Spécial Nuisances Aériennes », Septembre 2010*, p.24, ou encore Rapport RSE ADP 2016, p. 105.

[155] Direction du Transport Aérien, Bureau de l'Environnement, « Elaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle Résultats de la consultation du public et éléments de réponses », 17 Juin 2016 : « *les valeurs de l'indice global mesuré pondéré (IGMP) calculant l'énergie sonore de l'aéroport de Paris-CDG tendent à décroître puisque l'IGMP passe de 92,8 en 2008 à 75,5 en 2014. La baisse de la valeur de l'IGMP s'explique notamment par l'effort de modernisation de la flotte qui résulte en particulier du retrait d'aéronefs bruyants induit par les restrictions d'exploitations*. » p.30

[156] Par exemple, « *en février 2010, la réunion CAEP/8 a demandé au Groupe de travail technique sur le bruit d'examiner et d'analyser des niveaux de certification acoustique des avions à réaction subsoniques ainsi que des avions lourds à hélices, et, sur la base de l'analyse, d'élaborer une gamme d'options plus rigoureuses* », OACI, « *Bruit des aéronefs* », *op.cit.*

[157] *Ibidem*.

[158] Indicateur calculant un volume de bruit global (moyen) avec une pondération spécifique pour les périodes de jour, de soirée et de nuit. Le jour on pondère de 1, le soir on rajoute 5, la nuit 10 décibels.

[159] Il faut souligner que les représentants des riverains et des collectivités territoriales impactés par le bruit participent à l'élaboration des PEB et des PGS par le biais des Commissions Consultatives de l'Environnement. Voir infra.

au bruit, se sont étendus ces vingt-dernières années jusqu'à 30 ou 35 kilomètres des plateformes »[160]. Les actions menées au sein des communautés d'implantation d'aéroports, en France par exemple, ont pu mener à des délimitations indiquant différentes zones en fonction du degré de nuisances sonores mesuré dans celle-ci et qui justifieront une application plus stricte des restrictions d'urbanisation autour des aéroports (PEB) ou le montant de droit de l'aide à l'insonorisation pour les riverains déjà implantés (PGS).

Zones indiquées par le PEB	Zones indiquées par le PGS
Zone A (à l'intérieur de la courbe délimitée par l'indice Lden70)	Zone I (à l'intérieur de la courbe délimitée par l'indice Lden70)
Zone B (Lden 70 et Lden 65 ou 62)	Zone II (entre Lden 70 et 65 ou entre Lden 70 et Lden 62)
Zone C (entre Lden 65 ou 62 et Lden 55)	Zone III (entre Lden 65 ou 62 et Lden 55)
Zone D	

Tableau 3. Tableau récapitulatif des zones indiquées par les PEB et les PGS[161].

Au final, on se retrouve avec une planification et une gestion de l'utilisation des territoires similaires à celle présentée ci-dessous pour les aéroports de Roissy – Charles de Gaulle et d'Orly :

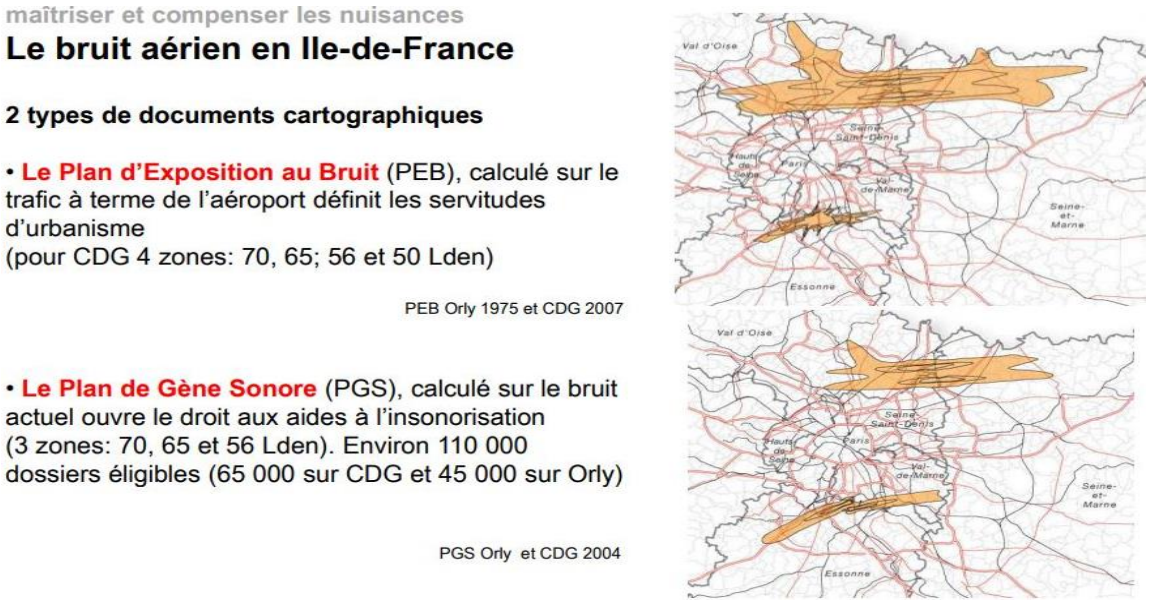


Figure 4. PEB et PGS des plateformes de Paris – Orly et de Roissy Charles de Gaulle en 2011[162].

[160] G. FABUREL et L. LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.37 : au même titre que le DNL aux Etats-Unis

[161] ACNUSA, « Le bruit et la cartographie : PGS – Plan de Gêne Sonore », http://www.acnusa.fr/fr/le-bruit-et-la-cartographie/la-cartographie/pgs-plan-de-gene-sonore/15.

- Les procédures opérationnelles de réduction du bruit :

Ce troisième pilier vise la mise en place d'actions au niveau opérationnel dans l'optique de minimiser le bruit que peuvent subir les riverains, en plus des deux premiers types de mesures évoqués. Cette approche est aussi valable pour les émissions de gaz à effet de serre car le choix de certaines procédures opérationnelles peut influer sur la consommation de carburant.

Cela concerne nécessairement les procédures d'approche et de départ en vigueur sur les différentes plateformes. Dans ce cadre, l'OACI avait déjà élaboré des Procédures pour les Services de la Navigation Aérienne[163] qui peuvent être retrouvées au sein de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago et dans le Document n°8168 de l'Organisation.

Sur la base de ces procédures standards, les Etats ont pu élaborer des réglementations visant à réduire les émissions sonores et atmosphériques des aéronefs autour des plateformes. Celles-ci prévoient donc différentes dispositions qui peuvent se matérialiser sur le plan opérationnel par :

- un survol obligatoire d'un point (ou d'une zone autour de ce point) avant d'effectuer le virage conduisant à la route aérienne choisie ;
- un virage obligatoire après avoir atteint une altitude déterminée ;
- le suivi obligatoire d'une trajectoire en fonction des règles de vol en vigueur[164] ;
- la détermination d'une zone restrictive dans laquelle devront s'effectuer tous les départs ou arrivées sur la plateforme considérée, etc.

« *Le choix de l'une quelconque de ces mesures dépend des caractéristiques physiques de l'aéroport et de ses environs, mais dans tous les cas la procédure doit tenir compte avant tout des considérations relatives à la sécurité* »[165]. En effet, si certaines procédures s'avèrent très efficaces et envisageables pour certaines plateformes, il peut être difficile de les reproduire pour d'autres aéroports. C'est le cas par exemple pour les volumes de protection environnementale[166] qui ont été exclues des solutions envisagées pour des plateformes telles que Londres Heathrow, en raison d'un trafic trop important[167] pour envisager une reconfiguration du ciel londonien, comme ce fut le cas en Ile-de-France en 2002.

---

[162] E. BERTHON, « *Les impacts territoriaux des aéroports* », Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), 13 Janvier 2011, Paris, p.10.

[163] Procedures for Air Navigation Services (PANS) : Normes et procédures internationales relatives le plus souvent aux exigences techniques et de sécurité pour la navigation aérienne.

[164] Soit les règles de vol à vue (Visual Flight Rules – VFR), soit les règles de vols aux instruments (Instrumental Flight Rules – IFR).

[165] Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *Bruit des aéronefs* », Protection de l'Environnement

[166] Communément désigné sous l'acronyme VPE, « *Le volume de protection environnementale est l'espace dans lequel les avions doivent impérativement évoluer lors des phases d'atterrissage et de décollage* », http://www.acnusa.fr/fr/le-saviez-vous/les-avions/quest-ce-quun-vpe/47.

[167] Thomas MIGNON, « *Nuisances de Brussels Airport : s'inspirer de l'étranger pour ne pas* déménager », *RTBF*, Bruxelles, 17 Juin 2016.

En France, nous pouvons citer des exemples de procédures opérationnelles similaires en vigueur sur des plateformes telles que : Charles de Gaulle[168], Nantes Atlantique[169], Nice – Côte d'Azur[170] ou encore Toulouse Blagnac. Des volumes de protection environnementale ont également pu être déterminés pour les aéroports d'Orly et de CDG[171]. Cette dernière solution est aussi envisagée pour l'aéroport de Bruxelles National à Zaventem. L'objectif de ces procédures est donc de limiter autant que faire se peut le survol de zones habitées en vue de garantir une certaine tranquillité des riverains, sans pour autant que cela engage d'importants coûts économiques pour les différents acteurs (compagnies, aéroports).

- Les restrictions d'exploitation et les redevances liées au bruit

Quatrième possibilité de réglementation en vue d'atténuer le bruit selon les orientations de l'OACI, les restrictions d'exploitation d'aérodromes présentent différents aspects. En effet, celles-ci peuvent soit être totales, soit viser l'utilisation d'une catégorie précise d'aéronefs ou d'un appareil[172].

Elles ont été largement appliquées à travers le monde et comme le souligne M. Yves COCHET, « *ces restrictions sont d'une rigueur très variable (certains aéroports se bornant à interdire le décollage et l'atterrissage la nuit des avions les plus bruyants) et recouvrent des réalités très diverses (l'interdiction totale du trafic nocturne sur certains aéroports traduisant leur incapacité technique à gérer celui-ci ou l'absence de demande). Il apparaît pourtant que des restrictions similaires (…) existent dans certains aéroports internationaux* »[173].

Ainsi, des restrictions d'exploitation ont pu être prévues pour l'aérodrome de Tokyo-Narita, dont nous avons déjà évoqué l'historique et la tension sociétale qui l'entoure, ou encore pour l'ensemble des aéroports italiens[174] pendant la période nocturne. Toutefois la réglementation française, comme celle d'autres pays en Europe et dans le monde n'a prévu des restrictions horaires d'exploitation que pour certains aérodromes. C'est le cas des plateformes de Roissy – Charles-de-Gaulle, Nice – Côte-d'Azur, ou de Lyon – Saint-Exupéry, dont le tableau suivant recense quelques restrictions en vigueur :

[168] Article 2 de l'arrêté modifié du 20 Septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle (Val d'Oise).
[169] Article 2 de l'arrêté ministériel du 24 avril 2006 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (Loire-Atlantique).
[170] Article 3 de l'arrêté du 28 mars 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac (Haute-Garonne) : https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2011/3/28/DEVA1100492A/jo.
[171] Article 1 des arrêtés du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise) et sur l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).
[172] Ici entendu dans le sens premier du mot (objet, machine, dispositif électrique, électronique, mécanique, etc.) et non comme synonyme d'aéronef.
[173] Rapport COCHET à l'Assemblée Nationale, 24 Avril 2001, Paris, p.26 http://www.assemblee-nationale.fr/11/pdf/rapports/r3002.pdf
[174] *Ibidem*.

Exemples de restrictions d'exploitation d'aérodromes français		
Lyon - Saint-Exupéry[175] :	**Début**	**Fin**
Interdiction d'atterrissage aux aéronefs à la marge < à 5 EPNdB	23:30	06:15
Interdiction de décollage aux aéronefs à la marge < à 5 EPNdB	23:15	06:00

Paris - Charles-de-Gaulle :	**Début**	**Fin**
Interdiction totale de mouvements d'aéronefs sans créneau[176]	00:00	04:59
Interdiction d'atterrissage aux aéronefs à la marge < à 10 EPNdB[177]	22:00	06:00
Interdiction de Départ aux aéronefs à la marge < à 10 EPNdB	22:00	06:00

Nice - Côte d'Azur :	**Début**	**Fin**
Interdiction d'atterrissage aux aéronefs à la marge < à 13 EPNdB[178]	23:30	06:15
Interdiction de départ aux aéronefs à la marge < à 13 EPNdB	23:15	06:00

Tableau 4. *Exemples de restrictions horaires d'exploitation sur des aérodromes français.*

Dans d'autres plateformes, c'est l'utilisation au sol d'appareils tels que les groupes auxiliaires de puissance qui est limitée afin de réduire les émissions de CO_2 produites sur la plateforme. C'est le cas pour l'aéroport de Paris – Orly et de celui du Bourget. Aussi certaines restrictions se présentent sous forme de plafonnement du nombre de mouvements maximum que peut accueillir un aéroport comme à Orly, avec une limite de 250 000 créneaux horaires applicables sur la plateforme. Cette dernière solution peut très vite être remise en cause et pose la question d'une capacité environnementale des aéroports qui limiterait leurs capacités maximales telles que prévues dans les avant-projets plans de masse.

Il faut souligner que l'OACI ne préconise ce type de réglementation qu'en l'absence de solution alternative pour garantir une certaine quiétude aux populations. Toutefois, les revendications des riverains se faisant de plus en plus pressantes[179], les Etats ont de plus en plus rapidement recours à cet outil de l'approche équilibrée.

---

[175] Arrêté du 30 juin 2006 modifiant l'arrêté du 10 septembre 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon - Saint-Exupéry

[176] Article 1 de l'arrêté du 6 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.

[177] Arrêté du 20 septembre 2011 op.cit., article 1.

[178] Article 1 de l'arrêté du 2 mars 2010 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur (Alpes-Maritimes).

[179] Le Parisien.fr, « Les anti-aéroport réclament le plafonnement du transport aérien », Beauvais, 06 Février 2012, http://www.leparisien.fr/espace-premium/oise-60/les-anti-aeroport-reclament-le-plafonnement-du-trafic-aerien-06-02-2012-1847069.php ; cf. G. FABUREL et L. LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.34.

Concernant les redevances liées au bruit plusieurs types de réglementation ont été émises par les Etats depuis 1981 et les premières orientations données en la matière par l'OACI. Aux yeux de l'Organisation, « *les dépenses occasionnées par l'application des [mesures de prévention et d'atténuation du bruit] pourraient, à la discrétion des États, être imputées aux aéroports et recouvrées auprès des usagers* ». Cela se rapproche du mécanisme mis en place par la réglementation française avec la Taxe sur les nuisances sonores aériennes instituée par la loi de finances rectificative n°2003-1312 du 30 Décembre 2003 et en vigueur depuis 2005.

Cette taxe « *est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes* »[180]. Elle est donc appliquée sur les plus grands aéroports dont le rapport aux nuisances sonores aériennes pour les riverains est plus récurrent. Il s'agit là d'une application partielle du principe du « *pollueur-payeur* » car la taxe payée par les compagnies aériennes sert à financer l'aide à l'insonorisation pour les riverains inclus dans les PGS[181], sous le contrôle des CCAR[182].

Le tournant des années 2000 marque aussi l'apparition dans divers pays d'autorités publiques de contrôle du respect des réglementations environnementales ainsi édictées pour le transport aérien. C'est ainsi qu'en France, a été créée dès 1999 l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ci-après ACNUSA), qui est une autorité administrative indépendante chargée de surveiller le respect des réglementations décrites sur les plateformes françaises et dotée d'un pouvoir de sanction[183] pour certaines plateformes, à l'encontre des compagnies aériennes qui les violeraient.

Il y a dès lors une volonté des Etats d'objectiver le rapport de l'aéroport à la société et aux populations riveraines à travers une réglementation basée sur l'approche équilibrée et dont la garantie est assurée par des entités indépendantes. Toutefois, la maîtrise des risques sociétaux est également passée par une évolution de la réglementation relative à la participation des populations aux décisions relatives à l'aéroport.

---

[180] Guichet Fiscal Unique des Taxes Aéroportuaires, « *Notice explicative pour l'établissement de la déclaration de la taxe sur les nuisances sonores aériennes* », TNSA – Avril 2015 à Mars 2016, CERFA N°51057*11, p. 1.

[181] Sur ces questions voir : ACNUSA, « Aide à l'insonorisation », http://www.acnusa.fr/fr/le-saviez-vous/aide-a-linsonorisation/42 ; Union des Aéroports Français, « *Les aéroports français au service de l'attractivité des territoires : le manifeste des aéroports français* », 7 Mars 2017, p.34 ; ou encore Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *Bruit des aéronefs* », Protection de l'Environnement, https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/bruit.aspx

[182] Commission Consultative d'Aide aux riverains. Voir Infra.

[183] Concernant ce pouvoir de sanction, *la critique émise par l'Autorité elle-même et partagée par une partie des riverains a trait l'absence, ou au moins à l'insuffisance, d'effet dissuasif des sanctions prononçables notamment au regard d'autres obligations nationales ou européennes qui peuvent peser sur les compagnies aériennes* (indemnisation des passagers pour les retards ou annulations de vol, etc.). cf. Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), « *Rapport Annuel 2016* », Février 2017, ISBN : 978-2-11-138236-7, p.104.

Section II : L'évolution réglementaire de la participation des populations à la gestion aéroportuaire :

Force est de constater que la réglementation concernant la prise en compte des populations dans la gestion des aéroports a fortement évolué. En effet, les évolutions sociétales précédemment décrites ont fait naître au sein des populations une volonté d'être inclues dans la conduite des activités ayant de près ou de loin des impacts sur leur quotidien.

Cet intérêt accru pour les choses de la cité se traduit à travers la lecture nouvelle qui a pu être faite de concepts pourtant anciens tel que la démocratie. En effet, depuis la fin des années 1970, on voit émerger l'idée d'une démocratie participative, plus inclusive des populations dans la gestion des infrastructures publiques comme privées. D'ailleurs la définition de la démocratie participative comme « *l'ensemble des dispositifs et des procédures qui permettent d'augmenter l'implication des citoyens dans la vie politique et d'accroître leur rôle dans les prises de décision* »[184] est assez édifiante sur ce point.

Qui plus est, les exigences en termes de devoir d'information de l'opinion publique vis-à-vis des différentes activités humaines se retrouvent fortement revues à la hausse, notamment en raison des différentes catastrophes environnementales et sanitaires que nous avons déjà évoquées[185]. La société s'est voulue de plus en plus actrice de son environnement et de la garantie de la préservation de sa qualité de vie.

Cela se matérialise dans la réglementation, et tout particulièrement en matière aéroportuaire, où dès 1985 commence à être façonnée une participation plus active des riverains aux prises de décisions relatives à leur environnement et à leur qualité de vie. En effet, dès la loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes[186], la possibilité est offerte aux préfets de départements (de région pour les plateformes d'Ile de France) de créer les Commissions Consultatives de l'Environnement (ci-après CCE).

Ces CCE, composées de trois collèges représentatifs aussi bien de la société civile aéroportuaire (associations de riverains et de protection de l'environnement), des élus locaux, que des usagers et gestionnaires aéroportuaires, représente des structures importantes de concertation autour des aéroports. Elles marquent une évolution intéressante car elles consacrent pour la première fois les riverains comme des parties prenantes au développement

[184] La démocratie participative : http://www.toupie.org/Dictionnaire/Democratie_participative.htm.
[185] Cf. page 34 du présent mémoire.
[186] https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000317297. Loi depuis lors abrogée. Les CCE trouvent désormais leur fondement à l'article L.571-13 du code de l'environnement https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000006834626&dateTexte=&categorieLien=cid.

de l'activité aéroportuaire. La CCE, présidée par le préfet, peut ainsi être « *consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement* »[187]. Il est aussi intéressant de noter qu'elles peuvent être créées à la demande d'une commune concernée par le PEB de l'aéroport.

Les CCE peuvent aussi émettre des recommandations relatives à la réglementation environnementale, participer à la rédaction des Chartes de l'environnement adoptées dans les plateformes et saisir l'ACNUSA.

D'autres règles, plus générales, ont aussi participé à l'évolution du rôle des riverains dans la gestion de l'enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire. C'est le cas du Titre I[er] de la loi Barnier[188] de 1995, relatif « *à la participation du public et des associations en matière d'environnement* ». Cette réglementation est venue consacrer une obligation générale de consultation du public dans toutes les phases de prise de décision pouvant avoir un effet sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Elle marque donc une étape supplémentaire franchie dans l'implémentation de la démocratie participative dans la gestion des projets et des activités.

Elle marque surtout la volonté étatique fixer des cadres objectifs d'échanges aux différents protagonistes. Toutefois, certains auteurs soulignent que « *si la concertation est devenue obligatoire* [à travers cette loi], *elle n'en reste pas moins imposée, et non voulue. La nuance est de taille. Penser qu'il suffisait d'inscrire dans le marbre un durcissement de la réglementation imposant l'organisation de débats publics, processus longs et souvent coûteux, pour que l'alchimie se fasse était pour le moins optimiste, voire utopiste* »[189].

Les procédés de dialogue public relatifs aux aéroports qui ont pu en découler par la suite, par le biais de la Commission Nationale de Débat Public[190] ou d'autres institutions, ont connu des fortunes diverses. Certains des dialogues instaurés ont pu être salués, en raison de l'adaptation des méthodes de concertation au fil du temps[191]. Ce fut le cas par exemple de la « *Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international* »[192] concernant l'implantation d'un éventuel nouvel aéroport autour de l'Ile de France,. D'autres, comme le débat public autour de l'aéroport de Notre-Dame- des Landes ont pu être sérieusement

[187] Article L.571-13 du code de l'environnement, *op.cit*.
[188] Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.
[189] David HEINRY, « *De la concertation imposée à la concertation constructive* », Les Echos, 09 Juin 2017.
[190] CNDP : cette commission accompagne les processus d'élaboration des projets publics ou privés d'aménagement ou d'équipements d'intérêt national dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ; voir par exemple le débat sur le troisième aéroport en Île de France
[191] P. ZEMOR, « Une première expérience de débat public sur un projet d'intention : DUCSAI, un nouvel aéroport : pourquoi, comment et où ?», Responsabilité et Environnement, Avril 2002.
[192] DUCSAI.

critiqués, en raison du choix des sujets et des termes du débat qui n'avait pas impliqué toutes les parties concernées.

Ainsi, la réglementation étatique s'est attelée à mettre en place des structures de débats publics et de dialogue répondant « *à la double attente de l'acceptation sociale du public et de l'éclairage prospectif des décideurs* »[193]. Et cette évolution décrite dans le cadre de la législation française se vérifie également au niveau des autres Etats européens (développement des mécanismes de concertation riverains/aéroport et obligation d'information sur le bruit notamment).

Entre temps, la Charte de l'Environnement, par son article 7, a introduit dans le bloc de constitutionnalité le principe de participation du public. Cet article consacre également un devoir d'information des populations à la charge des personnes publiques[194]. D'ailleurs ces deux obligations se sont également généralisées aux entités privées par le truchement du concept de responsabilité sociétale des entreprises (ci-après RSE)[195].

Cette volonté d'améliorer l'information de l'opinion publique avait, en ce qui concerne le domaine aéroportuaire, motivé la création de l'ACNUSA en 1999. Car si elle a été dotée d'un pouvoir de sanction des violations de la réglementation environnementale pour un nombre défini de plateformes en France, « *l'Autorité a été créée comme autorité morale chargée d'aider au rétablissement de communication entre les parties concernées et d'assurer la compatibilité du développement de l'activité aéroportuaire avec la qualité de vie des riverains des plateformes* »[196].

L'ACNUSA est donc une des institutions d'objectivation des relations entre les riverains et les aéroports mais également une des principales sources d'information des populations sur les impacts environnementaux de l'activité aéroportuaire. En ce sens, elle répond de plus en plus aux sollicitations d'associations de riverains[197] pour effectuer des mesures des nuisances générées par l'activité aéroportuaire sur les zones voisines. Depuis

---

[193] P. ZEMOR, « *Une première expérience de débat public sur un projet d'intention : DUCSAI, un nouvel aéroport : pourquoi, comment et où ?* », Responsabilité et Environnement, Avril 2002, http://www.annales.org/re/2002/re27/zemor022-034.pdf ;

[194] *LOI constitutionnelle n°* 2005-205 *du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement (JORF n°0051 du 2 mars 2005 page 3697), article 7 : « Toute personne a droit à le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi,* ***d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement****. »*

[195] Commission des Communautés Européennes (UE), Livre vert « *Promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises* », Bruxelles, 2001 ; également voir *infra.* au dernier chapitre de ce mémoire.

[196] Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), « *Rapport Annuel 2016* », Février 2017, ISBN : 978-2-11-138236-7, p.41

[197] ADRA (Association des riverains de l'aéroport de Bâle-Mulhouse), ADVOCNAR etc. cf. Entretien avec M. Sylvain DEPALLE, Assistant au Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris

l'extension de ses compétences à la qualité de l'air en 2010, elle a aussi élaboré des guides à destination des aéroports pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques sur les plateformes[198].

C'est donc une première démarche dans le sens de la prévention des risques sociétaux et une prise en charge des préoccupations sociétales qui se sont multipliées autour de l'activité aéroportuaire.

Mais plus que de simples risques dont la maîtrise a été façonnée à coup d'évolutions réglementaires, la problématique sociétale représente de nos jours un véritable enjeu pour les gestionnaires car elle permet d'avoir une approche plus globale de la performance aéroportuaire. Ainsi, la maîtrise des risques sociétaux et de l'engagement sociétal sur son territoire d'implantation relève de plus en plus d'une sorte responsabilité du gestionnaire aéroportuaire pour qui, cela représente un enjeu de développement.

CHAPITRE II : L'AVÈNEMENT DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES AÉROPORTS :

Dans un contexte où « *le non à l'aéroport et à son monde est un slogan qui est apparu ces dernières années en raison de la crise écologique* »[199] et de l'évolution de la réglementation, le gestionnaire aéroportuaire est amené à garantir une maîtrise de l'enjeu sociétal (et une amélioration continue en la matière) autour de son activité, que ce soit en matière d'impact environnemental ou d'impact socio-économique sur son territoire. Cela est devenu vital pour les aéroports modernes, tant ces nouveaux paramètres sont venus redéfinir l'appréciation de leur performance, qui est devenue globale (Section I), que de leur insertion territoriale, qui passe par la mise en place d'un dialogue permanent et constructif entre les différentes parties prenantes de l'activité aéroportuaire (Section II).

[198] ACNUSA, « *Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale* », Rapport de synthèse des travaux du groupe de travail sur les activités aéroportuaires et la gestion de la qualité de l'air, Juillet 2016.

[199] G. FABUREL et L. LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78*, La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.34-37 ; L'article de M. Jean Pierre ENJALBERT, « *Le lobby aérien en question* » au sein du « *Dossier Spécial Nuisances Aériennes »* publié en 2010 résume assez bien les différentes revendications qui peuvent possiblement émailler l'activité aéroportuaire.

Section I : Une redéfinition de la performance des entreprises aéroportuaires :

Même avant sa progressive privatisation, la gestion aéroportuaire a toujours réservé une place importante à la notion de performance. Pendant un certain temps, celle-ci a consisté pour les aéroports, comme pour la majeure partie des entreprises, en la réalisation de « *la rentabilité souhaitée par les actionnaires avec le chiffre d'affaires et la part de marché qui préservaient la pérennité* » de l'activité [200]. Ainsi, comme nous l'avons évoqué plus haut, la performance d'un aéroport était évaluée principalement à travers ses infrastructures et le trafic accueilli (passagers et aéronefs). Toutefois, la notion de performance recèle à notre sens deux axes sur lesquels on peut observer la teneur de la redéfinition de la performance des aéroports.

Tout d'abord, une entité est dite performante par rapport à une autre entité. Cet axe décrit un aspect concurrentiel de la performance. Le résultat atteint est dans ce cadre comparé à celui d'entités similaires, ou du même secteur pour déterminer la performance de l'acteur donné. C'est par exemple la conception de la performance qui est retenue en matière sportive. Dans le monde des entreprises, il est d'ailleurs avéré que l'un des outils les plus répandus de mesure de la performance réside dans le *benchmarking*[201].

L'on sait que la gestion aéroportuaire est devenue une activité très concurrentielle dans laquelle les performances des différentes plateformes sont de plus en plus scrutées par les potentiels clients (compagnies surtout), investisseurs, mais également les assureurs qui jouent un rôle non négligeable dans le transport aérien. Dans ce cadre, les aéroports se voient obligés de développer des avantages comparatifs par rapport à leurs concurrents.

Et c'est dans ce contexte qu'entre en jeu la notion de responsabilité sociétale des entreprises. Celle-ci, étant comprise comme une transcription pratique du concept de développement durable au sein des entreprises, et plus généralement au sein des organisations, rajoute certainement une dimension environnementale et sociale à la performance de celles-ci. Elle invite lesdites entités à « *compléter les critères habituels de gestion exclusivement financiers par des mesures décrivant d'autres aspects de leur activité et de leur fonctionnement, des indicateurs non financiers plus pertinents pour évaluer la stratégie et la rentabilité à long-terme* »[202].

---

[200] A. RENAUD, N. BERLAND, *« Mesure de la performance globale des entreprises »*, *Comptabilité et Environnement*, Mai 2007, France

[201] La traduction naturelle du **benchmarking** pourrait être "Etude comparative". Plus précisément, un **benchmark** dans le milieu marketing est l'étude d'un produit ou d'un service comparativement **aux leaders** du marché. Cf. https://www.marketing-etudiant.fr/benchmarking.html.

[202] Fondation Nationale Entreprise et Performance, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *La documentation Française*, 2013, p.89.

L'application de ce concept aux organisations aéroportuaires tend de plus en plus à se développer[203] et préside à une appréciation plus globale de leur performance. M. Guillaume FABUREL et Mme Lisa LEVY souligne d'ailleurs « *qu'à l'échelle de l'infrastructure aéroportuaire, les gestionnaires font dorénavant la démonstration croissante de leur maîtrise des impacts environnementaux de toutes sortes* »[204].

A ce propos, les aéroports ont développé autant de mécanismes individuels que collectifs, mais uniquement sur base volontaire, visant la maîtrise des risques que leur activité pouvait faire peser sur la société et leur environnement. Le plus connu d'entre eux est certainement le système *Airport Carbon Accreditation (ACA)* qui instaure une méthodologie à l'attention des exploitants aéroportuaires en vue de gérer les émissions de gaz à effet de serre sur la plateforme. Celle-ci comporte 4 étapes qui correspondent chacun à des niveaux de certification ACA, et se développent dans une logique d'amélioration continue :

➔ Niveau 1 : Cartographie et état des lieux = mesure des émissions générées

➔ Niveau 2 : réduction = de ses propres émissions

➔ Niveau 3 : optimisation = impliquant un contrôle des émissions des partenaires et sociétés sous-traitantes)

➔ Niveau 3+ : neutralité = réduction maximale + compensation du reste des émissions via le financement de projets favorables à l'environnement.

Le label ACA, s'il ne fait pas l'objet d'une réglementation contraignante, a tout de même pris une importance certaine dans les politiques RSE des aéroports et les gestionnaires aéroportuaires s'en servent comme indicateur de mesure et preuve de leur niveau de maîtrise de leur performance environnementale en matière d'émissions de GES.

La responsabilité sociétale implique aussi une gouvernance de cette maîtrise impliquant l'ensemble des parties prenantes, « *contractuelles* » comme « *diffuses* »[205], de l'activité aéroportuaire. Ces démarches confortent ainsi l'image de marque et la légitimité des aéroports qui les développent. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard que la société Vinci Airports, future concessionnaire et maître d'ouvrage du futur aéroport à Notre-Dame des Landes (chahuté sur la question de l'impact environnemental), ait choisi de mettre en exergue les

[203] Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris – ADP), « *Rapport RSE 2014 : Créer de la valeur pour tous* ».
[204] G. FABUREL et L. LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »*, *op.cit., p.35.*
[205] Angèle RENAUD, Nicolas BERLAND, « *Mesure de la performance globale des entreprises* », *Comptabilité et Environnement,* Mai 2007, France, p.2 – Note bas de page n°2.

futures performances environnementales de la plateforme en vue de prévenir ou du moins d'atténuer les risques sociétaux pesant sur sa future exploitation[206].

Et dans la conception première de la performance que nous avons avancée, la maîtrise de l'enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire devient même un élément comparatif supplémentaire mis en avant par les entreprises aéroportuaires pour se démarquer de la concurrence. Dans ce sens, l'obligation d'information des populations sur la politique sociétale et environnementale des aéroports devient ici un outil de communication et de mise en avant des performances aéroportuaires dans ces domaines. C'est clairement la stratégie d'entreprise retenue par le groupe Paris Aéroport, gestionnaire des plateformes parisiennes (CDG, ORLY, LBG), qui présente sa politique RSE comme un de ses avantages concurrentiels. Celle-ci est par ailleurs est l'une des plus élaborées du secteur. D'ailleurs, l'enjeu économique pour la société aéroportuaire a été parfaitement résumé par M. Augustin de ROMANET, Président-Directeur Général d'ADP (Aéroport de Paris à l'époque) en ces termes : « *la maîtrise de nos impacts, les conduites éthiques, l'identification et le management des risques, la qualité des relations avec les salariés, les clients, les prestataires et les communautés qui nous entourent affectent positivement notre performance économique.* »[207].

La logique d'entreprise qui peut transparaître quelques fois dans ces démarches sociétales des aéroports nous ramène au demeurant à la controverse théorique autour de la notion de RSE elle-même. En effet, cette logique semble relever d'une conception moderne de la RSE qui selon la FNEP « *utilitariste, fonctionnaliste, inventée par des managers, (…) se détache de toute considération éthique* [et met] *l'accent sur les externalités positives, où un comportement responsable permet d'améliorer la performance économique des entreprises et de gagner en légitimité…* »[208].

Cette première conception, est elle-même opposée à une conception plus ancienne de la RSE, qui est considérée comme « *la responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur 1' environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent qui : 1) contribue au développement durable, y compris à la santé et au bien-être de la société ; 2) prend en compte les attentes des parties prenantes ; 3) respecte les lois en vigueur tout en étant en cohérence avec les nonnes internationales de*

[206]Le futur aéroport du Grand Ouest est en effet présenté comme une plateforme certifiée HQE (haute qualité environnementale). Ce un label qui rassemble non pas des normes mais des objectifs écologiques. Cf. sur la question : Vinci Airports : « http://www.vinci-airports.com/fr/l-aeroport-du-grand-ouest

[207] Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris – ADP), « *Rapport RSE 2014 : Créer de la valeur pour tous* », p.2.

[208] FNEP, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *op.cit.*, p.90.

comportement ; 4) est intégré dans l'ensemble de l'organisation et mis en œuvre dans ses relations »[209].

A notre avis, la RSE telle que perçue et appliquée de nos jours emprunte certainement des traits à ces deux conceptions, notamment dans le transport aérien où les perspectives annoncées de croissance se doivent désormais d'être conciliées avec les nouveaux impératifs socio-environnementaux. Ce qui demeure certain pour les aéroports, c'est que « *loin d'être uniquement des initiatives volontaires comme le veut le discours corporatif, les pratiques de RSO sont également la réponse des entreprises aux pressions sociales* »[210].

Et le deuxième axe que nous considérons comme pouvant refléter la globalisation de la performance des aéroports transparaît ici clairement à nos yeux. Car s'il est clair qu'on est jugé performant par rapport à un concurrent, on l'est aussi vis-à-vis d'autrui. La formulation est peut-être maladroite et peut prêter à confusion, mais nous voulons simplement dire que la performance est due le plus souvent à quelqu'un. Dans les secteurs économiques et commerciaux, la performance est habituellement due ou accrue en raison de la clientèle.

Ici ce n'est pas forcément le cas. En effet, les nouvelles dimensions de la performance aéroportuaire ne sont pas seulement dues aux passagers ou aux compagnies accueillis sur la plateforme, mais plus généralement à l'ensemble de la société. Cette dernière inclue effectivement la ou les collectivités d'implantation de l'aéroport et donc les populations riveraines qui sont quotidiennement affectées par les actions (positives comme négatives) menées dans la conduite de l'activité.

C'est donc en ce sens qu'il y a une redéfinition de la performance aéroportuaire car à l'addition des domaines où les gestionnaires aéroportuaires doivent faire montre de leur performance, se greffe une multiplication et une diversification des parties prenantes à qui il faut rendre compte. Et cela repositionne certainement le débat de l'enjeu sociétal autour de l'activité aéroportuaire.

Section II : Une redéfinition des rapports de l'aéroport et de la société :

En matière aéroportuaire, des exemples tels que Notre-Dame-des-Landes ou les revendications récurrentes relatives aux impacts environnementaux « *démontre*[nt] *que les promoteurs ne peuvent plus passer en force et négliger l'impact de la contestation* »[211]. Les

[209], M.-F. B. TURCOTTE & A. SALMON, « *Responsabilité sociale et environnementale de l'entreprise* », *Presses de l'Université du Québec*, 2010, repris par R. OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », sous la direction de Mme Corine Gendron, Université du Québec à Montréal, Novembre 2013, p.19.

[210] R. OUEDRAOGO, « *Aéroports et Développement Durable » op.cit., p.20.*

[211] David HEINRY, « *De la concertation imposée à la concertation constructive* », Les Echos, 09 Juin 2017 : « *Avec les citoyens, les associations, les groupes d'influence ; désormais, les porteurs de projet vont devoir apprendre à consulter, expliquer, convaincre. Plus question de passer en force* ».

rapports entre l'aéroport et la société doivent dépasser la logique conflictuelle qui les a longtemps qualifiés, pour s'inscrire dans une concertation et un dialogue constructifs.

Constructifs dans le sens où, loin de résoudre l'ensemble des divergences entre la société civile aéroportuaire et les velléités de développement des aéroports, ils serviraient de base à la construction de relations de confiance entre l'aéroport et ses populations riveraines. A l'heure où « *la poursuite du développement économique des aéroports ne peut se dissocier de la manière dont sont traitées leur insertion territoriale et leur acceptabilité. Savoir informer et associer les riverains au choix des actions d'amélioration et de compensation des gênes que cette activité économique suscite est un enjeu de croissance pour le transport aérien* »[212]. Cela passe nécessairement par le rétablissement d'une relation de confiance entre les populations riveraines et les acteurs aéroportuaires car c'est la crise de celle-ci qui a occasionné l'apparition des risques sociétaux pour les aéroports.

Ainsi, le devoir d'information des riverains, sur les politiques environnementales et les apports des plateformes, relève prioritairement de la responsabilité des aéroports. Dans ce cadre, de nombreux efforts ont pu être faits par les aéroports avec notamment, la multiplication des espaces et de services spécialisés dans la gestion des relations avec la société[213]. Dans le même ordre d'idée, ADP avait créé, à la même période que l'adoption de la loi Barnier, des maisons de l'environnement et du développement durable pour ses deux aéroports phares : CDG (1995) et Orly (1996). Celles-ci « *ont pour but de développer les relations humaines, la compréhension et la connaissance mutuelle entre les riverains et les acteurs du transport aérien* »[214].

Le deuxième enjeu évoqué par M. Jean-Pierre BLAZY se situe dans la concertation entre les différentes parties prenantes du développement aéroportuaire. Dans ce domaine, nous avons déjà évoqué les avancées considérables que l'institution des Commissions Consultative de l'Environnement, et partant des Commissions Consultatives d'aide aux riverains[215] ont pu constituer pour les rapports entre les communautés d'implantation et les grands aéroports (remplissant les conditions d'établissement des PEB et PGS).

---

[212] J.-P. BLAZY, « *Communautés Aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité* », Rapport remis à Madame Ségolène ROYAL, Mars 2016, p.25 ; cf. article G. FABUREL et L. LEVY op.cit. p. 35.

[213] On peut citer à titre d'illustration l'espace riverains de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, ou des plateformes digitales telles que le site http://www.entrevoisins.org/ (Paris) qui sont dédiés à l'information et à la communication sur la démarche environnement des aéroports concernés**.** Nous pouvons aussi parler du service relations Riverains et Environnement de la société Aéroports de la Côte d'Azur, qui poursuit les mêmes fins.

[214] Site internet du groupe ADP, *RSE, Engagement Sociétal : les MEDD* : cf. http://www.parisaeroport.fr/groupe/rse/engagements/engagement-societal/maisons-environnement-et-developpement-durable.

[215] CCAR : instance consultée au cours de la phase d'approbation du Plan de Gêne Sonore (PGS) et dans le cadre de l'attribution des aides à l'insonorisation destinées aux riverains de l'aéroport implantés dans les zones visées par le PGS. Cf. par exemple pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/environnement/riverains/concertation/commission-consultative-aide-aux-riverains.

Toutefois, comme le souligne M. David HEINRY, « *il n'est plus question d'appliquer sagement un processus de concertation rigide prévu par la loi. Il va falloir que le projet* [ou la décision] *soit voulu*(e), *compris*(e), *collaboratif* (ve), *collectif* (ve) ». Les mécanismes de concertation, qu'ils concernent les grands ou petits aéroports devront ainsi être adaptables au fil du processus et viser l'intérêt commun. Pour être constructives, les entreprises de dialogue et de concertation devront à notre sens dépasser les intérêts particuliers, ce qui n'est pas toujours chose aisée[216] avec toutes les parties prenantes autour de l'activité aéroportuaire.

Mais les avancées en la matière pour les aéroports, si elles ne résolvent pas l'ensemble des problèmes, a fortement contribué à la « pacification » des relations avec les riverains et la société[217]. D'ailleurs, il faut souligner que diverses études, menées sur les plateformes de Londres – Heathrow ou encore Nice – Côte-d'Azur, démontrent que la majorité des populations sont favorables à la présence d'un aéroport dans leur territoire[218]. Elles confortent également le sentiment que peu sont favorables à leur extension, mais les nuisances générées ne sont estimées comme fortement gênantes que par une partie des riverains[219].

Ainsi, aussi bien les acteurs du transport aérien que les riverains devront intégrer que l'objectif et l'utilité du dialogue ne se situe en aucun cas dans la satisfaction de l'ensemble de leurs revendications, mais dans la recherche des meilleurs compromis possibles. C'est d'ailleurs le sens qu'il faut donner aux propos de M. John Stewart, Président de l'HACAN qui souligne, à propos du rôle des riverains dans les démarches de prise en compte des enjeux sociétaux du développement aéroportuaire : "*Nous devons accepter que l'aéroport est là. Nous pouvons critiquer son fonctionnement, mais il ne sert à rien de crier encore et toujours pour remettre en cause son existence. Nous pouvons seulement nous mobiliser pour limiter son développement. Car un aéroport voudra toujours s'étendre, augmenter son activité. Et notre objectif ne pourra jamais être que de freiner cette volonté.*" En effet, c'est dans la conciliation entre ses intérêts, en apparence antagoniques, des diverses parties prenantes que peut se développer une prise en compte satisfaisante des impacts sociaux, économiques et environnementaux des aéroports sur la société.

---

[216] Pierre ZEMOR, « *Une première expérience de débat public sur un projet d'intention : DUCSAI, un nouvel aéroport : pourquoi, comment et où ?* », Responsabilité et Environnement, Avril 2002 :« *Les exercices de démocratie participative doivent éviter le mélange des genres auquel se laissent aller les acteurs consultés, passionnés par des enjeux tels que ceux du développement durable ou par l'illusion que leur parole, enfin écoutée, sera complètement prise en compte, que le débat public serait un lieu de décision* » p.23 ; David HEINRY op.cit. : « *Il ne suffit pas de concerter. Encore faut-il savoir concerter. Les acteurs sont tout simplement en train de comprendre, souvent à leurs dépens, que "concerter" ne veut pas simplement dire "faire savoir", mais nécessite aussi un certain savoir-faire. »*

[217] Intervention de Mme Léa BODOSSIAN lors du Paris Air Forum, Table ronde « *Quelle place pour les aéroports urbains ?* **»,** Léa BODOSSIAN, Vincent CAPO-CANELLAS, Franck GOLNADEL, Victor HAÏM, *La Tribune*, Paris, 2017,

[218] Isabelle VANDROT, « *Information, Communication et concertation avec les riverains* », *5ème Assises Nationales de la qualité de l'environnement sonore*, 11 Décembre 2007, Reims.

[219] Entretien avec M. Victor HAÏM, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris.

Enfin, le dernier enjeu sociétal de développement pour les aéroports évoqué par M. BLAZY concerne leur insertion territoriale. Celle-ci devient de plus en plus cruciale pour les gestionnaires aéroportuaires, en raison des apports d'un fort ancrage territoriale pour les aéroports. Les actions menées par les différentes plateformes en ce sens sont diverses. Elles peuvent consister d'une part à essayer d'optimiser leurs impacts socio-économiques sur le territoire, à travers des projets ciblés et dédiés à faire profiter les riverains des avantages de l'activité aéroportuaire (nombre important et diversité des types d'emplois à pourvoir, dynamisme économique du secteur du transport aérien).

C'est dans cette veine que s'inscrivent des initiatives telles que la plateforme « Satoemplois »[220], créée par ADL[221], ou encore les projets de postes ou de formations où sont privilégiés les populations locales, de plus en plus proposés par les gestionnaires aéroportuaires. Ce type d'initiatives améliore certainement l'acceptation des plateformes les ayant initié car elles offrent aux riverains la possibilité concrète de percevoir l'aéroport sous un autre angle que celui des nuisances qu'il génère.

On peut aussi citer la participation des aéroports à des projets territoriaux communs comme la création de marques territoriales[222]. Ceux-ci confortent les liens de confiance qui peuvent s'établir avec les collectivités d'implantation. Ils créent effectivement des dynamiques communes de collaboration pouvant partiellement supplanter celles conflictuelles qui sont à l'origine des risques sociétaux qui affectent négativement l'activité aéroportuaire

C'est d'ailleurs de plus en plus ces axes évoqués qui sont exploités par les aéroports en vue de gérer convenablement l'enjeu sociétal de leur activité.

[220] https://www.satoemplois.com/.

[221] Aéroports de Lyon : Société aéroportuaire en charge de la gestion des plateformes de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon – Bron.

[222] On peut par exemple citer l'exemple du rôle joué par ADL dans l'élaboration de la marque territoriale « ONLY LYON » ou celui de l'Aéroport de Marseille – Provence pour la marque « Provence Créative »

CONCLUSION :

« *La genèse de la RSE procède, comme le décrit BILLAUDOT (1996) de façon plus générale, par allers et retours entre les structures et les règles d'une part, les pratiques des entreprises et des acteurs sociaux, d'autre part* »[223]. Dans ce cadre, la prise en compte de l'enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire a beaucoup évolué.

Absente dans un premier temps des priorités du transport aérien, la question de la conciliation de l'activité aéroportuaire avec son environnement et la qualité de vie des riverains a progressivement fait irruption dans les débats de société. Les revendications des riverains relatives aux nuisances aéroportuaires sont venues s'opposer à une logique aéroportuaire devenue fortement commerciale. Cette relation conflictuelle a donné lieu à l'apparition de nouveaux risques (politiques, juridiques et médiatiques) liés à la légitimité et l'acceptabilité sociales des acteurs aéroportuaires .

La nécessité de modifier la nature des rapports entre les aéroports et leurs territoires d'implantation est devenue évidente aussi bien pour les riverains, les gestionnaires et porteurs de projets aéroportuaires, que pour les Etats. Cette évolution a permis de développer par le biais de la réglementation, mais aussi d'initiatives individuelles ou collectives des mécanismes de concertation et d'échanges entre les acteurs aéroportuaires et les relais sociétaux.

Par ailleurs, les aéroports ont également pris conscience de l'intérêt d'intégrer les nouvelles préoccupations sociétales (préservation de l'environnement, besoin d'information et amélioration du niveau et de la qualité de vie dans les territoires) dans leur stratégie de développement.

Désormais, la prise en compte des préoccupations sociétales relève également de la performance aéroportuaire au même titre que le développement de la digitalisation et de la diversification des services.

[223] Catherine BODET, Thomas LAMARCHE, « *La responsabilité sociale des entreprises comme innovation institutionnelle : une lecture régulationniste », Varia*, 1er Juin 2007.

BIBLIOGRAPHIE

Traités et Manuels :

Antoine GERARD, *« Les politiques de lutte contre les nuisances sonores autour des aéroports : étude comparée des cas de Bruxelles-National, Genève-Cointrin et Paris-Orly »*, Presse Universitaire de Louvain, 2002.

Frédéric FOUCHET, « *Une approche des compagnies aériennes* », Cours de Gestion des compagnies aériennes, IFURTA, 2017 ;

Jean-François GUITARD, « *Cours de Gestion des Aéroports* », 17ème édition, 2017 ;

Fondation Nationale Entreprise et Performance, « *Cap vers la confiance, Enjeu Sociétal : du risque à l'opportunité* », *La documentation Française*, 2013 ;

La Documentation Française, « *Le transport aérien : Une mondialisation réussie* », Questions Internationales n°78 – Mars-Avril 2016 ;

Thèses et Mémoires :

Emanuel RAOULT, « *Impact environnemental des aéroports : quelles stratégies de réduction de l'impact* », sous la direction de Sabine BARLES, Institut Français d'Urbanisme, 18 Décembre 2008, http://emmanuel.raoult.free.fr/cv/documents/IFU/impactEnvironnementalAeroports-13fev.pdf ;

Éric Gagnon POULIN, « *La mobilisation politique des expropriés de Mirabel* », Mémoire en vue de l'obtention de la maîtrise en ès sciences (anthropologie), Université de Montréal, Décembre 2009, pp.1-108 ;

Jean François PARENTEAU, « *L'engagement envers les parties prenantes dans les démarches de développement durable des PME Québécoises* », Essai en vue de l'obtention du

grade de maître en environnement, sous la direction de M. Gérard DENOUAL, Université de Sherbrooke, Janvier 2014, pp. 1-86 ;

Lucie-Emmanuelle DREVET-DEMETTRE, « *Quand l'aéroport devient ville : Géographie d'une infrastructure paradoxale* », Thèse de Doctorat en Géographie, sous la direction de M. Bernard CALAS, Université de Bordeaux Montaigne, 11 Septembre 2015, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01251989/document, pp.1-508 ;

Michel CARRARD, « *L'impact de l'aéroport Notre-Dame-Des-Landes sur le devenir des relations entre Nantes et Rennes : étude prospective à l'aide de la théorie de jeux* », Thèse de Doctorat en Aménagement du Territoire – Urbanisme sous la direction de Guy BAUDELLE, Université de Rennes, 2009 ;

Pierre BEYRIE, « *Le changement du régime de gestion des aéroports régionaux français, Une privatisation à deux échelles qui va bouleverser le secteur aérien : Les exemples des aéroports de Lyon-Saint Exupéry et Grenoble-Isère* », Mémoire de recherche rédigé sous la direction de Messieurs Alain BONNAFOUS et Pierre-Yves PEGUY, UNIVERSITE LYON 2, Institut d'Etudes Politiques de Lyon, Septembre 2008 ;

Roxanne OUEDRAOGO, Mémoire de recherche « *Aéroports et Développement Durable : Pratiques et Perceptions* », sous la direction de Mme Corine Gendron, , Université du Québec à Montréal, Novembre 2013 ;

Articles :

ACI Europe, « *How Airports Compete* », 25 Janvier 2013, https://www.aci-europe.org/policy/position-papers.html?view=group&group=1&id=18 ;

Angèle RENAUD, Nicolas BERLAND, « *Mesure de la performance globale des entreprises* », *Comptabilité et Environnement,* Mai 2007, France, https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00544875/document ;

Bruno TREVIDIC., « *Les aéroports privatisés gagnent du terrain dans le monde* », *Les Echos*, 27 Mars 2017, https://www.lesechos.fr/27/03/2017/lesechos.fr/0211919093192_les-aeroports-privatises-gagnent-du-terrain-dans-le-monde.htm ;

Catherine BODET, Thomas LAMARCHE, « *La responsabilité sociale des entreprises comme innovation institutionnelle : une lecture régulationniste* », *Varia*, 1er Juin 2007, https://regulation.revues.org/1283#authors ;

Colette Ranély VERGE-DEPRE, « *le transport aérien, acteur du désenclavement des territoires : l'exemple des îles des Antilles* », Questions Internationales n°78, *La documentation française,* Mars-Avril 2016, p.70-73.

Corinne FAYOLLE, « La dérégulation du transport aérien en Europe. (1987-1997) », Guerres mondiales et conflits contemporains 2003/1 (n° 209), https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2003-1-page-75.htm ;

David HEINRY, « *De la concertation imposée à la concertation constructive* », Les Echos, 09 Juin 2017, http://archives.lesechos.fr/archives/cercle/2015/06/09/cercle_133745.htm ;

Etienne BERTHON, « *Les impacts territoriaux des aéroports* », Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU), 13 Janvier 2011, Paris, http://www.iau-idf.fr/fileadmin/user_upload/Enjeux/Paris_metropole/aeroports/Impacts_territoriaux_aeroports.pdf ;

Florent PAGNEUX, « *Notre- Dame-des-Landes, du projet local à l'enjeu national* », La Croix, 28 Janvier 2016, http://www.la-croix.com/France/Notre-Dame-Landes-projet-local-enjeu-national-2016-01-28-1200736005 ;

Guillaume FABUREL et Lisa LEVY, **«** *Les aéroports et le transport aérien face à l'environnement : questions territoriales et enjeux à l'échelle internationale »,* Questions Internationales n°78, *La documentation française*, Mars-Avril 2016, p.34-37 ;

Jacques LOLIVE et Olivier SOUBEYRAN, « *Comment prévenir les controverses environnementales ?* », Aménagement et Nature, n°134, , Septembre 1999, pp.136-139, http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/49104/amenat_1999_134_136.pdf?sequence=1 ;

Jean-Charles BATENBAUM, « *Pollution sonore: présentation des nouvelles mesures pour réduire les nuisances sonores aériennes* », *Actualité News Environnement*, 13 Novembre 2011, http://www.actualites-news-environnement.com/27407-Pollution-sonore-presentations-nouvelles-mesures-reduire-nuisance-sonores.html ;

Jean-François CAUCHIE, H. O. HUBERT, « *La société du risque de BECK : balises* », *La Revue Nouvelle* n°07/8, Juillet-Août 2002, p. 86-97, http://www.revuenouvelle.be/La-societe-du-risque-d-Ulrich-Beck-balises ;

Jean Pierre ENJALBERT, « *Le lobby aérien en question* », ADVOCNAR, « *Dossier Spécial Nuisances Aériennes », 2010*, p.10

Jean RENARD, Cécile RIALLAND-JUIN, « *Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : les rebonds d'un aménagement conflictuel* », in *La France : des territoires en mutation, Géoconfluences,* 04 Février 2013, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/FranceMutDoc17.htm ;

Jean-Yves VALIN, « *Aéroports* », *Universalis éducation, Encyclopædia Universalis*, http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/aeroports/, dernière consultation le 12 août 2017 ;

Libération.fr, « *De 1970 à 2009, histoire d'une prise de conscience* », 30 Novembre 2009, http://www.liberation.fr/terre/2009/11/30/de-1970-a-2009-histoire-d-une-prise-de-conscience_596573 ;

L'Etudiant.fr, « *La prise de conscience environnementa*le », Fiches de révision *Biologie, Ecologie, Environnement* Terminale, p.84-85, http://www.letudiant.fr/boite-a-docs/document/la-prise-de-conscience-environnementale-2332.html ;

Marie-Christine DOCEUL, « *Montréal-Mirabel, l'échec d'un aéroport* », *Géoconfluences*, 25 Janvier 2013, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/popup/NDDL1.html ;

Marie-Christine DOCEUL, « *Tokyo-Narita, des ambitions contrariées* », *Géoconfluences*, 25 Janvier 2013, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/territ/FranceMut/popup/NDDL2.html ;

Paul CLAVAL, *« Le développement durable : stratégies descendantes et stratégies ascendantes* », *Géographie, économie, société*, 2006/4 (Vol. 8), p. 415-445 ; https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2006-4-page-415.htm ;

Pierre ZEMOR, « *Une première expérience de débat public sur un projet d'intention : DUCSAI, un nouvel aéroport : pourquoi, comment et où ?* », Responsabilité et Environnement, Avril 2002, http://www.annales.org/re/2002/re27/zemor022-034.pdf ;

Thomas MIGNON, « *Nuisances de Brussels Airport : s'inspirer de l'étranger pour ne pas* déménager », *RTBF*, Bruxelles, 17 Juin 2016, https://www.rtbf.be/info/societe/detail_et-si-on-demenageait-zaventem-s-inspirer-pour-resoudre-l-insolvable?id=9327971 ;

Sia Partners, « *Insight : Face à la croissance du trafic aérien : les grands projets d'infrastructures des aéroports* », Février 2016, http://transport.sia-partners.com/sites/default/files/evolution_du_trafic_ae_rien_-_projets_dinfrastructure_vf.pdf ;

Textes Internationaux :

UE :

Commission des Communautés Européennes (UE), Livre vert « *Promouvoir un cadre européen pour la responsabilité sociale des entreprises* », Bruxelles, 2001 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52001DC0366 ;

Règlement N°598/2014 du Parlement Européen et du Conseil relatif à « *l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE* », 16 Avril 2014, http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32014R0598 ;

OACI :

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *Annexe 14 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale : Aérodromes, Volume I Conception et exploitation technique des aérodromes* », Quatrième Edition, Montréal, 2004 ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ICAO), « *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation : Environmental Protection, Volume I Aircraft Noise* », ISBN 978-92-9249-561-9, Septième Edition, Montréal, 2014 ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), « *Bruit des aéronefs* », Protection de l'Environnement, https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/bruit.aspx ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Communiqué de Presse « *Le transport aérien dominé par une croissance continue du trafic et des bénéfices records des compagnies aériennes en 2015* », Montréal, 22 Décembre 2015, https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/Continuing-Traffic-Growth-and-Record-Airline-Profits-Highlight-2015-Air-Transport-Results_FR.aspx ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Guide : « *The Balanced Approach to Aircraft Noise Management* », Montréal, 2007, https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Publications/Guidance_BalancedApproach_Noise.pdf ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Résolution de l'Assemblée A36-22 « *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'Environnement* », Doc 9902, https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/A36_Res22_fr.pdf ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Secrétariat Général, « *La Convention relative à l'aviation civile internationale : Annexe 1 à 18 » Livret des annexes*, https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf ;

Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), Sous-direction de l'Environnement, « Technologie et Normes », https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/FR/technologie-normes.aspx ;

Rapports publics :

Aéroport de Marseille-Provence, Rapport Annuel 2013, http://www.marseille.aeroport.fr/societe/espace-presse/statistiques-et-rapports ;

Association de Défense contre les Nuisances Aériennes (ADVOCNAR), « *Dossier Spécial Nuisances Aériennes* », *Septembre 2010*, http://www.advocnar.fr/wp-content/uploads/2016/04/Dossier_nuisances_aeriennes-2010.pdf ;

Airports Commission, « *Discussion Paper 05 : Aviation Noise* », Rapport de la commission indépendante désignée par le Gouvernement Britannique, Juillet 2013, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/223764/airports-commission-noise.pdf ;

Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), « *Guide méthodologique à destination des aéroports pour évaluer leur impact sur la qualité de l'air locale* », Rapport de synthèse des travaux du groupe de travail sur les activités aéroportuaires et la gestion de la qualité de l'air, Juillet 2016, https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-27359-acnusa-air-impact-aeroports.pdf ;

Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), « *Rapport Annuel 2016* », Février 2017, ISBN : 978-2-11-138236-7, http://www.acnusa.fr/fr/les-publications/rapports-dactivite/7 ;

Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Aquitaine, « *Etude d'impact économique des aéroports : Bordeaux – Mérignac, Biarritz – Anglet – Bayonne, Pau – Pyrénées, Bergerac – Dordogne – Périgord* » Janvier 2015 ; http://bordeauxgironde.cci.fr/Votre-CCI/Suivre-nos-actions/Publications/Etudes/Etude-d-impact-economique-des-Aeroports-aquitains ;

Claude CHERAUD, Claude BREVAN, Rouchdy KBAIER, « Transfert de l'Aéroport de Nantes Atlantique : Rapport de la Commission du Dialogue », 9 Avril 2013, http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000221/index.shtml ;

Direction du Transport Aérien, Bureau de l'Environnement, « *Elaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle Résultats de la consultation du public et éléments de réponses* », 17 Juin 2016, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/03_Rapport%20de%20synthese%20PPBE%20paris%20CDG%20suite%20consultation%20du%20public.pdf ;

Jean-Pierre BLAZY, « *Communautés Aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité* », Rapport remis à Madame Ségolène ROYAL, Mars 2016, http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/rapport_villeaeroport_mission_royal_mars_2016.pdf ;

Union des Aéroports Français, « *Les aéroports français au service de l'attractivité des territoires : le manifeste des aéroports français* », 7 Mars 2017, http://www.aeroport.fr/page/page/manifeste-de-l-uaf-les-aeroports-au-service-de-l-attractivite-des-territoires-143 ;

Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris – ADP), « *Rapport RSE 2014 : Créer de la valeur pour tous* », https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/rapports-rse/rapport-rse-2014.pdf?sfvrsn=2 ;

Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris – ADP), « *Rapport Responsabilité Sociétale d'Entreprise 2015* », http://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/rapports-rse/rapport-rse-2015.pdf?sfvrsn=4 ;

Paris Aéroport (anciennement Aéroports de Paris – ADP), « *Information Responsabilité Sociétale d'Entreprise : Reporting 2016* », http://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/rse/information-RSE-2016-Aeroports-de-Paris-SA.pdf ;

Yves COCHET, Rapport à l'Assemblée Nationale sur les propositions de loi visant à « *interdire aux aéronefs d'atterrir et de décoller dans tous les aéroports français* », à « *lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit* » et à « *la fermeture de tous*

les aéroports français pendant une partie de la nuit », du 24 Avril 2001, Paris, http://www.assemblee-nationale.fr/11/pdf/rapports/r3002.pdf ;

Entretiens :

Entretien avec M. Victor HAÏM, Président de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris ;

Entretien avec M. Sylvain DEPALLE, Assistant au Pôle Bruit de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA), réalisé le 21 Août 2017 au siège de l'Autorité à Paris ;

Sites Internet :

- ⇨ Airport Carbon Accreditation http://www.airportcarbonaccreditation.org/ ;
- ⇨ Airports Council International (ACI) Europe : https://www.aci-europe.org/ ;
- ⇨ Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) : http://www.acnusa.fr/fr/ ;
- ⇨ Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) : https://www.icao.int/Pages/default.aspx ;
- ⇨ Union des Aéroports Français (UAF) : http://www.aeroport.fr/ ;

Bases de données :

- ⇨ Cairn.info: Revues et ouvrages en sciences humaines et sociales : https://www.cairn.info/ ;
- ⇨ Centre national de Ressources textuelles et Lexicales (CNRTL) : http://www.cnrtl.fr/ ;
- ⇨ Google : https://www.google.fr/?gws_rd=ssl ;
- ⇨ Légifrance : https://www.legifrance.gouv.fr/ ;
- ⇨ Wikipédia : https://fr.wikipedia.org/wiki/Wikip%C3%A9dia:Accueil_principal ;

<u>Autres sources</u> :

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC – *DSAC*), « Aéroport de Lyon Saint-Exupéry : Plan de prévention du bruit dans l'Environnement », 2010 ;

France Info, « *Environnement : une longue prise de conscience* », Séquence archive du 8 Décembre 2015, http://www.francetvinfo.fr/sante/environnement-et-sante/environnement-une-longue-prise-de-conscience_1212673.html ;

Guichet Fiscal Unique des Taxes Aéroportuaires, « *Notice explicative pour l'établissement de la déclaration de la taxe sur les nuisances sonores aériennes* », TNSA – Avril 2015 à Mars 2016, CERFA N°51057*11, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Notice%20explicative%20TNSA%20-%20Avril%202015%20-%20Mars%202016.pdf ;

Lionel LASSAGNE, « *La politique de développement durable des aéroports de Lyon* », intervention au Séminaire *« Développement Durable et Transport Aérien », Institut de Formation Universitaire et de Recherche du Transport Aérien*, Aix-Marseille, 28 Septembre 2016.

Paris Air Forum, Table ronde « *Quelle place pour les aéroports urbains ?* **»,** Léa BODOSSIAN, Vincent CAPO-CANELLAS, Franck GOLNADEL, Victor HAÏM, *La Tribune*, Paris, 2017, https://www.youtube.com/watch?v=3GxyE5YapM4&list=PLZnPhUzdrcePB2DAPUM9Va1PMiPtfRDaI&index=22 ;

Service Technique de l'Aviation Civile (STAC), « *Les moyens d'action contre le bruit* », 2 Juillet 2014, http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/environ/bruit/moyenaction.php ;

Liste des figures et tableaux :

Figures :

Figure 1 : La privatisation des aéroports selon l'ACI Europe…….. *p. 11*

Figure 2 : Les trois piliers du développement durable…….. *p. 13*

Figure 3 : La croissance du trafic aérien international…….. *p. 28*

Figure 4. PEB et PGS des plateformes de Paris – Orly et de Roissy Charles de Gaulle en 2011…….*p. 55*

Tableaux :

Tableau 1 : Tableau récapitulatif des impacts économiques de l'aéroport…… *p. 20*

Tableau 2 : Echelles territoriales des enjeux pour les aéroports modernes…… *p. 49*

Tableau 3 :Tableau récapitulatif des zones indiquées par les PEB et les PGS……*p. 55*

Tableau 4. Exemples de restrictions horaires d'exploitation sur des aérodromes français……..*p. 58*

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS……..*p. 3*
SOMMAIRE……..*p. 5*
Table des abréviations et sigles utilisés…….*p. 6*
Introduction ……..…….*p. 8*

Titre Préliminaire : L'aéroport et la société : des impacts territoriaux divers…….*p. 17*

Chapitre I : L'impact socio-économique des aéroports…….....*p.17*

Section I : Typologie des impacts socio-économiques de l'activité aéroportuaire……..*p. 17*

I – L'impact direct…….....*p. 17*

II – L'impact indirect……...*p. 18*

III – L'impact Induit……*p. 18*

Section II : Analyse de l'importance économique des aéroports sur leurs territoires……*p. 20*

Chapitre II : L'impact environnemental de l'activité aéroportuaire……*p. 22*

I – Les nuisances sonores……*p. 23*

II – La pollution de l'air……..*p. 24*

III – Les autres impacts environnementaux de l'activité aéroportuaire……..*p. 25*

Titre I : La problématique sociétale : Un enjeu moderne du développement aéroportuaire…….....*p. 27*

Chapitre I : Un enjeu originellement en marge de la croissance aéroportuaire……*p. 27*

Section I : Un enjeu historiquement méconnu pour les gestionnaires aéroportuaires……*p. 28*

Section II : Un contexte social peu propice à l'émergence d'un enjeu sociétal de l'activité aéroportuaire……..*p. 33*

Chapitre II : Les risques sociétaux de l'activité aéroportuaire…….*p. 35*

Section I : L'apparition des risques sociétaux……*p. 35*

I – Origines des risques sociétaux dans la société moderne……*p. 36*

II – Conséquences pour les entreprises……*p. 40*

Section II : L'apparition des risques sociétaux dans le monde aéroportuaire……..*p. 41*

I – Risques sociétaux et projets aéroportuaires……*p. 42*

II – Risques sociétaux et exploitation aéroportuaire……....*p. 48*

Titre II : L'enjeu sociétal : de la gestion de risques à un élément incontournable de la démarche de développement des aéroports……. *p. 51*

Chapitre I : Les outils réglementaires de maîtrise des risques sociétaux aéroportuaires……*p. 51*

Section I : L'évolution de la réglementation environnementale autour des aéroports : l'approche équilibrée……...*p. 51*

Section II : L'évolution réglementaire de la participation des populations à la gestion aéroportuaire……*p. 60*

Chapitre II : L'avènement de la responsabilité sociétale des aéroports……*p. 63*

Section I : Une redéfinition de la performance des entreprises aéroportuaires……*p. 64*

Section II : Une redéfinition des rapports de l'aéroport et de la Société……...*p. 67*

CONCLUSION……*p. 71*

Bibliographie……*p. 72*

Liste des figures et des tableaux……....*p. 81*

TABLE DES MATIERES……*p. 82*

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE :

En plus de devoir garantir des impératifs de sûreté, de sécurité, d'adaptabilité et de modernisation[224], le transport aérien se doit désormais d'assurer une performance environnementale et un rôle socio-économique assez important. L'aéroport n'échappe absolument pas à cette règle en tant qu'interface directe de ce mode de transport avec la société. Il doit ainsi composer avec les enjeux prioritaires d'une population aspirant à un développement durable et effectif sur leur qualité de vie. Cela impose nécessairement de nouvelles contraintes aux gestionnaires aéroportuaires en termes de maîtrise des impacts, de gouvernance de l'activité aéroportuaire ainsi que de communication avec les riverains et les collectivités territoriales d'implantation. La prise en compte des préoccupations sociales et environnementales, quasiment absente des débats lors de la création de la majeure partie des aéroports, constitue de nos jours une responsabilité et un défi majeur pour les gestionnaires aéroportuaires. Les enjeux sociétaux participent ainsi à une appréciation plus globale de la performance aéroportuaire et permettent de repenser, aux côtés de nouveaux concepts comme celui de cité ou de ville aéroportuaire[225], la place de l'aéroport moderne dans la cité.

Mots clés : Aéroport – Société – Territoire - Développement Durable – RSE - Risque sociétal – Riverains – Gestion Aéroportuaire – Performance Globale.

SUMMARY :

Besides having to guarantee imperatives of security, safety, adaptability and modernization[134], air transport must now ensure environmental performance and a fairly important socio-economic role. The airport is no exception to this rule as the direct interface of this mode of transport with the society. It must therefore deal with the priority issues of a population aspiring to sustainable and effective development on their quality of life. This necessarily imposes new constraints on airport managers in terms of control of impacts, governance of airport activity and communication with local residents and local authorities. Addressing social and environmental concerns, almost absent from debates during the creation of the majority of airports, is today a major responsibility and challenge for airport managers. The societal challenges thus contribute to a more global appreciation of airport performance and allow to rethink, beside and alongside new concepts such as "airport city"[136], the place of the airport in the city.

Keywords : Airport - Society - Territory - Sustainable Development – Corporate Social Responsibility (CSR) – Societal Risk – Local Residents (Riverside Communities) – Airport's Management – Global Performance.

---

[224] Cf. la problématique de la digitalisation qui est aussi un des enjeux fondamentaux du transport aérien dans la société moderne.

[225] Cf. L.-E. DREVET-DEMETTRE, « *Quand l'aéroport devient ville : Géographie d'une infrastructure paradoxale* », Thèse de Doctorat en Géographie, sous la direction de M. Bernard CALAS, Université de Bordeaux Montaigne, 11 Septembre 2015,pp. 115 – 155.