

NOTE DE SYNTHESE

Mission d'évaluation et de propositions pour un développement durable et équitable des grands aéroports parisiens

**Rapport n°91 de M. Jean-François Le GRAND, Sénateur de la Manche
présenté au Premier Ministre le 19 novembre 2003**

Proposition de loi n°83 portant création des communautés aéroportuaires

**Présentée par M. Jean-François Le GRAND
et examinée au Sénat en première lecture le 11 décembre 2003**

I) L'origine du rapport Le GRAND

a) Le discours ROBIEN du 25 juillet 2002

Dès sa prise de fonction en mai 2002, le Ministre des Transports, Gilles de ROBIEN, a remis en question le choix du site de Chaulnes dans le Somme pour l'implantation d'une troisième plate-forme à vocation internationale. Le dossier du troisième aéroport parisien était remis à plat suite au débat public qui s'était déroulé d'avril à octobre 2001 (Mission DUCSAI). Après lecture des conclusions du rapport ZEMOR, le Premier Ministre, Lionel JOSPIN, décidait la création d'une nouvelle plate-forme à Chaulnes le 15 novembre 2001.

En mai 2002, Gilles de ROBIEN ouvre une nouvelle concertation avec l'ensemble des acteurs du transport aérien (professionnels de l'aéronautique, élus, associations) en Ile-de-France. Le 25 juillet 2002, il prononce un discours «*Pour un développement durable des aéroports parisiens* » et fait des propositions sur le troisième aéroport, sur les vols de nuit à Roissy CDG, etc. Il aborde la notion de «*compensations* » et il indique que «*nous vivons dans un monde où «toute peine mérite salaire* » ; un aéroport crée des emplois ; il en attire d'autres ; il est normal que ces richesses soient partagées de manière équitable sans oublier ceux qui subissent plus qu'ils ne profitent de l'aéroport ».

Dans ses propositions, il précise qu'il «*compte confier à un parlementaire une mission d'étude d'un mode de partage équitable* ».

b) La lettre de mission du Premier Ministre au Sénateur Le GRAND

Il faut attendre mai 2003 pour que le Premier Ministre adresse au Sénateur Le GRAND sa lettre de mission. Celle-ci fait le bilan négatif du dispositif mis en place sous le gouvernement Jospin en 2000 (Cf LFR 1999), celui des fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires pour les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et d'Orly. Selon M. RAFFARIN, ces fonds de compensation « n'améliorent que très partiellement les retombées économiques autour de ces plates-formes ».

L'argument avancé est que la redistribution de ces retombées ne profitent qu'aux communes « à l'exclusion de toute compensation directe aux riverains ». Ainsi, la mission consistera à « évaluer le dispositif actuel et établir des propositions allant dans le sens d'une équité fiscale accrue, y compris au bénéfice direct des riverains lorsque leur condition le justifie ».

II) Le rapport Le GRAND

a) Sa présentation au Premier Ministre le 19 novembre 2003

M. Le GRAND, sénateur de la Manche, présente son rapport au Premier Ministre le 19 novembre 2003 juste avant une réunion prévue sur l'avenir du transport aérien en Ile-de-France entre le Premier Ministre et des parlementaires UMP.

Le rapport part du postulat suivant s'agissant du transport aérien : « il faut désormais trouver un équilibre entre le traitement de ses impacts négatifs, le bruit en particulier, et sa contribution au développement économique, dont les fruits doivent être valorisés et équitablement répartis ».

La première partie du rapport présente des données portant sur l'évolution de l'urbanisme autour des aéroports parisiens, l'évolution du trafic aérien mondial, l'évolution du trafic des aéroports parisiens, l'impact socio-économique, l'évolution des modalités de la gestion du bruit.

La seconde partie est consacrée à l'insertion des aéroports dans leurs territoires. La réglementation et la situation actuelle sont rappelées avec le Plan d'Exposition au Bruit (PEB), les déplacements (PDU, STIF ...) et le bruit (ACNUSA, PGS). Le rapport prend l'exemple de quelques aéroports étrangers en matière d'urbanisation et de concertation (Amsterdam-Schiphol, Londres-Heathrow). Il expose également la pratique américaine.

b) Les propositions du rapport Le GRAND

Le rapport expose clairement les contradictions à gérer face à la croissance du trafic aérien. De celle-ci découle à la fois des retombées positives au plan économique et des nuisances sonores de plus en plus mal ressenties par les populations riveraines.

L'enjeu est de résoudre cette contradiction afin d'éviter une aggravation du conflit entre bruit et développement. Le risque est de voir se créer un clivage profond entre ceux qui profitent de la croissance économique de l'aéroport et ceux qui la subissent et la contestent.

Sortir de cette contradiction, c'est réfléchir, dans le cadre de la préparation du contrat de plan Etat Région (CPER), à la question de **la gouvernance** du territoire par les départements concernés. Pour Roissy CDG, le Val d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis ont fait inscrire dans ce contrat un « volet Roissy ».

La proposition majeure du rapport porte sur la création d'une communauté aéroportuaire. Après avoir fait le constat d'une gestion plurielle des problèmes des riverains par des organismes (ADP, collectivités locales, GIP emploi, EPA Plaine de France), il reconnaît la nécessité de créer une dynamique commune, celle de la « communauté aéroportuaire ».

La spécificité de la communauté aéroportuaire est reconnue pour chaque plate-forme (une pour Orly, une pour Roissy-CDG). Leur finalité est identique : valoriser l'aéroport dans son territoire d'influence.

Le rapport précise ensuite la composition et le mode de désignation des membres de la communauté aéroportuaire, sa forme juridique, son objet, son organisation et sa structure interne.

La deuxième proposition du rapport, accompagnant la création de la communauté aéroportuaire, est relative à la ressource. Pour assurer le fonctionnement de la communauté aéroportuaire, il est proposé de créer le Fonds d'Investissement et de Services de la Communauté Aéroportuaire (FISCA). Quatre sources d'approvisionnement sont prévues pour que le fonds soit efficace : les amendes administratives prononcées par l'ACNUSA, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), les Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) et un fonds spécial de solidarité. Ce dernier serait alimenté par deux sources : une participation des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, une taxe de solidarité perçue, soit sur le passager et incluse dans la taxe d'aviation civile, soit sur les compagnies et consistant en une taxe additionnelle à la TNSA.

Le rapport précise enfin l'utilisation du FISCA et ses montants (entre 55 et 70 millions d'euros annuels pour Roissy CDG et entre 25,5 et 37,5 millions d'euros annuels pour Orly).

La troisième et dernière proposition du rapport concerne la mise en place de dispositions fiscales en faveur des riverains. Il est suggéré l'instauration d'une fiscalité négative, par le biais d'un allègement fiscal octroyé aux riverains compris dans le périmètre du PGS, et consistant en un abattement ou une exonération de la taxe d'habitation. « Pour être efficace, cette mesure devra apparaître clairement sur la feuille d'impôts des bénéficiaires ».

III) Du rapport Le GRAND à la proposition de loi Le GRAND portant création des communautés aéroportuaires