

L'idée de « communauté aéroportuaire » a été initialement proposée par « Ville et Aéroport » à l'occasion de ses deuxièmes rencontres qui portaient sur les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français (octobre 2002, Assemblée Nationale). Lors de son audience auprès du Sénateur LE GRAND, l'association a réaffirmé l'intérêt de créer cette instance pour l'ensemble des grands aéroports. Si elle se félicite du rapport LE GRAND et ses conclusions qui prévoient de créer la communauté aéroportuaire, elle est plus critique quant à la proposition de loi qui en découle, adoptée à la hâte au Parlement en février 2004.



Cette loi crée une nouvelle catégorie d'établissement public administratif instituée au niveau régional.

« Le meilleur moyen de régler les conflits d'usage que connaissent les collectivités, les gestionnaires d'aéroport et les compagnies aériennes est de les réunir afin qu'ils aplanissent leurs problèmes et trouvent, ensemble, des solutions », c'est ainsi que Jean-François Le GRAND justifie sa proposition de loi. Celle-ci ferait intervenir tous les protagonistes, et devrait constituer des instances paritaires de dialogue et de concertation. Dix aéroports français sont concernés : Roissy CDG, Orly, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes. Il s'agit des aéroports assujettis à la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), enregistrant plus de 20 000 mouvements annuels d'avions d'une masse supérieure ou égale à 20 tonnes. La communauté aéroportuaire a une mission d'intervention dans trois domaines essentiels; les questions d'environnement et de qualité de vie pour les riverains celles de l'impact économique de l'installation aéroportuaire sur le territoire, de l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs de la plate-forme, celles liées à l'information de la population.

Les communautés aéroportuaires auraient également la charge, sans se substituer aux instances existantes (STIF, PDU), d'accélérer et faciliter les mesures en matière de transport urbain. Autre objectif : favoriser l'adéquation entre l'offre et la demande en matière d'emplois. Les communautés contribueraient également à l'équilibre financier d'opérations d'aménagement et de rénovation dont la rentabilité serait compromise par l'existence de l'aéroport.

La loi dispose que les communautés aéroportuaires sont créées par le Préfet de région, sur proposition du Conseil régional, qui disposerait ainsi d'un large pouvoir d'initiative puisqu'il lui reviendrait d'apprécier si la création d'un tel établissement public est justifiée. Toutefois, en l'absence d'une telle proposition, et à l'expiration d'un délai de six mois, le Préfet de région peut décider de la création de la communauté aéroportuaire.

Le sénateur Le GRAND a souhaité que soient formellement distinguées, par le biais de deux collèges, les deux catégories d'intérêt concernées. Le conseil d'administration comprendrait donc à parité un collège de collectivités territoriales d'un côté et un collège des entreprises, comprenant le gestionnaire d'aéroport, les compagnies aériennes, et les autres entreprises, de l'autre. Il revient à la communauté aéroportuaire de désigner des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement, choisis parmi les membres de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de chaque aéroport et qui ont voix consultative. L'Etat se dote d'une structure supplémentaire, qui ne se substitue pas aux structures existantes (CCE, CCAR). Cet établissement aura pour seul objectif de mieux consommer les financements prévus pour l'aide aux riverains, sur la base d'un dialogue plus efficace.

Les élus de « *Ville et Aéroport* » regrettent vivement que les ressources prévues dans le rapport LE GRAND ait été largement amputées et le fonds (FISCA) supprimé par son auteur au motif qu'une loi de finances est nécessaire pour le créer. Hormis les ressources déjà existantes, le produit des amendes administratives prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des compagnies aériennes et les dotations des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires d'Orly et de Roissy, le texte adopté repose sur des ressources « virtuelles ».

Sous la pression du gouvernement, M. LE GRAND a dû revoir sa copie et proposer finalement le choix de la contribution volontaire, donc non obligatoire, pour les entreprises bénéficiant de l'activité des aéroports, pour les gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris ou les CCI), ou celles qui proviennent du budget de l'Etat. Véritable retour en arrière ; le choix de la contribution volontaire étant qualifiée d'« idyllique » par M. LE GRAND dans son rapport à côté du recours à une taxation. Le FISCA créait deux nouvelles taxes via un fonds de solidarité.

Dès lors, à quoi va servir la communauté aéroportuaire à côté d'instances existantes telles que les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE) et d'Aide aux Riverains (CCAR) ? Les élus dénoncent le mauvais fonctionnement de ces instances. Les préfets n'appliquent pas toujours la loi et certaines commissions ne se sont pas réunies en 2003, contrairement aux recommandations de l'ACNUSA !

Par ailleurs, la représentation et le rôle des associations de riverains sont actuellement insuffisants au sein du Conseil d'administration de la communauté aéroportuaire puisqu'elles n'ont qu'une voix consultative.

Alors que la loi est parue au JO du 24 février 2004, les élus de « *Ville et Aéroport* » ont décidé de saisir les nouveaux présidents de région concernés via l'association des présidents de régions. Parallèlement, ils sollicitent une concertation auprès du Ministère des Transports dans le cadre de la rédaction du décret d'application de la loi portant création des « Communautés