



Le 12 février 2014

Mission de réflexion sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes

Commentaire Ville et Aéroport

Le ministre délégué chargé des Transports, M. Frédéric Cuvillier, vient de confier au Conseil général de l'Ecologie et du Développement durable (CGEDD) une mission de réflexion sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes. Celle-ci devra rendre ses conclusions avant l'été 2014.

Pour Ville et Aéroport, le projet d'une mission au CGEDD n'est intéressant que si l'on entend remettre à plat le dispositif d'aide à l'insonorisation afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettra d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif.

Sur le volet de l'efficacité technique, en quoi le diagnostic établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ? Dans la prochaine contribution de Ville et Aéroport, plusieurs propositions seront formulées visant à améliorer le dispositif et réparer quelques injustices.

Sur le volet de l'évaluation financière, la gestion du dispositif doit-elle être confiée aux gestionnaires d'aéroports ? Auparavant, l'ADEME gérait celui-ci. Ne faut-il pas envisager une économie sur les frais de gestion pris par le gestionnaire dans le cadre de l'instruction des dossiers d'aide à l'insonorisation (ex : 7% de frais de gestion pris par ADP pour Roissy et Orly).

La contribution de l'association Ville et Aéroport qui sera remise aux rapporteurs de la mission du CGEDD reprendra les trois pistes d'évolution du dispositif d'aide aux riverains mentionnées dans la lettre de mission du ministre. Elle apportera des réflexions et propositions qu'elle a pu transmettre en leur temps aux différents rapporteurs sur le sujet (Rapport des Ponts et Chaussées « sur la gestion de la taxe sur les nuisances sonores aériennes » (2006) ; Rapport Rouquès « Rapprochement des procédures PEB et PGS » (2007) ; Rapport Dermagne « Pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle » (2008) ; Mission Gonzales « sur l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation » (2011) ; rapports annuel d'activité de l'ACNUSA).

En 2006 déjà le ministère des Transports demandait au vice-président du Conseil général des Ponts et Chaussées qu'une mission d'inspection étudie les raisons qui conduisent à ce qu'un écart important soit constaté entre les prévisions de recettes établies par la DGAC concernant la taxe sur les nuisances sonores aériennes et son produit. Parmi les causes d'une telle situation, devaient être examinées : les modalités de recouvrement reposant sur la déclaration des compagnies, leur contrôle et l'application du processus de sanction, l'emploi des crédits par les gestionnaires des aéroports concernés, la simplification éventuelle du dispositif.

Aujourd'hui, Ville et Aéroport considère comme l'ACNUSA qu'« une régression est en cours sur ce dossier, au moment même où les gestionnaires d'aéroport doivent faire face à un afflux de dossiers et à une progression de leurs besoins en trésorerie » (hausse de la TVA de +3% en 2014 ; solde déficitaire de la TNSA par rapport aux engagements de 2013 = -48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy et Le Bourget). L'article 31 du projet de loi de finances 2014 a plafonné la TNSA à 49 millions d'euros. En outre, il est prévu que la taxe qui serait collectée au-delà de ce montant soit directement affectée au budget général de l'Etat, et non plus à l'aide à l'insonorisation. Il est inacceptable que cette taxe soit utilisée, même partiellement, à d'autres fins que celle pour laquelle elle a été instituée. Ville et Aéroport rappelle que le principe pollueur-payeur qui a présidé à la naissance de la TNSA ne doit pas être détourné.