

**AUDITION DE L'ASSOCIATION « VILLE ET AEROPORT »**

**MISSION TEMPORAIRE**

**« LES RETOMBEES ECONOMIQUES ET FISCALES DES AEROPORTS  
PARISIENS »**

*Présidée par M. Jean-François Le GRAND  
Sénateur de la Manche*

MERCREDI 24 SEPTEMBRE 2003

1) **25 JUILLET 2002 : LE MINISTRE DES TRANSPORTS, GILLES DE ROBIEN, SOUHAITE UNE MEILLEURE REPARTITION DES RETOMBEES ECONOMIQUES DES AEROPORTS**

Dans son discours du 25 juillet 2002 intitulé « Pour un développement durable des aéroports parisiens », Gilles de ROBIEN demandait une réévaluation du dispositif actuel des fonds de compensation des nuisances aéroportuaires mis en œuvre en 2000 autour des aéroports d'Orly et de Roissy.

Le Ministre part du constat suivant : « Les fonds de compensation (...) n'améliorent que très partiellement la répartition des retombées économiques autour de ces plates-formes. En outre, cette redistribution se fait uniquement au bénéfice des communes à l'exclusion de toute compensation directe aux riverains ».

C'est pourquoi le Premier Ministre, M. RAFFARIN, vous a missionné en mai 2003 « pour évaluer le dispositif actuel et établir des propositions dans le sens d'une équité fiscale accrue, y compris au bénéfice direct des riverains lorsque leur condition le justifie ».

2) **PROPOS INTRODUCTIFS : RAPPEL  
DU CONTEXTE ACTUEL ET LA QUESTION DU  
3<sup>ème</sup> AEROPORT PARISIEN**

J'en viens maintenant aux propositions des élus de l'association « Ville et Aéroport » qui ont été présentées lors de ses 2èmes rencontres à l'Assemblée Nationale en octobre 2002. A cette occasion, l'ensemble des acteurs du transport aérien étaient invités à débattre du thème suivant :

**« Les retombées économiques et fiscales des grands sites aéroportuaires français »**

Ces 2èmes rencontres de l'association « Ville et Aéroport » avaient pour enjeu de dégager des propositions visant à favoriser un meilleur développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires français, alors même que la décision prise par l'Etat de réaliser le 3<sup>ème</sup> aéroport dans le grand Bassin Parisien à Chaulnes (Somme) venait d'être remise en question.

**Rappel du contexte actuel : les conclusions du rapport Gonnot**

M. de ROBIEN a demandé à ce que le Parlement se saisisse notamment de la question de l'opportunité du 3<sup>ème</sup> aéroport parisien. Le récent rapport d'information parlementaire, présidé par M. GONNOT, Député de l'Oise, vient confirmer après-coup la décision d'abandonner durablement (au moins pour 5 ans) la création du 3<sup>ème</sup> aéroport parisien et propose d'étendre

encore Roissy CDG avec 2 pistes supplémentaires au nord de l'actuel doublet nord. C'est inacceptable pour les milliers de Franciliens concernés par les nuisances aériennes.

Le développement durable du transport aérien n'est pas le développement illimité d'un site aéroportuaire mais bien la prise en compte des contraintes environnementales et de sécurité pour les territoires riverains. Il est temps d'appliquer ce principe désormais adossé à la Constitution et voulu par le Président de la République, au transport aérien.

Nous pensons que cela passe par la nécessaire réalisation d'un complément d'infrastructure pouvant accueillir 15 millions de passagers et relié en 20 –30 mn à Roissy CDG. Nous serons reçu prochainement par le Ministre des Transports sur cette question.

### **3) Introduction à la question des retombées économiques et fiscales des grands aéroports français parisiens et régionaux**

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. En effet, il ne s'agit pas seulement de compenser les nuisances par des retombées économiques plus importantes et mieux réparties. Par ailleurs, il ne pourrait être question de faire silence sur le coût social et les phénomènes de dégradation urbaine et de paupérisation sociale que peut induire directement ou indirectement le développement aéroportuaire.

Il s'agit pour nous de considérer l'activité économique générée par les grands aéroports, d'une part, et les compensations spécifiques à destination des populations qui souffrent des nuisances aériennes, d'autre part.

Si l'on prend l'activité économique des aéroports parisiens (Roissy CDG et Orly) : on estime que ces aéroports génèrent quelque 5% de la richesse économique régionale. Mais on doit reconnaître que cette richesse est inégalement répartie, tant pour les retombées fiscales que pour l'emploi.

Ex : Seul un employé sur deux, à Roissy, demeure dans l'un des trois départements limitrophes de l'aéroport.

Face à cette situation, de nombreux efforts ont été consentis : création d'un GIP emploi, aides diverses aux demandeurs d'emploi, amélioration des transports en commun locaux, actions de formation...

Ce sont des actions de longue haleine, mais dont l'impact global est bien réel.

C'est pourquoi l'aide des aéroports aux collectivités locales est précieuse : il est du devoir des aéroports de contribuer au développement des territoires sur lesquels ils sont implantés.

4) Quelles propositions pour favoriser un meilleur développement économique et social des territoires situés autour des grands sites aéroportuaires français ?

PROPOSITION 1

*Réformer les systèmes de gestion des aéroports français en transférant notamment ces compétences aux régions et en étudiant la piste du statut de Société d'Economie Mixte (SEM)*

PROPOSITION 2

*Développer économiquement et socialement les territoires situés autour des grands sites aéroportuaires dont le trafic est supérieur ou égal au million de passagers*

PROPOSITION 3

*Ne pas dissocier développement économique et développement social en prenant en compte le coût social des nuisances subies par les territoires concernés et les phénomènes de paupérisation urbaine dont ils sont victimes*

PROPOSITION 4

*Définir une gouvernance démocratique par la création de CADES :  
Communautés Aéroportuaires de Développement Economique et Social. Elle  
rassemblerait tous les acteurs concernés dans un périmètre défini par décret*

PROPOSITION 5

*Créer un fonds de développement économique et social institué dans chaque  
CADES et auquel contribueront les gestionnaires d'aéroport, mais aussi les  
compagnies aériennes par la voie d'une taxe qui favorisera l'internalisation  
du coût environnemental*

PROPOSITION 6

*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*



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

*Créer des comités de gestion associant tous les acteurs*

PROPOSITION 9

*Engager une réflexion sur le renouvellement urbain en zone C dans le cadre de la mise en œuvre des nouveaux Plans d'Exposition au Bruit (PEB)*

PROPOSITION 10

*Traiter la question de la dévalorisation des biens immobiliers en créant dans un premier temps un Observatoire de l'évolution du marché de l'immobilier à proximité des aéroports*

