



## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Mercredi 7 décembre 2016  
14h00-16h00 – 2ème bureau  
Assemblée Nationale – PARIS

### ORDRE DU JOUR

<b>I</b>	Présentation de la proposition de loi « visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires » Rapport « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité » : quelles suites ?
<b>II</b>	Point d'actualité sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes Présentation du déplacement Ville et Aéroport sur le site
<b>III</b>	Point d'actualité sur les aéroports parisiens (Paris-CDG, Paris-Orly) et régionaux (Lyon St Exupéry, Toulouse-Blagnac)
<b>IV</b>	Projet de loi de finances rectificative pour 2016 : amendement TNSA
<b>V</b>	<b>Questions diverses</b> : rapport final du groupe d'études « Politique aéroportuaire » ; colloque de la mission Caradec (janvier 2017)



<b>D)</b>	<p><b>Présentation de la proposition de loi</b></p> <p>« visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires »</p> <hr/> <p><b>Rapport « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité » : quelles suites ?</b></p>
-----------	--

➤ **A) Présentation de la proposition de loi**  
**« visant à protéger les riverains des nuisances aéroportuaires »**  
**par MM. Jean-Pierre BLAZY et Jacques-Alain BENISTI**

Dans le dossier figure le texte de la proposition de loi finalisé entre ses auteurs, MM. Bénisti, Bouillon et Blazy, députés. Cette proposition de loi est le prolongement et la traduction du rapport parlementaire consacré aux nuisances aéroportuaires et intitulé « Mettre un pilote dans l'avion » adopté le 16 mars 2016.

Elle sera prochainement inscrite à l'ordre du jour de la Commission du développement durable de l'Assemblée Nationale et ensuite déposée.

Cette contribution est importante car il était urgent d'agir. Depuis plusieurs années, les nuisances aéroportuaires ne cessent de se développer dans notre pays. Des centaines de milliers de personnes vivent au quotidien, jour et nuit, des nuisances aéroportuaires de toute nature (sonore, atmosphérique) qui ont des répercussions négatives sur leur santé et leur cadre de vie.

<b>CE TEXTE PRÉVOIT</b>	
<b>Article 1er</b>	Informers des nuisances sonores les futurs acquéreurs et les futurs locataires d'un bien immobilier situé dans un PGS ou un PEB avant toute signature.
<b>Article 2</b>	<p>Remise par le Gouvernement au Parlement, dans un délai de 6 mois, d'un rapport sur la refonte de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Celle-ci finance l'aide à l'insonorisation mais elle est aujourd'hui plafonnée et ne répond plus aux besoins enregistrés autour des aéroports (ex. en Ile-de-France : plus de 3 300 demandes d'aide à l'insonorisation autour d'Orly et de Roissy enregistrées fin 2015).</p> <p>Différentes modifications ont posé problème, en particulier le plafonnement de la taxe depuis 2014 et la planification de l'aide qui vient remettre en question le principe de réparation inscrit dans la loi Bruit de 1992.</p> <p>Un rééquilibrage dans le financement du dispositif est envisagé et il passe par un élargissement des contributeurs de la taxe aux gestionnaires d'aéroports.</p>
<b>Article 3</b>	Modification de la répartition des ressources du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires des communes riveraines de l'aéroport de Paris-CDG et Paris-Orly. Une réforme du FCNA est proposée. Elle passe par l'instauration d'une taxe de compensation de nuisance aéroportuaire (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports. Cela permettrait de

	financer les actions des communautés aéroportuaires au bénéfice de la qualité de vie des riverains, qui fasse miroir à la TNSA prélevée sur les compagnies aériennes desservant l'aéroport et sans qu'elle puisse leur être répercutée.
<b>Article 4</b>	Élaboration d'un schéma national des infrastructures de transport aérien ou schéma aéroportuaire national. Il fixe les orientations de l'État portant sur la modernisation et le développement des réseaux, la réduction des impacts environnementaux. Il existe un schéma pour les infrastructures de transport, institué par la loi Grenelle I sur l'environnement, mais il ne prend pas en compte les particularités du transport aérien. Alors que certains aéroports secondaires ou dit « de proximité » dans les régions, sous-exploités et bénéficiant d'une bonne acceptabilité sociale pourraient être développés, d'autres sont saturés ou le seront bientôt et font l'objet d'un rejet par les riverains. Un schéma permettrait une meilleure organisation du transport aérien. Il aurait notamment pour objet de définir les différents scénarios de développement possibles et de poser des choix stratégiques.
<b>Article 5</b>	Limitation des vols de nuit de l'aéroport Paris-CDG conduisant à une réelle réduction des nuisances. C'est le point le plus sensible pour les populations riveraines car l'impact sanitaire lié au trafic de nuit est aujourd'hui démontré. En ce sens, il s'agit de mettre en place, sur la période 00h00-05h00 dite « cœur de nuit », de nouvelles restrictions opérationnelles avec la suppression des vols commerciaux. Par ailleurs, il est prévu de supprimer, sur la période 22h00-06h00, les avions qui émettent au sol des émissions supérieures à 70 dB(A). C'est une recommandation de l'ACNUSA non suivie d'effets. Ces mesures de restrictions opérationnelles du trafic de nuit sont mises en œuvre dans un délai de cinq ans.
<b>Article 6</b>	Mise en cohérence des outils de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (PEB) et d'aide à l'insonorisation des riverains (PGS) aux fins d'harmonisation des procédures, de simplification des cartes dans un document unique. Elle garantirait ainsi une meilleure lisibilité et une plus grande efficacité du dispositif dans son ensemble.
<b>Article 7</b>	Renforcement des communautés aéroportuaires. La loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires reste à ce jour la seule tentative de création d'un nouveau mode de gouvernance territoriale. Douze années après l'échec de cette loi restée virtuelle, la présente proposition de loi a pour objectif de corriger et de renforcer celle-ci. Une évolution législative est nécessaire pour renforcer l'organisation, les compétences et les moyens propres de cette nouvelle gouvernance territoriale.

## DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI

## ➤ B ) Rapport

### « Communautés aéroportuaires, rapprochement des procédures PEB/PGS et critère d'antériorité : quelles suites ? », par M. Jean-Pierre BLAZY

**Des textes réglementaires sont attendus sur le rapprochement PEB/PGS et l'assouplissement de la règle d'antériorité qui sera introduit par décret en Conseil d'État. Celui-ci va permettre aux milliers de riverains situés en zone III du PGS (ceux pour qui le logement était inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire) d'être enfin éligible au dispositif d'aide à l'insonorisation.**

Au printemps dernier j'ai remis à la Ministre de l'Écologie un rapport portant sur des sujets spécifiques : d'un côté les communautés aéroportuaires, nouvelle gouvernance proposée des territoires aéroportuaires réunissant l'ensemble des acteurs du transport aérien ; de l'autre la recherche d'une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (Plan d'Exposition au Bruit) et d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des principaux aérodromes (Plan de Gêne Sonore). Pendant plusieurs mois j'ai pu recueillir l'avis de l'ensemble des parties prenantes, notamment les collectivités locales, les associations de riverains, les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens.

Je viens d'apprendre par un courrier de Ségolène Royal daté du 15 novembre (*Cf. courrier dans le dossier*) que le gouvernement était favorable au rapprochement du PEB et du PGS, c'est-à-dire leur mise en cohérence systématique notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes.

C'est une avancée importante dont je me félicite et qui s'inscrira dans une démarche de simplification en tenant compte des objectifs respectifs du PEB et du PGS : le 1<sup>er</sup> visant à éviter l'urbanisation eu égard au développement à terme de l'aéroport et le 2<sup>ème</sup> à compenser une nuisance immédiate. L'objectif est aussi de favoriser un couplage de l'isolation acoustique et de l'isolation thermique par la mise en place d'un guichet unique (approche conjointe des dispositifs).

Enfin, un assouplissement de la règle d'antériorité est envisagé pour les logements inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire et qui n'étaient pas éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation. L'application du critère d'antériorité a souvent été critiquée car elle a créée des situations difficilement compréhensibles dans les quartiers, voire injustes. Il sera désormais possible aux riverains de redéposer leur demande pendant une durée limitée (5 ans) à compter de la date de publication du texte. Dans ma circonscription c'est le cas dans certains quartiers de Gonesse ou Goussainville.

Parmi les points négatifs, je regrette que les recommandations portant sur les communautés aéroportuaires et la question du renouvellement urbain en zone C des PEB n'ai pas été retenues. J'aurai l'occasion d'adresser prochainement un courrier de réponse à la ministre de l'Écologie.

Le rapport est téléchargeable sur [www.villeaeroport.fr](http://www.villeaeroport.fr)

**DISCUSSION SUR LES SUITES DU RAPPORT BLAZY**

## II)

### Point d'actualité sur le dossier Nantes-Notre-Dame-des-Landes Présentation du déplacement Ville et Aéroport sur le site

#### ➤ **Le feu vert de la justice administrative sur les arrêtés préfectoraux autorisant le début des travaux**

La cour administrative d'appel de Nantes a donné tort, lundi 14 novembre aux opposants du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en validant les arrêtés préfectoraux permettant de démarrer le chantier suspendu depuis quatre ans. Dans la foulée, les opposants ont annoncé qu'ils déposaient un recours devant le Conseil d'État. Le pourvoi n'est pas suspensif et porte sur des questions de droit uniquement.

Les juges n'ont donc pas suivi les préconisations du rapporteur public, qui avait demandé à la Cour, le 7 novembre, l'annulation de quatre arrêtés, dits « loi sur l'eau » et « espèces protégées », estimant qu'ils ne respectaient pas le code de l'environnement.

Le premier ministre, Manuel Valls, a estimé que cette décision « confortait la détermination du gouvernement » dans ce dossier. « *Ce jugement, intervenant après 168 décisions de justice favorables au projet, prouve une nouvelle fois que le projet est parfaitement légal et conforme aux réglementations en vigueur* ».

A une question de la députée Françoise Clergeau le 23 novembre devant l'Assemblée, sur la reprise des travaux d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, Manuel Valls a répondu qu'il fallait « *mettre en œuvre ces décisions* », à charge pour le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, d'en préparer les conditions.

Au même moment devant l'Assemblée Nationale près d'une centaine de partisans du projet d'aéroport dont des parlementaires se sont rassemblés pour demander à l'État de lancer les travaux, et ce à l'appel de plusieurs associations favorables à ce projet (Des Ailes pour l'Ouest, l'Association contre le survol de l'agglomération nantaise et le Collectif citoyen engagé pour le transfert de l'aéroport). Une délégation a été reçue à Matignon, laquelle a remis 270 000 bulletins de vote symboliques.

Avec cette décision de la cour administrative d'appel, l'évacuation de la ZAD semble se rapprocher.

#### ➤ **La Commission d'enquête du Scot rend un avis favorable avec réserve**

La Commission d'enquête a remis son avis sur le projet de révision du schéma de cohérence territoriale (Scot) de Nantes Saint-Nazaire qui prévoit le transfert de l'aéroport nantais vers Notre-Dame-des-Landes. L'avis est favorable mais assorti d'une réserve. La Commission demande l'établissement d'un document récapitulatif tous les projets connexes au futur aéroport, ainsi que les éléments d'appréciations environnementales qui justifient leur réalisation. Elle souhaite que soit réalisée l'évaluation de l'impact de l'ensemble. L'analyse et la présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent également être améliorées. Cet avis fait écho à celui de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Ce nouvel élément pourrait à nouveau attirer l'attention de la Commission européenne sur le projet d'aéroport. En avril 2014, Bruxelles avait mis en demeure la France pour ne pas avoir mené, lors de la procédure d'autorisation, « une évaluation des effets synergiques et des impacts cumulés de l'ensemble des infrastructures du projet ». Pour l'instant, la Commission n'a pas enclenché la procédure d'avis motivé. Le planning du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire programme quant à lui l'approbation du Scot fin 2016.

### ➤ **Présentation du déplacement Ville et Aéroport sur le site**

Compte-tenu de l'actualité de ce dossier, il apparaît opportun qu'une délégation Ville et Aéroport rencontre sur le terrain l'ensemble des acteurs de ce dossier (bureau exécutif de la Communauté de communes Erdre et Gesvres, Syndicat mixte aéroportuaire, représentant de la Préfecture, de la Région, du Département, de la Métropole, parlementaires, etc.). Cette journée d'échange se terminera par un point presse.

L'objectif pour Ville et Aéroport, outre notre soutien aux élus locaux, est de présenter aux différents acteurs un contrat d'engagement sur le volet économique et social, environnemental et sanitaire, aménagement du territoire préalable à la mise en service du futur aéroport et sur lequel l'État et Vinci devront répondre. Il s'agit par ce contrat de ne pas reproduire les erreurs du passé commises notamment autour des aéroports parisiens.

Ville et Aéroport avait déjà pu rendre compte de ce contrat d'engagement auprès de la Commission du dialogue lors de son audition en 2013. La proposition de mesures d'accompagnement portant sur l'aménagement du territoire, l'environnement et la santé prises par l'État et Vinci vis-à-vis du territoire aéroportuaire est la condition a minima de l'acceptabilité sociale d'un tel projet. De telles mesures relèvent d'une maîtrise foncière immédiate, d'une politique de développement local, d'une conception nouvelle de l'aménagement (plus soucieuse des besoins des employés et des riverains d'un aéroport), de la gouvernance du territoire du projet préfigurée le plus rapidement possible, de la mise en place d'information régulière, consultation et concertation.



➤ **Présentation du programme de ce déplacement à Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

*En raison de contraintes d'agenda, le déplacement qui devait se faire fin 2016 est reporté en février 2017.*

<b>PROGRAMME PREVISIONNEL</b>
✓ Arrivée prévue du TGV en gare de Nantes à 10h09 (départ de Paris-Montparnasse à 7h54)
✓ Réunion de travail avec le bureau exécutif de la CCEG élargi de 11h00 à 12h30
✓ Déjeuner de travail entre 13h00 et 14h00 avec certains membres du bureau exécutif, et d'autres acteurs tels que le syndicat mixte aéroportuaire, le représentant de la préfecture qui suit ce dossier, un représentant du conseil régional, du conseil départemental 44, de Nantes Métropole, le député Yves Daniel,...
✓ Réunion de travail entre 14h30 et 16h00 avec les acteurs "institutionnels" (Préfecture, Région, Département, Métropole, Syndicat mixte aéroportuaire, DGAC, Vinci)...
✓ Point presse entre 16h00 et 16h45 avec la presse locale (position commune CCEG-Ville et Aéroport - Diffusion d'un communiqué de presse)
✓ Transfert CCEG => Gare de Nantes TGV Retour à 18h26 – (Arrivée Paris-Montparnasse à 20h41)
Il convient dès à présent d'arrêter une date sur le mois de février 2017 qui sera proposée à M.Yvon LERAT, Président de la Communauté de communes Erdre et Gesvres.
<b>La délégation Ville &amp; Aéroport sera composée de 7 personnes max.</b>

**DISCUSSION DU DOSSIER NDDL ET DU DEPLACEMENT SUR SITE**

### III )

## Point d'actualité sur les aéroports parisiens et régionaux (Paris-CDG - Paris-Orly) (Lyon St Exupéry - Toulouse-Blagnac)

### ➤ Paris-Charles-de-Gaulle

#### **Projet de loi CDG Express : flou sur le financement du projet et critique d'une nouvelle taxe sur les billets d'avion**

L'Assemblée nationale a adopté le 27 septembre 2016 en 1ère lecture le projet de loi pour les travaux préparatoires de la liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-CDG. Cette liaison ferroviaire, entre l'aéroport de Roissy et Paris doit mettre l'aéroport à 20 minutes de la capitale à l'horizon 2023. Il est prévu « de réaliser l'infrastructure selon un montage, validé par la Commission européenne, reposant d'une part sur une démarche dite « de gré à gré », confiant à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure CDG Express ».

La création de la taxe d'un euro imaginée pour financer une partie des investissements ne figure pas dans le projet de loi, son principe devait figurer dans une loi de finances rectificative selon le rapporteur de la loi avec une application en avril 2017... Mais depuis le gouvernement a reculé sous la pression des compagnies aériennes notamment Air France et la mise en place de la taxe n'est plus d'actualité comme l'a indiqué le secrétaire d'Etat aux transports lors de l'examen du texte au Sénat début novembre.

Ville et Aéroport critique cette nouvelle taxe sur les billets d'avions alors que dans le même temps le gouvernement a plafonné la TNSA.

#### **Comité de suivi « Vols de nuit » : une application difficile des recommandations du rapport Guyot**

Le rapport du Préfet Guyot présenté fin 2015 était jugé en demi-teinte par les élus et les associations de riverains. Il comportait de nombreuses propositions techniques sans réel effet positif sur la réduction du trafic de nuit. Les transporteurs aériens n'ont eu de cesse de démontrer la logique économique du hub de Roissy qui prévaut sur les considérations environnementales. Au mieux proposent-elles aujourd'hui dans le cadre du comité de suivi chargé d'appliquer les mesures du rapport des plans de ponctualité de certains vols (décollages avant 22h et atterrissages après 6h). Sur cette question très sensible pour les riverains, Ville et Aéroport propose de mettre en place, entre 00h00 et 05h00 de nouvelles restrictions opérationnelles avec la suppression des vols commerciaux. Par ailleurs, elle soutient la recommandation de l'ACNUSA qui demande la suppression, sur la période 22h00-06h00, des avions qui émettent au sol des émissions supérieures à 70 dB(A).

#### **Extension du hub européen de la société FedEx à Roissy. Lettre ouverte du président de Ville et Aéroport à David Binks, Président de FedEx Express Europe**

Jean-Pierre Blazy, député du territoire de Roissy et président de Ville et Aéroport, a publié début novembre une lettre ouverte à l'attention de M.Binks, Président de FedEx Express Europe, suite à l'annonce de l'extension du hub européen de Roissy en présence du Président de la République. Il a tenu à lui faire part de sa vive inquiétude quant aux répercussions du doublement d'activité de FedEx sur le plan environnemental et sanitaire. Il est en effet à craindre que cette extension

engendrera des nuisances supplémentaires et plus de vols de nuit sur les huit heures de la nuit. Il a défendu dans cette lettre le projet européen de réseau de fret express ferroviaire Euro Carex qui à ses yeux constitue une solution alternative aux vols de fret et qui permet de favoriser l'intermodalité air-rail. Quelle est la position de FedEx sur ce dossier et sa participation ? Cette question vaut également pour les autres acteurs économiques y compris l'État.

## **Recours juridique auprès du Conseil d'État pour non application de la directive européenne 2002/49 CE**

L'association de riverain ADVOCNAR est à l'initiative de ce recours. En effet, si la première partie de cette directive concernant la cartographie est aboutie, la seconde qui porte sur le plan d'action dénommé Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) n'est qu'à l'état de projet et sa validation a, à ce jour, déjà plus de huit ans de retard pour Roissy CDG et Le Bourget. Or, l'application stricte de cette directive serait une occasion d'obtenir des réductions de nuisance pour l'ensemble des citoyens concernés.

L'ADVOCNAR propose 10 mesures (cf. leur site [www.advocnar.fr](http://www.advocnar.fr)) à mettre en œuvre à court terme. L'ensemble de ces mesures s'inspire des plans qui ont déjà été mis en place ailleurs en Europe, et qui ont fait la preuve de leur efficacité, sans compromettre l'activité économique des compagnies et des gestionnaires d'aéroports.

L'ADVOCNAR a démarché des collectivités sur le territoire de Roissy afin de réunir un nombre suffisant de requérants. L'association Ville et Aéroport est également sollicitée.

### ➤ **Paris-Orly**

## **Étude socio-économique sur l'impact de la plateforme d'Orly**

### **Intervention de M. Gérard BOUTHIER.**

Lors de la CCE d'Orly de juin 2016, le préfet Leleu a donné consigne à ADP de réaliser une étude socio-économique sur l'impact de la plateforme d'Orly avec participation de volontaires des collègues Élus et Associations pour l'élaboration du cahier des charges.

Tout à fait incidemment, lors d'une réunion ACNUSA – Élus du sud francilien le 10 novembre, le directeur de la plateforme d'Orly a indiqué que l'appel d'offre pour choisir une société prestataire allait être fait, et qu'ADP avait décidé d'élargir l'étude aux 3 plateformes franciliennes.

Dans l'urgence, M. MEREYDE a tenté de réunir un groupe de travail (demande le 14 pour réunion le 17) à laquelle élus et associations ont refusé de se rendre. Ils se retrouvent devant le fait accompli avec un cahier des charges non communiqué pour lequel il faut faire des recommandations sous 10 jours ! Aussi ils envisagent une convocation de la commission permanente le même jour que la prochaine CCAR d'Orly.

## ➤ Lyon Saint-Exupéry

### **Privatisation de l'aéroport de Lyon : le consortium mené par Vinci finalise l'acquisition**

Le quatrième aéroport français passe partiellement sous pavillon privé. Le consortium composé de Vinci-Airports, la Caisse des dépôts et Crédit agricole assurances a annoncé le 10 novembre avoir mis la dernière main au rachat des 60% du capital d'Aéroports de Lyon (ADL) détenus par l'État.

L'état ne cède que ses parts dans la société exploitante. Il restera le propriétaire et l'autorité concédante des infrastructures, et les tarifs des redevances aéroportuaires resteront régulés par les pouvoirs publics.

Actionnaire majoritaire, le consortium détient désormais la concession jusqu'en 2047 de Lyon Saint-Exupéry et de Lyon-Bron, qui à eux deux ont accueilli en 2015 plus de 8,7 millions de passagers.

L'ambition des nouveaux actionnaires est de faire des deux plateformes aéroportuaires le reflet du dynamisme de la région Auvergne-Rhône Alpes et de la métropole de Lyon. Ils souhaitent notamment dépasser les 15 millions de passagers d'ici à 2032.

**L'ACENAS a déposé un recours au Tribunal administratif de Paris contre la décision de l'État français de privatiser les aéroports de Lyon.** Pour l'ACENAS, « *cette privatisation implique un doublement du trafic aérien et la création d'une mégazone fret pour le sud de l'Europe. Les riverains refusent d'être exposés à des nuisances exponentielles avec des impacts avérés sur la santé (...)* Cette perspective est très inquiétante pour l'ACENAS car aucune disposition concrète n'a été prise pour les 100 000 riverains déjà impactés par les nuisances aéroportuaires, routières et ferroviaires de la plateforme. Les vols de nuit constituent un réel problème de santé publique, connu des autorités mais à ce jour ils ne sont toujours pas interdits. Avec l'augmentation du trafic, l'ACENAS craint une réelle explosion des nuisances et réclame d'urgence la mise en place d'un couvre-feu ».

## ➤ Toulouse-Blagnac

### **Le CCNAAT (Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac) demande à la ministre de l'Écologie que Bruitparif, organisme indépendant, évalue le bruit dû au trafic aérien**

La récente privatisation de la gestion de l'aéroport soulève d'importants questionnements pour les riverains et pour les populations survolées qui subissent les nuisances sans cesse accrues des aéroports et en particulier celui de Toulouse-Blagnac. Afin d'avoir enfin accès à l'expertise d'un organisme indépendant qui ne serait ni juge ni partie dans l'analyse du bruit dû au trafic aérien, les riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, réunis dans un collectif d'associations (le CCNAAT) souhaitent que Bruitparif puisse être cet organisme.

**DISCUSSION SUR L'ACTUALITE DES AEROPORTS PARISIENS  
ET DES GRANDS AEROPORTS REGIONAUX**

L'examen du PLFR 2016 a débuté le 5 décembre. Les parlementaires Ville et Aéroport ont déposé un amendement visant à réaffecter l'intégralité des ressources issues de la TNSA au fonds d'aide à l'insonorisation des logements situés autour des principaux aéroports français. Il ne modifie pas le montant de taxe acquitté par les compagnies aériennes.

**Cf. ci dessous l'amendement et son exposé des motifs :**

ART. ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 3

## ASSEMBLEE NATIONALE

décembre 2016

PLFR POUR 2016 – (N° 4235)

## AMENDEMENT

présenté par

M.Blazy, M. Chanteguet, Mme Filippetti, Mme Guittet, M. Primat, M. Pupponi, M. Sebaoun,

### ARTICLE ADDITIONNEL APRES L'ARTICLE 3

**I** - Le I de l'article 1609 *quatervicies* A du Code général des impôts est ainsi modifié :

« 1° Au premier alinéa, les mots «, dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n°2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, » sont supprimés ;

« 2° Au deuxième alinéa, les mots «, dans la limite du plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n°2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, » sont supprimés ;

« 3° Les troisième et quatrième alinéas sont supprimés. »

**II** . – En conséquence, compléter cet article par l'alinéa suivant :

« – La perte de recette pour l'Etat est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du Code général des Impôts. ».

### EXPOSÉ DES MOTIFS

Cet amendement vise à réaffecter l'intégralité des ressources issues de la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes) au fonds d'aide à l'insonorisation des logements situés autour des principaux aéroports français. Il ne modifie pas le montant de taxe acquitté par les compagnies aériennes.

La TNSA a été créée sur le principe « pollueur-payeur ». Elle est due par tout exploitant d'aéronef et son produit est affecté directement et intégralement au financement des aides versées aux riverains de l'aéroport concerné, en application des articles L.571-14 à L.571-16 du Code de l'environnement.

La loi de finances pour 2014 a instauré un plafond de 49 millions d'euros. Le PLF 2016 l'a ramené à 47 millions d'euros et le PLF 2017 l'a maintenu à 47 millions d'euros. Ce maintien est lié au fait que cette année le plafond sera dépassé d'1,6 million d'euros, somme qui sera reversée au budget général de l'État. Ces dispositions sont prises avec la volonté de plafonner la fiscalité affectée au financement d'organismes chargés de mission de service public dans un souci de meilleure gestion budgétaire, notamment lorsque ces organismes ont accumulé une importante trésorerie.

Or s'agissant de la TNSA, un tel plafonnement ne se justifie pas puisque le produit de la taxe est affecté au financement d'une aide directe aux riverains. Il n'est donc pas justifié de considérer la TNSA comme une taxe affectée au financement d'un organisme. Tel est aussi l'avis de la Cour des comptes dans un récent rapport « L'État et la compétitivité du transport aérien » paru cette année : « Le plafonnement des recettes de la taxe de solidarité et de la taxe sur les nuisances aériennes (TNSA), et le reversement du surplus au budget général, ne sont pas adaptés à des taxes affectées, dans un secteur dont on cherche à alléger les charges ».

S'agissant d'une taxe affectée appliquant le principe « pollueur-payeur », on peut s'interroger sur son plafonnement et sur l'utilisation de son excédent à des fins étrangères à son objet.

Par ailleurs, malgré un aménagement des tarifs au 1<sup>er</sup> avril 2015 permettant d'affecter des recettes complémentaires à l'Ile-de-France, la situation du Fonds d'aide à l'insonorisation ne permet plus de répondre à l'ensemble de la demande autour de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle et une planification de l'aide a été mise en place. A titre d'exemple ce sont plus de 3 300 demandes d'aide à l'insonorisation qui étaient enregistrées fin 2015 en Ile-de-France.

L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) évoque ainsi une « régression » au moment même où les gestionnaires de cette aide doivent faire face à la progression de leurs besoins en trésorerie. En effet, le nombre de logements éligibles a augmenté significativement avec la révision des Plans de Gêne Sonore. Un rapport du CGEDD estimait le nombre de logements restants à insonoriser à près de 80 000, dont 87% des besoins pour les aéroports parisiens (environ 69 000 logements), 6,5% à Toulouse (5 000 logements) et 6,5% sur les autres aéroports, alors même que les aéroports parisiens ne percevraient que 76% de la TNSA.

Il conviendrait de sortir la TNSA du système de plafonnement actuel et d'imaginer une nouvelle fiscalité permettant un rééquilibrage dans le financement du dispositif d'aide aux riverains. Celui-ci passe par un élargissement des contributeurs aux gestionnaires d'aéroports.

Le présent amendement vise donc à réaffecter l'intégralité des ressources issues de la TNSA au financement des aides à l'insonorisation.

➤ **Rapport final du groupe d'études « Politique aéroportuaire »**

Ce rapport sera publié tout prochainement et un point presse est organisé à l'Assemblée Nationale le 13 décembre prochain. Il sera naturellement diffusé sur le site V&A et un exemplaire papier sera adressé aux membres du conseil d'administration.

➤ **Colloque de la mission Caradec « Développement aéroportuaire et maillage des aéroports sur le territoire »**

Les grandes orientations et préconisations du rapport de la mission présidée par M.Philippe Caradec ont été présentées devant les membres du Conseil supérieur de l'aviation civile et son président M. Gilles Savary le 18 novembre.

Suite à cette présentation, la sortie du rapport est programmée fin décembre.

➤ **Le colloque sera organisé à la mi-janvier 2017. Ville et Aéroport interviendra et des invitations à cette journée seront diffusées aux membres du conseil d'administration.**

## DISCUSSION

