

**« 10 PROPOSITIONS POUR FAVORISER UN MEILLEUR  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DES  
TERRITOIRES SITUES AUTOUR DES GRANDS SITES  
AEROPORTUAIRES FRANÇAIS »**

*Les propositions qui suivent ont été présentées lors des 2èmes rencontres de l'association nationale d'élus « Ville et Aéroport » qui se sont tenues le 21 octobre 2002 à l'Assemblée Nationale sur le thème suivant : « Les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français ».*

**PROPOSITION 1**

***Réformer les systèmes de gestion des aéroports français***

Dans la continuité de la politique de décentralisation menée en France depuis 1982, le législateur vient d'ouvrir, en adoptant la loi sur la Démocratie de proximité, une expérimentation visant à conférer aux collectivités territoriales un rôle accru dans le développement des infrastructures aéroportuaires. C'est la première étape d'un transfert de compétences qui pourrait être confirmé fin 2006 (article 105).

L'association « Ville et Aéroport » partage largement les propositions du Conseil Economique et Social sur l'allègement de la tutelle administrative qui ne peut pour autant signifier l'abandon d'une maîtrise publique de l'implantation et de l'exploitation des aéroports (Cf. rapport LEBRUN, Aéroports de proximité et aménagement du territoire, 2002).

Dans le schéma classique, l'Etat devient propriétaire et créateur et il concède à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) la gestion et le développement de l'aéroport dans le cadre d'une concession de longue durée. Le gouvernement a constaté que les concessionnaires avaient fait appel aux collectivités territoriales pour financer les investissements des équipements aéroportuaires. De ce fait, il était légitime pour ces collectivités de demander une représentativité au sein de l'organe directeur de l'aéroport, le « conseil d'administration de l'aéroport ». Il s'agit de rechercher sérieusement de bons compromis et les élus locaux peuvent parfaitement mettre sur pieds ces recherches de consensus, à condition qu'ils puissent disposer d'un certain pouvoir sur les aéroports de leur juridiction.

Seul pourraient rester de la responsabilité de l'Etat les aéroports majeurs desservant de façon très équilibrée au moins 2 régions et recevant des financements de ces deux collectivités.

Nous pensons que le statut d'économie mixte correspond bien à la problématique posée. Il serait très opportun que la FNSEM soit susceptible d'élaborer une proposition à présenter au Ministre de l'Equipement et des Transports (après consultation de la DGAC).

En tout état de cause, si l'on s'achemine vers une consultation par l'Etat avant l'attribution de concession longue durée des aéroports principaux, il y a lieu de veiller à ce que le mouvement de l'économie mixte qui peut être extrêmement novateur sur ce sujet par son principe même, ne soit pas absent de la réflexion.

Cela ne condamne en rien les gestionnaires actuels (généralement les CCI sous l'égide de l'UCCEGA) qui ont su dans un contexte fortement évolutif faire face à la demande dans des conditions généralement très honorables mais qui reconnaissent maintenant leur attachement fort au territoire desservi et l'impérative nécessité d'une recherche de perspective pour imaginer une gestion avec les pouvoirs publics locaux, ne serait-ce que pour assurer le risque encouru à l'issue des concessions. Leur présence dans les Sociétés d'Economie Mixte (SEM) de gestion aéroportuaires serait bien entendue requise.

## **PROPOSITION 2**

*La question du développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires doit concerner au minimum les aéroports dont le trafic est égal ou supérieur au million de passagers*

Le rapport LACHENAUD, remis au Ministre des Transports, J-C GAYSSOT, le 3 décembre 1997 ne concernait que Roissy CDG. Il n'incluait ni Orly ni les aéroports de province alors même que Toulouse et Marseille avaient manifesté un vif intérêt pour que les études menées portent aussi sur ces aéroports.

Par la suite, deux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires pour Roissy CDG et Orly étaient mis en place à partir de 2000 (LFR 1999). Une étude a été réalisée sur le devenir des vieux pays soumis aux nuisances de Roissy CDG (1999) sans que les préconisations ne soient suivies d'un début de mise en œuvre.

L'association « Ville et Aéroport » souligne que toutes les propositions devront être soumises à la nouvelle mission d'étude confiée à un parlementaire et annoncée par Gilles de ROBIEN le 25 juillet 2002. Or, cette mission qui porte sur le système fiscal ne concerne que les aéroports parisiens. « Ville et Aéroport » souhaite une réflexion concernant « le partage des richesses » élargie à l'ensemble des grands aéroports français.

### **PROPOSITION 3**

*Il convient de ne pas dissocier le développement économique du développement social des territoires périphériques des grands aéroports qui sont aussi bien évidemment des territoires de banlieue des grandes villes*

En effet, on ne saurait parler des seules retombées économiques jugées positives et de leur répartition plus équitable sans également prendre en compte le coût social pour les territoires concernés.

D'une part, il ne saurait être seulement question de compenser les nuisances par des retombées économiques plus importantes et mieux réparties.

D'autre part, il ne pourrait être question d'accepter de faire silence sur le coût social et les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale induits directement ou indirectement par le développement aéroportuaire.

#### **PROPOSITION 4**

*Il faut définir les termes d'une véritable « gouvernance » démocratique, qui doit être exercée par une communauté aéroportuaire rassemblant tous les acteurs concernés (pouvoirs publics, gestionnaires d'aéroports, collectivités territoriales, compagnies aériennes, élus et associations de riverains)*

L'intercommunalité est actuellement une réponse nécessaire mais insuffisante pour favoriser une meilleure répartition des retombées économiques et fiscales autour des grands aéroports. Ceux-ci sont des établissements exceptionnels à double titre : juridiquement bien sûr mais aussi du fait des activités et des nuisances qu'ils génèrent. Nous proposons autour de chacun des grands sites aéroportuares, la création d'une Communauté Aéroportuaire de Développement Economique et Social (CADES), dont le périmètre sera déterminé par décret en C.E après consultation des collectivités locales intéressées et de leurs groupements ayant compétence en matière de développement économique et d'aménagement du territoire.

### **PROPOSITION 5**

*L'association propose la mise en place d'un fonds pour le développement économique et social, institué dans chaque communauté aéroportuaire*

Il est alimenté par différentes ressources :

- des contributions des exploitants des aérodromes
- des prélèvements opérés sur le produit de la taxe professionnelle perçu par les collectivités territoriales au titre des établissements exceptionnels implantés sur le territoire de la communauté aéroportuaire
- une taxe de solidarité acquittée par les compagnies aériennes

### **PROPOSITION 6**

*L'association recommande l'instauration d'une taxe de solidarité pour le développement économique et social, assise sur le nombre de passagers et la masse de fret et de courriers embarqués en France*

Cette taxe favorisera l'internalisation du coût environnemental conformément à la proposition 15 de la contribution de « Ville et Aéroport » sur la réduction des nuisances aéronautiques : « Proposition 15 : Il convient par ailleurs d'internaliser les coûts environnementaux tant au niveau des nuisances sonores (bruit) que de la pollution atmosphérique (kérosène) par l'instauration d'une taxe environnementale sur les compagnies aériennes selon le principe « pollueur-payeur » (Cf. « 25 propositions pour réduire les nuisances aéronautiques des aéroports parisiens et régionaux », juillet 2002).

### **PROPOSITION 7**

*Le produit financier des sanctions prononcées à l'encontre des compagnies aériennes doit être versé aux fonds des communautés aéroportuaires concernées comme cela se pratique dans plusieurs états de l'Union européenne*

### **PROPOSITION 8**

*Le fonds pour le développement économique et social de la communauté aéroportuaire est géré par un Comité de gestion composé des représentants élus des régions, des départements, des communes et de leurs groupements concernés ainsi que des représentants de l'Etat, des gestionnaires de l'aérodrome et des compagnies aériennes*

Les ressources du fonds seront réparties en deux fractions :

- dotations de compensation aux communes situées dans le Plan de Gêne Sonore (PGS),
- soutien aux projets de développement économique et social.

### **PROPOSITION 9**

*Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau PEB, l'association « Ville et Aéroport » demande que soit engagée conjointement une réflexion active sur le renouvellement du tissu urbain (centres anciens, zones pavillonnaires) situé en zone C, afin de préparer l'avenir des communes concernées et d'éviter le déclin des tissus urbains existants. Dans ce sens, elle demande qu'une aide soit versée aux collectivités locales pour favoriser un renouvellement urbain raisonné et elle préconise la création de fonds d'intervention sur le foncier*

## **PROPOSITION 10**

*L'association demande la création d'un Observatoire des valeurs immobilières afin d'évaluer l'impact des nuisances aéronautiques des grands aéroports français sur le marché foncier et l'immobilier*

Il est nécessaire d'évaluer l'impact des nuisances sonores des grands aéroports français sur le marché foncier et l'immobilier. L'étude de l'impact des nuisances sonores de l'aéroport Roissy CDG sur les marchés fonciers et immobiliers a montré que, pour des maisons individuelles, « les terrains sont moins chers, plus petits et moins nombreux dans les communes soumises aux servitudes de bruit de l'aéroport de Roissy que dans les communes non touchées par les courbes de bruit ». Plus grave, « le secteur aéroportuaire est marqué par une ségrégation croissante des classes sociales dans l'espace urbain et par une offre de logement bas de gamme correspondant à un niveau de solvabilité (...) ».

D'autre part, l'association rappelle la proposition 4 présentée dans le rapport final du groupe d'études parlementaire sur « les vols de nuit » mais pense ne pas devoir pour autant la défendre. Cette proposition concernait la « mise à l'étude de la possibilité d'une réforme de la fiscalité locale dans les zones des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et des Plans de Gêne Sonore(PGS).

Cette réforme devra prendre en compte la réduction de la valeur locative des biens, mais une compensation des pertes fiscales devra également être garantie aux communes concernées » (Cf. rapport final du groupe d'études parlementaire « vols de nuit », février 2002).