



N° 1380

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 janvier 2004

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI (n° 1286), ADOPTÉE PAR LE SÉNAT,
portant création des communautés aéroportuaires,

PAR M. FRANÇOIS-MICHEL GONNOT,

Député.

Voir les numéros :

Sénat : **83, 91** et T.A **23** (2003-2004) ;

Assemblée nationale : **1286**.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
EXAMEN EN COMMISSION	7
I.— DISCUSSION GÉNÉRALE	7
II.— EXAMEN DES ARTICLES	11
<i>Article 1^{er}</i> : Création d'une nouvelle catégorie d'établissement public administratif	11
<i>Article 2</i> : Missions et périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire	12
<i>Article 3</i> : Création de la communauté aéroportuaire	17
<i>Article 4</i> : Composition du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire	18
<i>Article 5</i> : Ressources de la communauté aéroportuaire	20
<i>Article 5 bis (nouveau)</i> : Affectation des ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA)	23
<i>Article 6</i> : Projets éligibles au financement par la communauté aéroportuaire	23
<i>Article 7</i> : Contractualisation de l'intervention financière de la communauté aéroportuaire	24
TABLEAU COMPARATIF	25
AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION	31
ANNEXE	35

MESDAMES, MESSIEURS,

Adoptée en première lecture par le Sénat le 11 décembre 2003, la présente proposition de loi a pour objet la création d'une nouvelle catégorie d'établissement public administratif, la communauté aéroportuaire.

La proposition de loi est le résultat du travail mené par le sénateur Jean-François Legrand dans le cadre de la « mission d'évaluation et de propositions pour un développement durable et équitable des grands aéroports parisiens » qui lui fut confiée par le Premier ministre au printemps 2003.

Cet établissement régional doit, selon les termes de l'auteur et rapporteur de la proposition de loi, M. le Sénateur Jean-François Legrand, être « *l'outil d'une meilleure gouvernance du territoire d'influence des grands aéroports.* »

En effet, ces « territoires sous influence » sont difficiles à gérer comme l'avait constaté le rapporteur dans son rapport d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire rendu public le 9 juillet dernier (n° 1016). D'un côté, le secteur du transport aérien est très dynamique et représente un atout économique majeur pour la France, de l'autre, le trafic aérien constitue une réelle contrainte pour la qualité de vie des populations riveraines des aéroports.

La communauté aéroportuaire a pour but de créer une dynamique commune sur le territoire d'influence de la plateforme et d'être le lieu du dialogue et de la concertation. La nouvelle communauté aura une triple vocation :

- gérer avec les acteurs intéressés les questions d'environnement et de qualité de vie ;
- faire bénéficier les populations riveraines des retombées économiques de la plateforme ;
- constituer une source d'information crédible pour la population.

EXAMEN EN COMMISSION

I.— DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa réunion du 28 janvier 2004, la Commission a examiné, sur le rapport de M. François-Michel Gonnot, la proposition de loi (n° 1286), modifiée par le Sénat, portant création des communautés aéroportuaires.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur, a tout d'abord précisé le contexte dans lequel s'inscrivait l'examen de la proposition de loi soumise à la Commission. Rappelant que la mission d'information sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire, qu'il présidait et dont le rapporteur était M. Yannick Favennec, avait pu constater le caractère souvent conflictuel des relations entre les riverains des aéroports et les gestionnaires de ces plates-formes, il a signalé que cette mission avait jugé urgent que le Gouvernement se saisisse de ce problème et mette en œuvre les moyens appropriés pour le traiter. Il a indiqué que par la suite, le Premier ministre avait chargé M. Jean-François Le Grand, sénateur, d'une mission en vue d'améliorer la concertation autour des aéroports en envisageant de nouveaux moyens permettant d'indemniser et de protéger les riverains des nuisances sonores. Le rapporteur a précisé que cette mission avait conclu à la nécessité de créer des « communautés aéroportuaires », conclusion reprise dans la proposition de loi déposée par M. Jean-François Le Grand et adoptée par le Sénat au mois de décembre.

M. François-Michel Gonnot, rapporteur, a ensuite analysé le contenu de la proposition de loi soumise à l'examen de la Commission :

– dans son article 1^{er}, elle prévoit la création d'une nouvelle catégorie d'établissements publics à caractère administratif, les communautés aéroportuaires, dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière ;

– dans son article 2, elle précise les missions et le périmètre d'intervention de ces établissements publics ;

– son article 3 porte sur le mode de création des communautés aéroportuaires : elles sont créées par le préfet de région, sur proposition du conseil régional, qui dispose ainsi d'un large pouvoir d'initiative puisqu'il lui revient 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 ;

– l'article 4 dispose que le conseil d'administration de ces établissements comprend deux collèges, le premier étant composé de collectivités territoriales (communes et établissements publics de coopération intercommunale compris dans la zone concernée) et le second étant composé d'entreprises (gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes et autres entreprises dont l'activité a un lien direct

avec l'activité de transport aérien). Le conseil d'administration est présidé par le président du conseil régional et 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 de chaque aéroport et qui ont voix consultative ;

– l'article 5 fixe les ressources allouées à la communauté aéroportuaire. Ces ressources seront constituées du produit des sanctions administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), des contributions volontaires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, des gestionnaires d'aéroports et des collectivités territoriales ou de leurs groupements, des contributions versées au titre du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport concerné et, le cas échéant, de ressources affectées par les lois de finances ;

– l'article 5 *bis* prévoit l'affectation des ressources des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly aux communautés aéroportuaires correspondantes ;

– l'article 6 dispose que sont éligibles au financement de la part des communautés aéroportuaires les projets relatifs à l'environnement, l'urbanisme, les transports, l'emploi et l'information des riverains ;

– l'article 7 prévoit enfin que les interventions financières des communautés aéroportuaires s'inscrivent dans le cadre de contrats de développement durable.

En conclusion, le rapporteur a estimé que la proposition de loi adoptée par le Sénat constituait une réelle avancée en permettant de mieux prendre en compte les nuisances subies par les riverains et en faisant le choix de solutions contractuelles rassemblant tous les acteurs du monde aéroportuaire.

M. Claude Gatignol, s'exprimant au nom du groupe UMP, a tout d'abord estimé que la proposition de loi constituait un bon exemple des suites données aux missions menées par des parlementaires. Soulignant l'influence non négligeable des conclusions de la mission d'information présidée par M. François-Michel Gonnot dans le dispositif proposé, il a insisté sur l'originalité de la formule retenue – la création d'un établissement public à caractère administratif – et a précisé que la proposition de loi, longuement débattue au Sénat, n'y avait pas suscité de rejet de la part de l'opposition, le groupe socialiste s'étant abstenu. Il s'est réjoui de la clarté des objectifs assignés aux communautés aéroportuaires, qui devront constituer des instances paritaires de dialogue et de concertation et permettre de régler les litiges le plus en amont possible et a également salué la diversité des domaines d'intervention de ces établissements. En outre, il a jugé positif que les projets relatifs à l'emploi soient éligibles à des financements par les communautés aéroportuaires, les populations riveraines ne bénéficiant pas toujours de l'activité aéroportuaire.

Enfin, après s'être félicité du niveau et du mode de financement de ces établissements publics, M. Claude Gatignol a jugé intéressante la création de deux collègues au sein du conseil d'administration des communautés aéroportuaires,

estimant qu'une telle composition allait dans le sens des conclusions des missions d'information menées sur le sujet, en privilégiant le règlement des litiges en amont et le dialogue entre les riverains, d'une part, et les entreprises liées à l'activité aéroportuaire, les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes, d'autre part.

Mme Odile Saugues a estimé que le rapport du sénateur Jean-François Le Grand constituait une base de réflexion intéressante. Elle a ainsi rappelé qu'il s'agissait d'assurer un nécessaire équilibre, s'agissant du transport aérien, entre les nuisances sonores et la contribution au développement économique des sites d'implantation, tout en répartissant équitablement les profits issus de cette activité.

Elle a jugé que plusieurs conditions auraient dû être remplies pour que cette proposition de loi permette une action efficace. Ainsi, elle a estimé que la création du nouvel établissement public administratif aurait dû être articulée avec le projet de loi relatif aux responsabilités locales. Elle s'est également inquiétée des modalités de financement des nouvelles communautés aéroportuaires, qui pourraient constituer le signal d'un désengagement de l'Etat. Elle a rappelé que le rapport du sénateur Jean-François Le Grand avait proposé la création d'un Fonds d'investissement et de service de la communauté aéroportuaire (FISCA), formule pertinente à laquelle la proposition de loi avait pourtant préféré une contribution volontaire des partenaires de la communauté aéroportuaire. Elle a jugé limitée la crédibilité du nouveau dispositif, ajoutant que la réduction de 12,5 %, en 2003, des moyens budgétaires consacrés à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), chargée d'indemniser les riverains, risquait de limiter la capacité du nouvel établissement public à assumer ses responsabilités, et ce aux dépens des riverains, que le Sénat avait pourtant jugé nécessaire d'associer au dispositif.

Elle a souligné que les ressources aléatoires prévues pour le nouvel établissement public ne suffiraient pas à compenser le désengagement de l'Etat et en a conclu que la proposition de loi risquait d'être réduite à un simple « argument de campagne » dans la perspective des prochaines échéances électorales. Elle a donc considéré que ce texte, s'il était certes né d'intentions louables et d'un rapport intéressant, ne pourrait pour autant être adopté en l'état par les députés du groupe socialiste, qui proposeraient de l'amender largement.

M. Daniel Paul a rappelé que le rapport du sénateur Jean-François Le Grand avait constitué une initiative prometteuse. Il a toutefois estimé que ce rapport avait conduit à un texte certes intéressant, mais insuffisant pour répondre aux exigences des riverains et aux attentes des collectivités locales concernées. Il a mis en garde contre le risque que la multiplication des textes (proposition de loi portant création des communautés aéroportuaires, projet de loi relatif aux responsabilités locales, projet de loi de finances rectificative pour 2003 visant à remplacer, à compter de 2005, le volet « bruit aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP)) ne conduise au flou juridique.

Il a regretté que les riverains et les associations représentatives n'occupent pas une place suffisante dans le dispositif proposé, rappelant que les commissions

consultatives de l'environnement (CCE) et les commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) avaient pourtant démontré leur utilité et étaient des outils appréciés par la population. Il s'est ainsi étonné que les associations de riverains ne disposent, au sein de ces nouvelles communautés aéroportuaires, que d'une voix consultative, alors que le renouveau de la « société civile » est souhaité par tous.

Il a rejoint les critiques exprimées par Mme Odile Saugues s'agissant de la disparition du FISCA que le rapport sénatorial proposait de créer, et a considéré que les ressources des nouvelles communautés aéroportuaires étaient « sabrées », puisqu'elles ne s'élèveraient qu'à 5,8 millions d'euros et seraient constituées uniquement de contributions volontaires. Il a ajouté que les moyens budgétaires consacrés à l'insonorisation des nuisances sonores, tels que ceux de l'ADEME, étaient en diminution permanente depuis 2002, le redressement opéré dans la loi de finances pour 2004 semblant à cet égard dérisoire. Il a en outre rappelé que les délais d'indemnisation étaient très longs, alors que les nuisances sonores étaient immédiatement ressenties par les riverains.

Il a enfin annoncé que le groupe des député-e-s communistes et républicains proposerait des amendements pour remédier aux insuffisances de cette proposition de loi, qu'il a jugée impossible d'adopter en l'état.

M. Jacques Le Guen a salué la qualité du texte proposé et a estimé qu'il permettrait d'améliorer les relations entre les riverains, les collectivités locales, les compagnies aériennes et les sociétés gestionnaires des plates-formes aéroportuaires.

Puis, il a indiqué que les aéroports militaires posaient un problème similaire en termes de nuisances sonores, citant le cas d'une base aéronavale située dans le département du Finistère, où ont lieu de nombreux décollages et atterrissages sur le porte-avions Charles de Gaulle. Il a suggéré d'engager en Commission une réflexion sur cette question afin de mettre en place un dispositif d'aide à l'insonorisation pour les aéroports militaires, à l'instar de celui existant pour les aéroports civils.

Le président Jean Proriol a souhaité connaître le nombre d'aérodromes concernés par la proposition de loi.

En réponse aux différents intervenants, le rapporteur a apporté les précisions suivantes :

– dix aéroports français sont concernés par ce texte, comme le précise le deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la proposition de loi. Il s'agit des aéroports assujettis à la TGAP, enregistrant plus de 20 000 mouvements annuels d'avions d'une masse supérieure ou égale à 20 tonnes. Sont ainsi concernés : Roissy, Orly, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes ;

– l'Etat ne se désengage ni financièrement, ni en termes de régulation des relations entre les riverains et les autorités aéroportuaires. La communauté aéroportuaire est un établissement public administratif, créée à l'initiative du représentant de l'Etat, sur proposition, ou non, du conseil régional. Dans ce cadre, l'Etat se dote d'une structure supplémentaire, qui ne se substitue en aucun cas 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. Ainsi, les élus locaux auront leur mot à dire sur les dépenses engagées par la communauté aéroportuaire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ;

– les projets éligibles sont par ailleurs étendus, aux transports, à l'emploi, à la formation, à l'aménagement du territoire, à l'information, et l'établissement sera doté de moyens financiers supplémentaires, par le biais de contributions volontaires ;

– s'agissant des aéroports militaires, la problématique est bien réelle mais le texte ne concerne qu'un nombre restreint d'aéroports civils, du fait même de la mission des communautés, qui est de redistribuer le produit de la TGAP, non perçue sur l'ensemble des aérodromes. C'est d'ailleurs pour la même raison que sont exclus les aéroports d'affaires ou les aérodromes de loisirs, dont les riverains subissent effectivement également les nuisances.

II.— EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Création d'une nouvelle catégorie d'établissement public administratif

Cet article crée une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif sous le nom de « communauté aéroportuaire ».

L'article 34 de la Constitution attribue au seul législateur compétence pour créer (ainsi que, bien entendu, pour supprimer) les catégories d'établissements publics ou les établissements constituant une catégorie. Selon l'état actuel de la jurisprudence du Conseil constitutionnel, relèvent d'une même catégorie les établissements qui se ressemblent à deux points de vue : d'une part, ils doivent avoir le même rattachement territorial, d'autre part, ils doivent avoir une spécialité analogue. La communauté aéroportuaire répond à ces deux critères : il s'agit d'un établissement public régional et chaque établissement public lié à une plate-forme telle que Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle aura le même objet.

La forme juridique de l'établissement public administratif est adaptée aux missions importantes qui seront confiées à la communauté.

Premièrement, un établissement public dispose de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Deuxièmement, ce type d'établissement public permet de réunir tous les acteurs du monde aéroportuaire qu'ils soient publics (collectivités locales, « Aéroports de Paris », associations de riverains) ou privés (compagnies aériennes, entreprises). Le pouvoir décisionnel n'appartiendra donc pas aux seuls partenaires publics, même si la présence de l'Etat est obligatoire au conseil d'administration (commissaire du gouvernement) et dans la gestion financière (comptable public). Troisièmement, un établissement public n'est pas un nouveau degré de supracommunalité tel qu'un groupement de collectivités mais une instance de concertation et de choix d'actions.

La Commission des affaires économiques du Sénat n'a pas modifié cet article 1^{er} dans son texte initial.

En revanche, le Sénat a adopté un amendement présenté par M. Larcher précisant qu'une communauté aéroportuaire ne peut être créée que pour tout aéroport mentionné au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes.

Cet amendement vise à circonscrire la création de communautés aéroportuaires aux aéroports sur lesquels un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains a été mis en place. Ces aéroports sont ceux visés au 3 de l'article 266 *septies* du code des douanes qui assujettit à la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) les aéroports enregistrant annuellement plus de 20 000 mouvements d'avions d'une masse égale ou supérieure à 20 tonnes. Il s'agit des dix aéroports français les plus importants : Roissy, Orly, Strasbourg, Bâle-Mulhouse, Lyon, Nice, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes.

Il convient de rappeler que, jusqu'au 1^{er} janvier 1999, le dispositif d'aide financière à l'insonorisation mis en place par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit était financé par la taxe d'atténuation des nuisances sonores dite « taxe bruit ». Cette taxe a été intégrée à la TGAP, créée par l'article 45 de la loi de finances pour 1999 et codifiée sous les articles 266 *sexies* à 266 *duodecies* du code des douanes. Le montant des recettes générées par la « taxe bruit » a été de 10,5 millions d'euros en 2002. Cet impôt concourt à la dotation budgétaire de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), établissement chargé de gérer les demandes d'aide des riverains qui réalisent des travaux d'insonorisation de leur logement. En 2002, les crédits affectés à cette mission s'élèvent à 17,1 M€.

Le rapporteur est favorable à une telle précision, sous réserve d'une modification rédactionnelle remplaçant la référence au code des douanes par une référence au code général des impôts dans la mesure où la loi de finances rectificative pour 2003 a remplacé le volet aérien de la TGAP par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), à compter du 1^{er} janvier 2005 et inséré un nouvel article 1609 *quatervicies A* au code général des impôts.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Sauvadet visant à étendre la création de communautés aéroportuaires à l'ensemble des aéroports civils français, le rapporteur ayant indiqué que seuls les aéroports donnant lieu à versement de la TGAP pouvaient être concernés par cette mesure.

La Commission a ensuite *adopté* l'article premier *sans modification*.

Article 2

Missions et périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire

Cet article fixe les missions et le périmètre d'intervention du nouvel établissement.

La Constitution a donné compétence au législateur pour la création de catégories d'établissement public mais aussi pour les règles « *concernant leur création* ». Le Conseil constitutionnel les a définies comme étant les « *règles constitutives* » d'une catégorie d'établissement. Ainsi, cet article fixe-t-il les règles déterminant le cadre de la mission des communautés aéroportuaires sur le plan fonctionnel (missions) et sur le plan territorial (périmètre d'intervention).

1. Les missions de la communauté aéroportuaire

Cet article définit les missions confiées à la communauté aéroportuaire.

La commission des affaires économiques du Sénat a supprimé la première phrase de cet article qui avait un caractère trop général : « *La communauté aéroportuaire a pour mission d'intervenir dans les domaines intéressant les relations de l'aéroport et de son voisinage* ».

Le **premier alinéa** de cet article confie donc trois types de mission à la nouvelle communauté aéroportuaire :

- la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rurale ;
- l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs ;
- l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire.

La communauté aéroportuaire a donc pour difficile tâche de trouver un équilibre entre le traitement des incidences négatives de la plate-forme, le bruit en particulier, et sa contribution au développement économique.

a) Corriger les atteintes à l'environnement et à la qualité de vie

La première atteinte à la qualité de vie est évidemment le bruit. La communauté aéroportuaire aura donc pour mission prioritaire la gestion du bruit.

Ainsi, le nouvel organisme sera chargé d'attribuer les aides à l'insonorisation après instruction des dossiers par les gestionnaires d'aéroports (Aéroports de Paris en l'occurrence). L'aide est aujourd'hui versée pour insonoriser les locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, ainsi que les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire et social. Ces locaux et établissements doivent être situés dans le plan de gêne sonore (PGS).

La procédure d'attribution de l'aide est complexe. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) donne un avis sur les demandes d'aides, qui doivent être préalablement effectuées par chaque particulier souhaitant bénéficier du dispositif, auprès de la délégation régionale de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)⁽¹⁾. Les aides sont ensuite attribuées par l'ADEME.

(1) Etablissement public sous la tutelle des ministères chargés de l'environnement, de la recherche et de l'industrie.

L'aide est de 80 % du montant TTC des prestations réellement exécutées comportant des travaux et les études acoustiques préalables. Le montant des travaux à prendre en compte ne peut toutefois pas excéder un montant fixé par arrêté (variable en fonction du nombre de pièces principales et de la zone). Les travaux doivent par ailleurs être exécutés dans les 2 ans suivant l'attribution de l'aide. Depuis 1995, l'ADEME a financé l'insonorisation d'environ 12 000 logements.

PLAFOND DES AIDES

	ZONE I	ZONE II	ZONE III
Par pièce principale :			
logement collectif	1 981 euros	1 829 euros	1 524 euros
logement individuel	3 506 euros	3 201 euros	2 897 euros
Pour une cuisine (tout type de logement)	1 829 euros	1 372 euros	1 067 euros

Source : ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires).

La loi de finances rectificative pour 2003 a retiré à l'ADEME cette mission d'attribution des aides. En effet, l'article 19 de la loi remplace, d'une part, le volet « bruit aérien » de la TGAP par une taxe affectée ayant la même assiette et le même rendement et, d'autre part, confie aux gestionnaires d'aéroports la gestion du dispositif d'aide aux riverains.

La présente proposition de loi prévoit que le gestionnaire d'aéroport instruira les dossiers d'aide à l'insonorisation, la communauté aéroportuaire ayant le pouvoir décisionnel. Jusqu'au 31 décembre 2003, les dossiers étaient instruits par l'ADEME et le préfet coordonnateur (à Paris, le préfet de la région) décidait *in fine* de l'attribution des aides.

Une telle réforme doit être l'occasion de renforcer l'efficacité du dispositif d'insonorisation français qui fait figure de parent pauvre en Europe, comme l'a indiqué le rapporteur dans son rapport d'information n° 1016 sur l'avenir du transport aérien français et la politique aéroportuaire. En effet, le traitement équitable des nuisances sonores générées par le trafic aérien est une clé du développement durable des plateformes parisiennes.

Le rapporteur avait proposé d'améliorer le dispositif existant sur un certain nombre de points :

– assouplir le périmètre d'intervention (afin d'éviter un « effet de frontière » pour les riverains habitant au-delà des limites du PGS mais subissant quasiment autant de nuisances que leurs voisins) ;

– élargir la liste des travaux pris en charge ; notamment la climatisation (c'est le cas dans la plupart des pays européens et aux Etats-Unis) ;

– favoriser les opérations d'insonorisation groupées, aujourd'hui les opérations se faisant sur la base d'une demande individuelle.

Le rapporteur ne doute pas que les communautés aéroportuaires auront les capacités et les moyens de mettre en œuvre ces mesures indispensables.

b) L'accès aux emplois et aux équipements collectifs

Les aéroports représentent une source de dynamisme économique très importante. Aujourd'hui, on estime à 35 milliards d'euros les retombées économiques globales des aéroports pour la région Ile-de-France (11 % du PIB régional). Concernant les emplois, le ratio reconnu pour les aéroports internationaux est de 1 100 emplois directs par million de passagers, autant d'emplois indirects et induits, et 1 800 emplois catalysés, soit environ 4 000 emplois créés par million de passagers.

Le territoire d'influence doit bénéficier des incidences positives de la plate-forme en termes d'emplois et d'infrastructures. C'est une des missions essentielles de la nouvelle communauté aéroportuaire.

Premièrement, elle devra mener des actions afin de désenclaver les riverains des aéroports afin qu'ils puissent accéder aux emplois de la plate-forme. Pour cela, il faut améliorer et renforcer les déplacements transversaux. En effet, en Ile-de-France les transports ferroviaires et routiers sont radiaux par rapport à Paris.

Deuxièmement, la communauté aéroportuaire devra participer au renforcement des moyens de formation. Paradoxalement, en terme d'emplois, les aéroports parisiens ne profitent pas aux populations riveraines insuffisamment qualifiées. Ainsi, les taux de chômage observés dans les communautés riveraines de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle sont supérieurs à la moyenne nationale.

c) L'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire

Les actions menées par la communauté aéroportuaire devront être accompagnées d'une véritable politique de communication. Comme le préconisait le rapporteur dans son rapport d'information susmentionné, tous les acteurs doivent avoir accès à une information viable et crédible sur les incidences environnementales et sur les retombées économiques de la plate-forme.

Une importante politique d'information a été entreprise par Aéroports de Paris. L'établissement a créé à Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle des « Maisons de l'Environnement » offrant une information sur l'histoire des plateformes, les activités qui s'y exercent et les problèmes environnementaux qu'elles engendrent.

Ce rôle d'information n'entre pas en concurrence avec les missions de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), créée par la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999. Cette autorité administrative indépendante est, elle, garante de la transparence de l'information sur les nuisances sonores générées par le transport aérien.

2. La définition du périmètre d'intervention

Le texte initial de cet article ne comportait qu'un paragraphe sur les missions de la communauté. Il a été complété par la Commission des affaires économiques du Sénat par un **deuxième alinéa** prévoyant la définition du périmètre d'intervention par voie réglementaire. Lors de la création de chaque établissement, le périmètre d'intervention sera défini par voie réglementaire. Ce périmètre pourra être étendu sur proposition de la communauté aéroportuaire. Selon le rapporteur Jean-François Legrand, le périmètre sera établi en combinant deux critères, le plan de gêne sonore (PGS) et la zone d'influence économique de l'aéroport.

Les plans de gêne sonore ont été institués par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, au voisinage des dix plus grands aérodromes nationaux (Roissy-Charles-de-Gaulle, Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Nantes, Bordeaux, Strasbourg et Bâle-Mulhouse). Les plans de gêne sonore délimitent trois zones en fonction du niveau de gêne induit par le trafic prévu. Ces niveaux de gêne doivent dorénavant être exprimés à partir de l'indice Lden (*level day evening and night*) conformément aux recommandations formulées par l'ACNUSA et en application du décret n° 2002-626 du 26 avril 2002. La prise en compte de ce nouvel indice va substantiellement élargir les zones géographiques ouvrant droit à une aide à l'insonorisation. Par ailleurs, selon les termes du décret n° 2002-626, l'ensemble des PGS devra être révisé avant le 31 décembre 2003.

Les nouveaux PGS seront établis en divisant les zones comme suit :

Zones	Niveau de bruit en Lden
I	supérieur ou égal à 70
II	compris entre 70 et 65
III	compris entre 65 et 55

L'ACNUSA estime que près de 450 000 personnes et près de 180 000 logements en région parisienne seront inclus dans les futures zones de PGS.

Le fait de prendre en compte la zone d'impact économique, c'est-à-dire le « territoire sous influence » permet de dépasser la seule problématique des nuisances sonores qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui pour intégrer les préoccupations d'emploi, d'attractivité et de transports.

Le Sénat a adopté un amendement de M. Jean-Philippe Lachenaud précisant la procédure de définition du périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire. Cet amendement prévoit la consultation des collectivités locales et des établissements publics de coopération intercommunale concernés et la compétence spécifique du préfet pour l'acte administratif fixant le périmètre d'intervention. De cette manière, les préoccupations locales seront prises en compte à part entière.

Le rapporteur relève la complexité de la réforme proposée dans la mesure où la communauté aéroportuaire constitue un « étage » supplémentaire au dispositif

actuel. Cependant, ce nouvel organisme a l'avantage de rassembler tous les acteurs du monde aéroportuaire dans une même structure. Il propose donc d'adopter cet article sans modification.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à faire explicitement référence au plan de gêne sonore dans l'article, le rapporteur ayant précisé que le ministre, comme M. Jean-François Le Grand, rapporteur au Sénat, avaient été très clairs sur ce point : le périmètre des communautés aéroportuaires prendra en compte le plan de gêne sonore, mais également, et c'est une avancée majeure, la zone d'impact économique, ce qui permettra de faire profiter ceux qui subissent les nuisances aéroportuaires des retombées économiques de l'aéroport.

La Commission a *adopté* l'article 2 *sans modification*.

Article 3

Création de la communauté aéroportuaire

Le **premier alinéa** de cet article prévoit que la communauté aéroportuaire sera créée sur « *proposition du conseil régional* ». Incontestablement, la région Ile-de-France est le territoire le plus adéquat pour créer une communauté aéroportuaire dans la mesure où il s'agit de la plus grande entité territoriale, les zones d'influence des aéroports étant très étendues.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. François Sauvadet, visant à permettre au conseil général de proposer la création de la communauté aéroportuaire lorsqu'il est concessionnaire d'un aéroport, le rapporteur ayant indiqué que l'initiative revenait, *in fine*, au représentant de l'Etat et que la proposition concernait uniquement des aéroports d'importance nationale.

Le **second alinéa** a précisé qu'en l'absence de délibération du conseil régional, le représentant de l'Etat dans la région pourra, à l'expiration d'un délai de six mois suivant la notification de la motion faite au Conseil régional, créer la communauté aéroportuaire.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à rendre impérative la création de la communauté aéroportuaire, même lorsque le conseil régional n'a pas exprimé sa volonté, le rapporteur ayant indiqué que cette disposition était contraire au principe de liberté des collectivités territoriales et que le processus prévu conduirait à la création quasi certaine de toutes les communautés.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul tendant à donner neuf mois au conseil régional pour proposer la création d'une communauté aéroportuaire, le rapporteur ayant indiqué que les six mois prévus par la proposition constituaient un délai raisonnable, par ailleurs communément repris dans le code général des collectivités territoriales.

Le Sénat a adopté trois amendements du Gouvernement sur cet article.

Le premier amendement précise le rôle du représentant de l'Etat dans la création du nouvel établissement. La communauté aéroportuaire est créée par le préfet et non par le conseil régional comme cela était prévu. Le deuxième amendement est de coordination : il remplace au deuxième alinéa de l'article le mot « *délibération* » impliquant une décision par le mot « *proposition* » (du conseil régional). Le troisième amendement supprime le dernier alinéa de cet article renvoyant à un décret la fixation des modalités d'application de l'article : cet article est assez précis et ne requiert donc pas la définition de modalités d'application.

La Commission a *adopté* l'article 3 *sans modification*.

Article 4

Composition du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire

Cet article fixe la composition du conseil d'administration de ce nouveau type d'établissement public administratif.

1. Deux collèges décideurs

Les **trois premiers alinéas** de cet article prévoient que le conseil d'administration comprendra à parité un collège des collectivités territoriales et un collège des entreprises. Il s'agit donc de rassembler dans les instances dirigeantes de la communauté les décideurs locaux au niveau politique (les collectivités locales dans le périmètre d'intervention de la communauté) et au niveau économique (le gestionnaire d'aéroport, les compagnies aériennes et les autres entreprises liées à l'activité aéroportuaire).

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à compléter la composition du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire par un collège composé d'acteurs sociaux locaux, le rapporteur ayant estimé que les amendements votés au Sénat avaient permis d'aboutir à une composition équilibrée et adéquate pour un établissement public.

Le **quatrième alinéa** confie la présidence de la communauté aéroportuaire au président du conseil régional, la voix de ce dernier étant prépondérante en cas de partage.

2. La représentation des riverains

La proposition de loi dans son texte initial ne prévoyait pas de représentation des riverains au sein du conseil d'administration. Le rapporteur, M. Jean-François Legrand était favorable à une instance de concertation créée par la communauté aéroportuaire avec les riverains et réunie régulièrement. La commission des affaires économiques a préféré prévoir la représentation des riverains dans le conseil d'administration : un représentant des riverains et un représentant des associations de protection de l'environnement qui n'auront pas de voix délibérative (**cinquième alinéa de l'article**). Ces représentants seraient

désignés par la communauté aéroportuaire, sur proposition du président du conseil régional.

Le Sénat a adopté un amendement présenté par MM. Angels et Sergent modifiant cet alinéa : le nombre de représentants est augmenté (de deux à trois) ; la distinction entre représentants des riverains et des associations de protection de l'environnement est supprimée ; ils seront choisis parmi les membres de la commission consultative de l'environnement de chaque aéroport.

Les commissions consultatives de l'environnement (CCE) ont été créées récemment pour répondre aux demandes d'information et de consultation des riverains. Les CCE regroupent l'ensemble des acteurs concernés par les nuisances sonores aéroportuaires en trois collèges de taille égale (professions aéronautiques, représentants des collectivités locales, associations de riverains et de protection de l'environnement). Présidées par le préfet coordonnateur, elles sont chargées de se prononcer sur toute question d'importance relative à l'exploitation ou à l'aménagement de l'aérodrome ayant une influence sur les secteurs affectés par le bruit et se réunissent au moins une fois par an. Les CCE des dix principaux aéroports ont un comité permanent. Pour l'attribution des aides à l'insonorisation, le comité permanent devient la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) qui est consultée sur l'affectation des crédits budgétaires destinés à atténuer les nuisances subies par les riverains.

Le **sixième alinéa** de cet article prévoit la présence du préfet au conseil d'administration avec voix consultative. Cet alinéa est issu d'un amendement du gouvernement soucieux de la représentation de l'Etat au sein du nouvel établissement public.

Le **dernier alinéa** de cet article dispose que les modalités d'application du présent article seront définies par décret en Conseil d'Etat.

Comme le prévoit la jurisprudence du Conseil constitutionnel, la loi doit prévoir la composition du conseil d'administration de toute nouvelle catégorie d'établissement public ⁽²⁾, c'est-à-dire les catégories entre lesquelles leurs membres sont répartis, l'importance relative de chaque catégorie et le mode de désignation des membres. Au pouvoir réglementaire de préciser le nombre des membres du conseil, ainsi que celui des représentants de chaque catégorie, dans le respect des proportions fixées par la loi, et la façon dont le mode de désignation sera mis en œuvre.

Selon les informations recueillies par le rapporteur, les communautés aéroportuaires de Charles-de-Gaulle et Orly pourraient avoir la physionomie suivante :

(2) DC du 23 juin 1982, Agences financières de bassin.

Membres avec voix délibérative	Communauté aéroportuaire de Roissy (CAR)	Communauté aéroportuaire d'Orly (CAO)
Collège des collectivités territoriales	Région : 1 Départements : 3 – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-d'Oise Communes : 8	Région : 1 Départements : 2 – Essonne – Val de Marne Communes : 6
Collège des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire	ADP : 2 Compagnies : 6 – Basée – Etrangères – Fret Entreprises : 4 – Dans emprise – Hors emprise	ADP : 2 Compagnies : 3 – Basée – Etrangères – Fret Entreprises : 4 – Dans emprise – Hors emprise
Total des membres	24	18
Membres avec voix consultative	Etat : 1 Riverains : 3	Etat : 1 Riverains : 3

La Commission a *adopté* l'article 4 *sans modification*.

Article 5

Ressources de la communauté aéroportuaire

Cet article fixe les ressources allouées à la communauté aéroportuaire.

Dans le texte initial présenté à la commission des affaires économiques, cet article proposait la création d'un fonds d'investissements et de services de la communauté aéroportuaire (FISCA) géré par le conseil d'administration et permettant de financer les projets qui entrent dans les domaines d'action de la communauté. Or, seule une loi de finances peut créer un tel fonds comme le dispose la loi organique n° 2001-692 du 23 août 2001 relative aux lois de finances. La référence à un fonds a donc été supprimée par la commission des affaires économiques et cet article fixe de manière énumérative les ressources de la communauté :

– les amendes administratives.

D'un montant maximum de 1 500 € pour une personne physique et de 12 000 € pour une personne morale, elles sont prononcées par l'ACNUSA à l'encontre des personnes ou compagnies aériennes ne respectant pas les mesures prises par le ministre chargé de l'Aviation civile, imposant des restrictions d'usage aux avions, des règles particulières applicables sur les aéroports ou encore fixant des

valeurs maximales de bruit à ne pas dépasser. En 2002, 222 amendes ont été prononcées pour un montant d'environ deux millions d'euros. Le montant recouvrable peut être estimé à environ 800 000 € pour Charles-de-Gaulle et environ 500 000 € pour Orly.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à rétablir la rédaction initiale de la proposition de loi et donc à instituer un fonds d'investissement et de services de la communauté aéroportuaire (FISCA), le rapporteur ayant rappelé que les fonds d'investissement ne pouvaient être créés qu'en loi de finances.

Puis, la Commission a *rejeté* l'amendement n° 1 de Mme Geneviève Colot visant à préciser que les sanctions administratives prononcées contre les compagnies devaient être d'un montant dissuasif et à prévoir la consultation annuelle des communautés aéroportuaires sur la détermination de leur montant, le rapporteur ayant indiqué que ce type de disposition relevait du pouvoir réglementaire.

– les contributions volontaires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire.

Elles n'existent pas aujourd'hui, mais plusieurs possibilités sont envisageables : taxe additionnelle à la taxe professionnelle, taxe sur le chiffre d'affaires, pourcentage des redevances aéroportuaires perçues par ADP.

– les contributions volontaires des gestionnaires d'aéroports.

Il s'agit de la « contribution volontaire » d'ADP d'un montant d'environ 4,5 millions d'euros qui alimente les fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) de Charles-de-Gaulle et d'Orly.

– les contributions des collectivités territoriales.

Il s'agit du prélèvement de 40 % sur les ressources des fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP) alimentant également un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires ;

– le cas échéant, les ressources affectées par les lois de finances.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à instaurer une taxe par passager arrivé et par tonne de fret débarqué, alimentant le budget de la communauté aéroportuaire, le rapporteur ayant rappelé que cette mesure relevait de la loi de finances.

Il pourra s'agir à l'avenir de la taxe sur les nuisances sonores (TNSA) instituée par l'article 19 de la loi de finances rectificative pour 2003. Cette taxe est intégralement affectée à l'aide à l'insonorisation des logements éligibles situés dans le plan de gêne sonore (PGS) des aéroports qui en sont dotés. Le montant du produit estimé de cette taxe est d'environ 55 millions d'euros par an dont 30 millions d'euros pour Charles-de-Gaulle et 15 millions pour Orly. Cette taxe nouvelle sera perçue à compter du 1^{er} janvier 2005.

Le collectif budgétaire a prévu que la TNSA sera recouvrée au bénéfice des gestionnaires d'aéroports (ADP), alors que la TGAP, y compris sa part relative au décollage des aéronefs, est affectée au fonds de financement de la réforme des cotisations patronales de sécurité sociale (FOREC) jusqu'en 2003. Le FOREC étant supprimé le 1^{er} janvier 2004, la TGAP sera affectée pour 2004 au budget de l'Etat, sauf précisément sa part relative au décollage des aéronefs, qui bénéficie dès 2004 aux exploitants des aéroports auxquels sera versée, à compter de l'année 2005, la TNSA.

**ESTIMATION DES RESSOURCES DES FUTURES COMMUNAUTÉS
AÉROPORTUAIRES FRANCILIENNES**

	CHARLES-DE-GAULLE	ORLY
Amendes administratives	0,8 M	0,5 M
Fonds de compensation des nuisances aéroportuares (FCNA)	5,0 M	3,0 M
TOTAL	5,8 M	3,5 M

Le **dernier alinéa** de cet article dispose que la communauté aéroportuaire arrêtera les programmes d'aide financière prévus à l'article L. 571-14 du code de l'environnement aux riverains de l'aéroport. Les gestionnaires d'aéroports, bénéficiaires de la TNSA, seront chargés de l'instruction des dossiers d'aide à l'insonorisation, la communauté aéroportuaire aura le pouvoir décisionnel sur ces dossiers individuels et fixera les objectifs de la politique environnementale. L'établissement « financeur » des projets demeure « Aéroports de Paris ».

Le Sénat a adopté un amendement de MM. Lachenaud et Legrand décentralisant à la communauté aéroportuaire la gestion du fonds de compensation des nuisances aéroportuares (FCNA) aujourd'hui assurée par l'Etat.

La loi de finances rectificative pour 1999 a mis en place un fonds de compensation pour chacune des deux plates-formes franciliennes. Ce fonds est alimenté par deux ressources distinctes : la contribution volontaire d'ADP et un prélèvement de 40 % sur des ressources des fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle (FDPTP). Pour être éligibles à la répartition de ces fonds, les communes doivent être situées dans le PGS et avoir un potentiel fiscal par habitant inférieur au double du potentiel moyen par habitant des communes du PGS concernées. La répartition est fixée par une commission interdépartementale au prorata de la population communale concernée par le PGS, majoré du quart de la population communale située hors du PGS, et pondéré par l'écart relatif entre le potentiel fiscal moyen par habitant des communes du PGS et le potentiel fiscal par habitant de la commune.

Enfin, le Sénat a adopté un amendement de cohérence de MM. Lachenaud et Legrand précisant que la communauté aéroportuaire recueille l'avis de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) prévue à l'article L. 571-16

du code de l'environnement avant d'arrêter les programmes de financement des dispositifs d'insonorisation des logements.

La Commission a *adopté* l'article 5 *sans modification*.

Article 5 bis (nouveau)

**Affectation des ressources du Fonds de compensation
des nuisances aéroportuaires (FCNA)**

Le Sénat a introduit cet article issu d'un amendement du rapporteur. Cet article nouveau prévoit que les ressources du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) sont affectées aux communautés aéroportuaires franciliennes.

Le **I** prévoit que les ressources du Fonds de compensation de Paris–Charles-de-Gaulle sont attribuées aux collectivités territoriales ou groupements de collectivités membres de la communauté aéroportuaire, alors qu'elles sont actuellement attribuées aux communes situées dans le PGS en fonction des critères décrits à l'article précédent.

Le **II** prévoit les mêmes dispositions que le I pour la communauté aéroportuaire de Paris–Orly à la communauté aéroportuaire de cette plate-forme.

Le **III** complète les dispositions du IV de l'article 1648 AC du C61 qui précise les critères de répartition des ressources du FNCA entre les communes éligibles en donnant pouvoir à la communauté aéroportuaire lorsqu'elle existe de définir elle-même ces critères de répartition.

La Commission a *rejeté* un amendement de M. Daniel Paul visant à rétablir la rédaction initiale de cet article, le rapporteur ayant indiqué que la loi de finances rectificative 2003 avait transféré à ADP la gestion de la taxe sur les nuisances sonores et que le dispositif de la proposition de loi visait simplement à mieux gérer le produit de cette taxe qui sera toujours collectée et engagée par ADP.

La Commission a *adopté* l'article 5 bis *sans modification*.

Article 6

Projets éligibles au financement par la communauté aéroportuaire

Cet article prévoit que les projets éligibles au financement de la part de la communauté aéroportuaire présentés par les collectivités locales, les riverains, les entreprises bénéficiaires de l'activité aéroportuaire, ou l'Etat relèveront des cinq domaines suivants : l'environnement, l'urbanisme, les transports, l'emploi et l'information.

La Commission a examiné cinq amendements de M. Daniel Paul visant à compléter et préciser le champ des projets éligibles au financement de la communauté aéroportuaire, dans les domaines de l'environnement, de l'urbanisme, des transports, de l'emploi, et de l'information. Après que M. Daniel Paul a fait part de son souhait de lever certaines imprécisions du texte, déjà entaché selon lui du défaut de ne pas mobiliser beaucoup de fonds et de ne pas faire une place suffisante aux riverains, le rapporteur a répondu en insistant sur les inconvénients d'une construction juridique trop rigide qui risquerait de ne laisser aucune marge de manœuvre aux acteurs de la communauté aéroportuaire, et émis un avis défavorable à l'adoption de ces amendements que la Commission a *rejetés*.

Le **dernier alinéa** de l'article précise que le financement des projets concerne principalement des dépenses d'investissement et, accessoirement, des dépenses d'études.

La Commission a *adopté* l'article 6 *sans modification*.

Exemples de projets éligibles

1. **L'environnement** : aides à l'insonorisation, en donnant priorité aux opérations groupées, et en ouvrant une possibilité de prendre en compte des demandes d'insonorisation au-delà des limites du PGS, équipements complémentaires (climatisation, ...).
2. **L'urbanisme** : contribution à l'équilibre financier d'opérations d'aménagement ou de rénovation urbaine.
3. **Les transports** : facilitation de l'accès des populations riveraines aux emplois de la plate-forme et à des équipements collectifs, contribution limitée dans le temps à l'équilibre financier de services coûteux de transport à la demande.
4. **L'emploi** : meilleure adéquation offre-demande, par des actions de formation, création d'une technopole aéroportuaire, ...
5. **L'information** : actions de communication...

Article 7

Contractualisation de l'intervention financière de la communauté aéroportuaire

Cet article prévoit que les projets à financer font l'objet d'un contrat de développement durable. L'aide financière de la communauté aéroportuaire ne pourra intervenir que dans le cadre de ce contrat. La loi est peu précise sur la forme de ce contrat d'un nouveau type, de façon à laisser aux partenaires une certaine souplesse.

La Commission a *adopté* l'article 7 *sans modification*.



La commission a adopté la proposition de loi sans modification.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
	<p data-bbox="746 589 847 618">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="579 656 1018 831">Il est créé, sous le nom de « communauté aéroportuaire », une nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.</p> <p data-bbox="579 869 1018 987">Une communauté aéroportuaire peut être créée pour tout aéroport mentionné au 3 de l'article 266 <i>septies</i> du code des douanes.</p> <p data-bbox="746 1025 847 1055">Article 2</p> <p data-bbox="579 1093 1018 1417">La communauté aéroportuaire est chargée de soutenir des actions territoriales et des projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions menées pour en corriger les effets.</p> <p data-bbox="579 1456 1018 1720">Le périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire est défini par arrêté du représentant de l'Etat dans la région, après consultation des collectivités locales intéressées et des établissements publics de coopération intercommunale concernés. Il peut être étendu ultérieurement dans les mêmes formes.</p> <p data-bbox="746 1787 847 1816">Article 3</p> <p data-bbox="579 1854 1018 1973">La communauté aéroportuaire est créée par le représentant de l'Etat dans la région, sur proposition du conseil régional.</p>	<p data-bbox="1201 589 1302 618">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1145 656 1358 685"><i>(Sans modification)</i></p> <p data-bbox="1201 1025 1302 1055">Article 2</p> <p data-bbox="1145 1093 1358 1122"><i>(Sans modification)</i></p> <p data-bbox="1201 1787 1302 1816">Article 3</p> <p data-bbox="1145 1854 1358 1883"><i>(Sans modification)</i></p>

Texte en vigueur

**Texte adopté
par le Sénat
en première lecture**

**Propositions
de la Commission**

En l'absence de proposition du conseil régional, le représentant de l'Etat dans la région peut, à l'expiration d'un délai de six mois après notification au conseil régional, créer la communauté aéroportuaire.

Article 4

Le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire comprend, à parité, deux collèges :

- le collège des collectivités territoriales, représentant les collectivités et les établissements publics de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans le périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire ;

- le collège des entreprises, représentant les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, composé du gestionnaire d'aéroport, des compagnies aériennes et des autres entreprises situées ou non sur l'emprise de l'aéroport.

Le conseil d'administration est présidé par le président du conseil régional ou son représentant qui dispose d'une voix prépondérante en cas de partage des voix.

La communauté aéroportuaire, sur proposition du président du conseil régional ou de son représentant, désigne trois représentants d'associations de riverains ou de protection de l'environnement choisis parmi les membres de la commission consultative de l'environnement de chaque aéroport, qui ont voix consultative.

Le représentant de l'Etat dans la région ou son représentant assiste au conseil d'administration de la communauté aéroportuaire avec voix consultative.

Article 4

(Sans modification)

Texte en vigueur

**Texte adopté
par le Sénat
en première lecture**

**Propositions
de la Commission**

Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Article 5

Les ressources de la communauté aéroportuaire sont :

- le produit des sanctions administratives prononcées par l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires à la suite de manquements constatés sur l'aérodrome concerné ;

- les contributions volontaires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire ;

- les contributions volontaires des gestionnaires d'aéroport ;

- les contributions volontaires des collectivités territoriales ou de leurs groupements ;

- les attributions et les contributions versées au titre du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport concerné, dans les conditions fixées par l'article 1648 AC du code général des impôts ;

- le cas échéant, les ressources affectées par les lois de finances.

La communauté aéroportuaire arrête les programmes d'aide financière prévus à l'article L. 571-14 du code de l'environnement aux riverains de l'aérodrome concerné, après avoir recueilli l'avis de la commission instituée pour l'aérodrome concerné conformément à l'article L. 571-16 dudit code.

Article 5

(Sans modification)

Texte en vigueur	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Propositions de la Commission
<p>—</p> <p>Code général des impôts</p>	<p>—</p> <p>Article 5 bis</p>	<p>—</p> <p>Article 5 bis</p>
<p>Deuxième Partie Impositions perçues au profit des collectivités locales et de divers organismes Titre V Dispositions communes aux Titres I à III bis Chapitre III Fonds de péréquation Section Ibis Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires</p>	<p>I. – A compter de la création de la communauté aéroportuaire de Paris-Charles-de-Gaulle, le premier alinéa du III de l'article 1648 AC du code général des impôts est ainsi rédigé :</p>	<p>(Sans modification)</p>
<p>Art. 1648 AC.–.....</p>	<p>« III. – Les ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle sont attribuées aux communes ou groupements de communes membres de la communauté aéroportuaire de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, créée en application de la loi n° du portant création des communautés aéroportuaires. »</p>	
<p>III. - Les ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle sont attribuées aux communes dont le territoire se situe, au 1er janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie dans le plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle défini à l'article L. 571-15 du code de l'environnement, et dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur au double du potentiel moyen par habitant des communes du plan de gêne sonore concernées.</p>	<p>II. – A compter de la création de la communauté aéroportuaire de Paris- Orly, le second alinéa du III du même article est ainsi rédigé :</p>	
<p>Les ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-Orly sont attribuées aux communes dont la population se situe, au 1er janvier de l'année de répartition, en totalité ou en partie, dans le plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris-Orly défini à l'article L. 571-15 du code précité, et dont le potentiel fiscal par habitant est inférieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant des communes du plan de gêne sonore concerné.</p>	<p>« Les ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-Orly sont attribuées aux communes ou groupements de communes membres de la communauté aéroportuaire de l'aéroport de Paris-Orly, créée en application de la loi n° du portant création des communautés aéroportuaires. »</p>	

Texte en vigueur

**Texte adopté
par le Sénat
en première lecture**

**Propositions
de la Commission**

—

IV. - Les ressources des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires sont réparties entre les communes éligibles, en application des dispositions du III, au prorata de la population communale concernée par le plan de gêne sonore, majorée du quart de la population communale située hors du plan de gêne sonore et en proportion de l'écart relatif entre le potentiel fiscal moyen par habitant des communes situées dans le plan de gêne sonore et le potentiel fiscal par habitant de la commune.

.....

—

III. - Le IV du même article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, lorsqu'une communauté aéroportuaire a été créée, le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire fixe par délibération les critères de répartition du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires. Les ressources de ce fonds sont réparties chaque année entre les communes ou groupements de communes éligibles, par arrêté du président de la communauté aéroportuaire, après avis du conseil d'administration. »

Article 6

Les projets éligibles au financement de la part de la communauté aéroportuaire sont présentés par les différentes catégories de maîtres d'ouvrage se proposant de les mettre en œuvre dans l'un ou plusieurs des domaines d'action suivants :

- l'environnement ;
- l'urbanisme ;
- les transports ;
- l'emploi ;
- l'information.

Le financement des projets concerne principalement l'investissement et, accessoirement, la prise en charge de subventions d'exploitation de service ou d'études qui s'avèreraient nécessaires.

Article 6

(Sans modification)

Texte en vigueur

—

**Texte adopté
par le Sénat
en première lecture**

—

Article 7

L'intervention financière de la communauté aéroportuaire sur un projet s'inscrit dans le cadre d'un contrat de développement durable signé avec le maître d'ouvrage et, le cas échéant, les autres contributeurs.

**Propositions
de la Commission**

—

Article 7

(Sans modification)

AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

Article premier

Amendement présenté par M. François Sauvadet :

Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Article 2

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après la première phrase du dernier alinéa de cet article, insérer la phrase suivante :

« Il prend en compte, notamment, le plan de gêne sonore et le plan d'exposition au bruit lorsqu'ils existent. »

Article 3

Amendement présenté par M. François Sauvadet :

Compléter le premier alinéa de cet article par les mots :

« ou du Conseil général si ce dernier est concessionnaire d'un aéroport ».

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- I. Dans le dernier alinéa de cet article, substituer au mot : « peut », le mot : « crée ».
- II. En conséquence, à la fin du même alinéa, supprimer le mot : « créer ».
- Dans le dernier alinéa de cet article, substituer au mot : « six », le mot : « neuf ».

Article 4

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi cet article :

« Le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire comprend, à parts égales, trois collèges :

– le collège des collectivités territoriales, représentant les collectivités et les établissements publics de coopération intercommunale dont le territoire est compris en tout ou partie dans le périmètre d'intervention de la communauté aéroportuaire ;

– le collège des entreprises, représentant les entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, composé du gestionnaire d'aéroport, des compagnies aériennes et des autres entreprises situées ou non sur l'emprise de l'aéroport ;

– le collège des acteurs sociaux locaux composé pour moitié des représentants d'associations de riverains ou de protection de l'environnement et pour moitié de salariés des

entreprises de la zone délimitée par la communauté aéroportuaire à travers leurs organisations représentatives.

Le conseil d'administration est présidé par le président du Conseil régional ou son représentant qui dispose d'une voix prépondérante en cas de partage des voix.

Le représentant de l'Etat dans la région ou son représentant assiste au conseil d'administration de la communauté aéroportuaire avec voix consultative.

Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

Article 5

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi cet article :

« Il est institué un fonds d'investissement et de services de la communauté aéroportuaire (FISCA), géré par le conseil d'administration de la communauté aéroportuaire.

Ce fonds sert à financer les projets entrant dans les domaines d'action de la communauté aéroportuaire tels que définis à l'article 7.

Il sert également à financer les études destinées à améliorer la connaissance de la situation environnementale et socio-économique autour de l'aéroport, des interventions limitées en montant et en durée sur des déficits d'exploitation, ainsi que des dépenses en communication. »

Amendement n° 1 présenté par Mme Geneviève Colot :

Compléter le deuxième alinéa de cet article par la phrase suivante :

« Ces sanctions administratives sont d'un montant dissuasif pour les contrevenants et les communautés aéroportuaires sont consultées annuellement sur la détermination de leur montant. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après le sixième alinéa de cet article, insérer l'alinéa suivant :

« Viendra comme ressource de la communauté une taxe par passager arrivé et par tonne de fret débarqué dont le montant est fixé par la loi de finances. »

Article 5 bis

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi cet article :

« Le fonds est abondé par :

- la taxe nationale sur les nuisances sonores relatives à l'aéroport concerné,
- le produit des sanctions administratives prononcées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires sur l'aéroport concerné,
- le produit d'un fonds spécial de solidarité alimenté par deux sources :
 - d'une part, une contribution des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire, qu'elles soient ou non situées sur l'emprise aéroportuaire, à l'exception des compagnies aériennes,
 - d'autre part, une taxe additionnelle à la taxe nationale sur les nuisances sonores affectée à ce fonds spécial,

– dans le cas des aéroports parisiens, le fonds de compensation des nuisances aéroportuaires relatif à l'aéroport concerné.

La part prélevée sur les fonds départementaux de péréquation de la taxe professionnelle est conservée aux communes bénéficiaires pour une durée de 5 ans à compter de la création de la communauté aéroportuaire. »

Article 6

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

- Compléter le deuxième alinéa de cet article par les mots :

« par exemple, aides à l'insonorisation, en donnant priorité aux opérations groupées, et en ouvrant une possibilité de prendre en compte des demandes d'insonorisation au-delà des limites du PGS, conformément aux recommandations de l'ACNUSA pour éviter l'effet de frontière et peut-être des équipements complémentaires : climatisation. La communauté aéroportuaire peut éventuellement compenser les recettes des communes si était mis en place un dégrèvement partiel de la taxe d'habitation. »

- Compléter le troisième alinéa de cet article par les mots :

« par exemple, contributions à l'équilibre financier d'opérations d'aménagement ou de rénovation urbaine dont la rentabilité serait compromise par l'élargissement des courbes du PEB, création d'un Observatoire de l'immobilier. »

- Compléter le quatrième alinéa de cet article par les mots :

« par exemple, facilitation de l'accès des populations riveraines à la plate-forme et à des équipements collectifs, contribution limitée dans le temps à l'équilibre financier de service coûteux de transport à la demande. »

- Compléter le cinquième alinéa de cet article par les mots :

« par exemple, favoriser une meilleure adéquation offre-demande par des actions de formation, création d'une technopole aéroportuaire. »

- Compléter le sixième alinéa de cet article par les mots :

« par exemple, mettre sur pied notamment une information crédible des retombées économiques et incidences environnementales de l'activité de l'aéroport. »

Article additionnel après l'article 7

Amendement n° 2 présenté par Mme Geneviève Colot :

La communauté aéroportuaire est destinataire de toute information lui permettant de suivre, au plus sous huitaine, le trafic aérien la survolant (Pour chaque appareil : l'horaire, l'aéroport de départ ou de destination, la route suivie, la nature du vol, le type, le nom du propriétaire ou de la compagnie).

ANNEXE

Organisation et fonctionnement des communautés aéroportuaires

