Association nationale d'élus

EVALUATION DE POLITIQUE PUBLIQUE SUR LA MAITRISE DES NUISANCES SONORES AEROPORTUAIRES

COUR DES COMPTES

DOCUMENT DE SYNTHESE DE PROPOSITIONS

INTRODUCTION

Entre pollution chimique et bruit, les dégâts du trafic aérien sur la santé des riverains et sur le réchauffement climatique ne sont plus à démontrer mais ne cessent pourtant de se développer. Les enjeux sont considérables sur le cadre de vie et l'environnement, mais également sur l'état physique et psychique de ceux qui vivent au quotidien, jour et nuit, avec les nuisances aériennes.

Dans une étude parue en juillet 2021, l'ADEME et le Conseil national du bruit estiment que le coût social relatif aux nuisances sonores aériennes s'élève à 6,1 milliards d'euros par an.
Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la santé, plus d'un million d'années de vie en bonne santé seraient perdues chaque année en Europe, en raison du bruit causé par les infrastructures de transport. Et parmi l'ensemble de ces nuisances, le lien entre hypertension et trafic aérien est de loin le plus marqué. Pour le seul aéroport de Paris Charles-de-Gaulle, certaines habitations sont survolées par 450 avions chaque jour. Les habitants de la région Île-de-France exposés à ces nuisances aériennes peuvent perdre jusqu'à trois années d'espérance de vie en bonne santé.

Le rapport Emile Quinet de septembre 2013 portant sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics estime que le coût social des nuisances sonores liées au trafic aérien s'élèverait à 283 euros par personne et par an, pour un niveau d'exposition journalier moyen de 65 décibels.

Pour tenter de limiter l'impact des nuisances sonores aériennes pour les riverains des zones aéroportuaires, la doctrine internationale dite « approche équilibrée » a été élaborée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale dans le cadre de sa résolution A33/7, traduite dans le Règlement UE 598/2014 du Parlement européen et du Conseil, qui fixe la procédure à suivre pour introduire des restrictions d'exploitation. En vertu de cette procédure, *« sont examinées de façon cohérente les diverses mesures disponibles, à savoir la réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien, l'aménagement et la gestion du territoire, les procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et les restrictions d'exploitation, en vue de traiter le problème du bruit de manière économiquement efficiente, aéroport par aéroport. »*

Dans la règlementation française, l'approche équilibrée se traduit par les mesures suivantes :

– modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des avions et de la période de la journée ;

– élaboration de Plans d'exposition au bruit (PEB), dont la finalité est de limiter l'urbanisation autour des aéroports ;

– amélioration des procédures d'exploitation allant de l'optimisation de l'utilisation des pistes en fonction de la direction de départ à la généralisation de la technique d'approche en descente continue qui permet par exemple de réduire de 4 à 6 dB le niveau sonore perçu au sol pour un A320, équivalent à une division par 4 du volume sonore (sachant que l'intensité sonore double tous les 3 dB, 70 dB est par exemple le double de 67 dB en termes de quantité d'énergie sonore)

– restrictions d'exploitation, notamment interdiction de certains aéronefs (les modèles construits avant 1977 par exemple), plafonnement annuel du trafic aérien, couvre-feu - les aéroports d'Orly, de Bâle-Mulhouse, de Beauvais, et l'aéroport de Nantes ont par exemple instauré un couvre-feu allant de 22 h 15 à minuit le soir, jusqu'à 5 heures à 6 h 15 le matin ;

– taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dont les recettes servent, depuis 2005, au financement des travaux d'insonorisation des riverains situés dans le périmètre des Plans de gêne sonore (PGS) des 12 principaux aéroports français.
Plus récemment, les vols intérieurs pour lesquels une alternative de moins de 2 h 30 existe par voie ferroviaire ont été interdits – cette mesure concernant essentiellement les liaisons Paris-Orly à Bordeaux, Nantes et Lyon.

Le plan d'action « zéro pollution » de l'Union européenne prévoit une réduction de 30 % des personnes affectées par le bruit lié au transport d'ici à 2030 par rapport à 2017. Or, le rapport de la Commission européenne publié le 20 mars 2023, sur la mise en œuvre de la directive sur les bruits dans l'environnement, laisse augurer des résultats bien en-deçà de cet objectif avec de réels risques, souvent sous-estimés, pour la santé publique.

En dépit des efforts entrepris, plus de 4 millions de Français sont ainsi directement exposés au tapage sonore excessif dû à la croissance incontrôlée du trafic aérien. Aussi, les commissaires européens appellent les États membres à intensifier leurs efforts, en réduisant les vols de nuit, en renforçant la règlementation relative au fret et aux procédures de décollage et d'atterrissage des avions et en favorisant le renouvellement des flottes et la conception de technologies moins bruyantes.

Il apparaît nécessaire de renforcer les pouvoirs de l'ACNUSA tout comme ses moyens de fonctionnement, ce qui répond à une demande croissante des citoyens et des collectivités locales pour une meilleure régulation des activités aéroportuaires. Ce renforcement doit permettre de mieux encadrer les nuisances aéroportuaires et de renforcer la responsabilité environnementale du secteur aérien. En donnant à l'ACNUSA des pouvoirs accrus, l'objectif est d'améliorer la qualité de vie des riverains, de préserver la santé publique et d'assurer une transition écologique cohérente avec les engagements nationaux et internationaux de la France en matière de lutte contre la pollution et le changement climatique.

Fort de cet état des lieux, l'Évaluation de Politique Publique sur la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires menée par la Cour des comptes doit permettre selon les élus de Ville et Aéroport de poser les bases d'une grande réforme du secteur aérien.

Nous posons ci-dessous les grandes lignes qui pourraient constituer cette réforme, et nous soumettons à votre avis des propositions qui relèvent directement de la compétence de la Cour dans le cadre de son EPP :

I)	**la maîtrise des nuisances sonores aériennes passe par une meilleure régulation de ses trafics (passagers/fret).** Celle-ci est essentiellement fondée sur des mesures de restrictions d'exploitation (ex. : plafonnement annuel du trafic sur la base du nombre de mouvements ; instauration de couvre-feux) introduites dans les Etudes d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) conduites par les préfets désignés autorité compétente.
II)	**L'introduction d'un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires par la création d'Établissements Publics des Territoires Aéroportuaires (EPTA)**, instance de concertation et de décision réunissant l'ensemble des parties prenantes (professionnels de l'aérien, élus et représentants associatifs) et présidée par les présidents de région.
III)	**La nécessaire refonte du dispositif d'aide aux riverains et de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) aujourd'hui mise à mal dans le cadre du Projet de loi de finances 2026 ; l'assouplissement de la règle d'antériorité ; la consolidation du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) ; la nécessité de maintenir la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) au bon niveau, le lobby aérien demandant sa réduction**
IV)	**Le choix de nouveaux indicateurs de bruit de type NA (événementiel)** qui caractérisent mieux la gêne ressentie et les niveaux de bruit perçus.
V)	**L'harmonisation des procédures PEB/PGS** et la proposition d'une nouvelle cartographie unique dans un souci de simplification.
VI)	**Le renforcement des pouvoirs de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).**

Vous trouverez ci-après nos propositions détaillées pour les 6 principaux volets de cette réforme que nous appelons de nos vœux.

I) la maîtrise des nuisances sonores passe par une meilleure régulation de ses trafics (passagers/fret).

La base juridique européenne pour la gestion du bruit est mise en œuvre en France par des outils bien définis. On a d'une part la Directive 2002/49/CE qui a pour objectif d' « établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement » (Article 1). On trouve sa traduction dans les Cartes stratégiques de bruit (CSB) et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). D'autre part, on a le Règlement (UE) n°598/2014 qui prévoit de « fixer, lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit […] conformément à l'approche équilibrée » (Article 1). Il se traduit par la réalisation d'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE).

En France, certaines EIAE ont été réalisées (Bâle-Mulhouse, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint-Exupéry), d'autres ont pu être finalisées courant 2024-début 2025 comme à Paris-Orly, Lille-Lesquin, Bordeaux-Mérignac et Toulouse-Blagnac, et certaines sont encore en cours d'élaboration comme à Paris-Charles-de-Gaulle et Marseille-Provence. A noter qu'à ce stade, l'EIAE n'est pas prévue pour l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Ville et Aéroport, en tant que partie prenante, a pris toute sa part dans le cadre de la réalisation des EIAE sur les principaux aéroports. Rappelons que ce sont désormais les préfets désignés comme autorité compétente (cf. décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires) qui pilotent ces études.

On observe que dans la majeure partie des cas, les mesures relevant des trois premiers piliers de l'approche équilibrée ne suffisent pas à répondre aux objectifs de réduction du bruit de manière durable et il s'agit bien d'appliquer des restrictions d'exploitation et d'évaluer le rapport coût-efficacité de telles mesures. Tel est l'esprit du règlement européen qu'il faut comprendre dans sa totalité.

Rappelons que ces trois premiers piliers de l'approche équilibrée sont les suivants :

- ✓ les actions de réduction du bruit à la source engagées par les compagnies aériennes ;
- ✓ la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, qui ont été traduites juridiquement par le dispositif de Plan d'exposition au bruit (PEB) qui vise à limiter l'urbanisation autour des aérodromes ;
- ✓ les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit : optimisation des trajectoires pour éviter certaines zones sensibles, utilisation de pistes ou de routes préférentielles ou encore procédures adaptées d'approche, de décollage ou d'atterrissage.

Sur cette base sont construits des scénarios dit « de restriction » uniquement fondé sur l'amélioration des performances acoustiques des avions. Il ne s'agira pas de progrès technologique car nous sommes sur un palier (on peut tout au plus gagner 2-3 décibels sur les avions de nouvelle génération).

Dès lors, Ville et Aéroport formule les propositions suivantes :

Proposition 1	Ville et Aéroport demande que de nouvelles mesures de restriction, dépassant la seule interdiction des catégories d'avions les plus bruyants, soient envisagées car les objectifs de réduction du bruit ne seront pas atteints. Le Préfet, prenant acte que les objectifs locaux ne sont pas atteints, doit mettre au point, avec les parties prenantes, plusieurs scénarios de mesures de restriction d'exploitation susceptibles de permettre d'atteindre ces objectifs. Ces scénarios doivent être soumis à étude d'impact afin d'éclairer le public et permettre un dialogue sain et constructif sur leur rapport coût/efficacité. Cette proposition, qui rejoint la recommandation 2023/2 de l'ACNUSA, doit être suivie par l'État. L'Autorité, considérant l'insuffisance de résultats des PPBE, demande de moderniser les arrêtés ministériels portant restrictions d'exploitation des aéroports pour raison sanitaires et environnementales, d'ici la fin du quinquennat.

Proposition 2	**L'enjeu principal reste la protection de la période nocturne sur l'ensemble des aéroports acnusés. A court et moyen terme, une proposition de couvre-feu partiel sur une plage horaire à définir devrait être discutée avec les opérateurs et faire l'objet d'un arrêté ministériel**. Il faut par ailleurs que des mesures sur les vols débordants (décollage et atterrissage sans créneau après minuit) observés par exemple à Paris-Charles-de-Gaulle ou Toulouse-Blagnac et le problème de ponctualité des compagnies aériennes soient prises. Il est anormal que le dispositif réglementaire instaurant un contingentement des vols en cœur de nuit (0h00-5h00) ne soit pas pleinement efficient. Si les départs en cœur de nuit de vols programmés de jour font l'objet de procès-verbaux engageant des poursuites, les constats d'arrivées en cœur de nuit des vols programmés de jour ne font plus l'objet de poursuites depuis plusieurs années, faute de base légale explicite. Il s'agit donc de corriger cela. Sans attendre que le dispositif réglementaire soit conforté pour mettre fin au contournement relevé, l'ACNUSA a mis en place un Comité de suivi associant les compagnies aériennes les plus concernées et les organisations professionnelles afin de réduire de manière préventive le nombre des arrivées de nuit de vols programmés de jour pour respecter le plafond réglementaire. Ville et Aéroport propose en parallèle la mise en place d'un Comité de suivi « vols de nuit » par saison aéronautique. Celui-ci fera l'analyse des vols débordants en présence de la COHOR à l'instar de ce qui existe déjà pour l'aéroport Toulouse-Blagnac. Ville et Aéroport attire l'attention de la Cour sur le fait que jamais l'ACNUSA n'a prononcé autant d'amendes cette année. De février à juin 2025, l'ACNUSA a prononcé 9 768 800 euros d'amendes. Deux éléments expliquent ce montant record : la résorption du stock de dossiers accumulés pendant l'intérim de la présidence et la sévérité croissante à l'encontre des manquements réalisés la nuit. Ainsi, il faut avoir plusieurs chiffres en tête : 25 156 euros d'amende de moyenne pour les manquements aux règles de protection de la période nocturne (un record) ; 75% des sanctions concernent des manquements aux règles de protection de la nuit.
Proposition 3	Dans le cadre du 4ème pilier de l'approche équilibrée et pour atteindre les objectifs de réduction du bruit, répondre aux défis climatique et sanitaire, Ville et Aéroport considère la nécessité de ne pas dépasser le trafic de l'année de référence 2019 exprimé en mouvements. Sur ce point, les services de l'État devraient être attentifs aux préconisations de l'ADEME. L'agence propose une réduction de 15% du nombre de vols par rapport au trafic de 2019 pour s'inscrire dans les trajectoires de neutralité carbone 2050. Ville et Aéroport soutien cette proposition.
Proposition 4	Parallèlement à cette régulation du trafic des principaux aéroports français, nous demandons la tenue d'un débat public sur le développement aéroportuaire de la France (CNDP). Dans ce cadre, nous souhaitons relancer notamment la question du desserrement de Paris-CDG. Le transfert d'activités fret pourrait s'envisager avec le développement de plates-formes secondaires du grand Bassin Parisien telles que Vatry (Marne). Avec une

	volonté politique, cette plate-forme pourrait être reliée au TGV Est (barreau de raccordement) et bien connectée aux aéroports parisiens.
Proposition 5	Les trois raisons principales pour lesquelles le trafic augmente est l'augmentation de la vitesse, la baisse des prix et la publicité. Il faudrait donc jouer sur les trois paramètres : limiter la vitesse des avions à 600 km/h au lieu de 900 km/h (ils voleraient alors plus bas, autour de 7000 mètres, sans générer des traînées de condensation, et décourageraient les courts séjours en augmentant les temps de trajet), **taxer le kérosène**, réguler la publicité. Une autre idée est le contingentement de la flotte actuelle (28 000 avions aujourd'hui), afin qu'elle reste stable. Il faudrait que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) crée un cadastre des avions de ligne, de sorte de stabiliser la flotte mondiale. **Le carburant des avions, autrement dit le kérosène, ne fait l'objet d'aucune taxe : pas de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), pas de taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE). Il demeure le seul carburant d'origine fossile exonéré de toute taxe. Ces niches fiscales sur l'aviation font que la France s'est privée de 4,7 milliards d'euros en 2022. Cet important manque à gagner pour l'Etat augmentera de 30% sur la période 2023-2026. Au total, au niveau européen, c'est plus de 34 milliards d'euros que les Etats ont laissé filer sur une année.**
Proposition 6	Le renouvellement des flottes doit être accéléré. Il s'agit d'interdire dans ce cadre les catégories d'avions les plus bruyants de marge inférieure pouvant aller jusqu'à 17 EPNdB de jour comme de nuit d'ici 2030.
Proposition 7	Afin de progresser en matière de qualité des études d'impact, il serait nécessaire de prévoir une évaluation systématique de ces études a posteriori afin de pouvoir apprécier les écarts éventuels entre les impacts projetés et les impacts réels deux ans puis cinq ans après la mise en œuvre d'une mesure nouvelle. Les conclusions des études d'impact réalisées pour les mesures prises à Lyon Saint-Exupéry et Nantes- Atlantique illustrent la nécessité de ces évaluations pour améliorer des productions.
Proposition 8	Pour chaque aéroport considéré, il faut appliquer des procédures opérationnelles de moindre bruit. Au décollage, il s'agit d'une application stricte de la procédure de moindre bruit. C'est-à-dire un décollage à poussée réduite pour tous les vols (sauf conditions particulières, météo, opérationnelles). Il faut créer des trajectoires spécifiques la nuit, comme c'est déjà le cas par exemple en configuration Ouest à Paris-Charles-de-Gaulle, en évitant le plus possible les zones les plus urbanisées. Pour l'approche et atterrissage de nuit, il faut prévoir la généralisation des CDO (descentes continues), des trajectoires spécifiques pour les approches intermédiaires. De plus à l'atterrissage, il convient de limiter l'utilisation des inverseurs de poussée. Ville et Aéroport propose une limitation des EPNdB en cœur de nuit suivant les phases de vol. Si l'on prend l'exemple de Paris-Charles-de-Gaulle : en approche limitation à 97dB(A) au lieu de 104,5 dB(A) actuellement ; Suvol : limitation à 90 dB(A) au lieu de 99 dB(A). Ville et

	Aéroport propose une restriction sur les niveaux de bruit certifiés en survol à 90 EPNdB. Enfin, toujours pour le cas de Paris-Charles-de-Gaulle, il faut abolir complètement la procédure de décollage par léger vent arrière (5kt) pendant de longues périodes injustifiées. Elle doit rester occasionnelle et transitoire et ne pas devenir une procédure normale d'exploitation. Enfin, avant de trouver des solutions plus écologiques, il faut tout mettre en œuvre pour essayer de réduire au maximum les temps de roulage sur certaines plates-formes, ceci par une meilleure synchronisation des autorisations de mise en route et de roulage et de gestion des créneaux.

II) L'introduction d'un nouveau mode de gouvernance des territoires aéroportuaires par la création d'Établissements Publics des Territoires Aéroportuaires (EPTA), instance de concertation et de décision réunissant l'ensemble des parties prenantes (professionnels de l'aérien, élus et représentants associatifs) et présidée par les présidents de région.

La loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires crée une catégorie d'établissement public administratif de niveau régional *« chargé 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 »*.(article 1er de la loi précitée).
Le champ de sa mission est complété par l'article 7 qui dresse la liste des domaines dans lesquels les projets pourraient être éligibles au financement de la communauté aéroportuaire. Il s'agit des secteurs de l'environnement, de l'urbanisme, des transports, de l'emploi, de l'information. Le financement porte sur l'investissement.

Cette loi n'a jamais été appliquée et aucune communauté aéroportuaire n'a vu le jour, faute d'avoir prévu des ressources pérennes. En effet, l'essentiel des ressources reposait sur les contributions volontaires des principaux acteurs du transport aérien.

Pourtant, il demeure la nécessité d'offrir une réelle place aux communautés aéroportuaires dans le cadre à la fois de la réparation mais aussi de la compensation des nuisances aéroportuaires aux communes qui se trouvent sur le territoire d'un aéroport. Des actions d'acteurs privés (gestionnaire de l'aéroport, compagnies aériennes, entreprises du secteur aérien directement en prise avec l'aéroport) sont aujourd'hui en place sans que cela soit structuré et piloté pour une meilleure efficacité dans l'intérêt des riverains. L'information, l'accès aux aides spécifiques doivent pouvoir être regroupées pour une meilleure lisibilité des actions portées tant par les acteurs publics que privés. Ce regroupement est aujourd'hui nécessaire pour éviter une dispersion de moyens mais également pour canaliser le dialogue et assurer ainsi la communication qui parfois peut manquer ou être diluée.

La création de cette nouvelle catégorie d'établissement public répondait à plusieurs préoccupations et faisait suite aux réflexions exprimées dans le rapport Legrand (2003) qui étudiait la situation des seuls aéroports parisiens. En effet, le développement du transport aérien rend nécessaire la régulation et la compensation des nuisances (d'où la création de l'ACNUSA en 1999, et la fixation des conditions d'établissement du PEB/PGS par le décret du 26 avril 2002). On sait, par ailleurs, que les zones proches des infrastructures aéroportuaires deviennent au fil du temps des espaces de conflits, de dialogue difficile ou impossible entre les exploitants et les riverains (individus et collectivités). Le rôle

économique positif de ces implantations, souvent mal connu, ne suffit pas à apaiser les tensions.

Dans ce contexte, la communauté aéroportuaire était définie par les concepteurs du texte comme un organe de gouvernance territoriale. Elle devait permettre aux différents acteurs publics et privés « sous l'influence aéroportuaire » de se parler et se voulait le cadre juridique de ce dialogue renoué. Elle faisait apparaître l'existence de solidarités territoriales et la volonté de recherche de solutions consensuelles dès lors que la communauté d'intérêt aurait été perçue et acceptée de tous.

Toutefois, dès la présentation du texte adopté par le Sénat devant l'Assemblée nationale, plusieurs critiques naissaient. L'absence d'articulation avec le projet de loi relatif aux responsabilités locales, précité, était déplorée, de même que des interrogations au sujet de l'adéquation entre les ressources à disposition de la communauté aéroportuaire et les projets relevant de son champ d'action.

Aujourd'hui, la question de la nécessité ou au moins de l'intérêt d'une reconfiguration juridique des communautés aéroportuaires se pose au regard des dernières évolutions de l'organisation administrative de l'État, de la gouvernance actuelle des plateformes aéroportuaires, du fonctionnement actuel des dispositifs de compensation des nuisances sonores et de la disparité de situation marquée entre les infrastructures de la région Île-de-France et celle des grands aéroports régionaux.

L'EPTA ne s'ajoute pas aux collectivités territoriales existantes du fait de son objet et de l'origine de ses membres. S'il comprend parmi ses membres des collectivités territoriales il comprend aussi des associations de riverains, des gestionnaires d'aéroports, et des entreprises du secteur privé exerçant leur activité sur ce territoire.

D'autre part, en application du principe de spécialité, la compétence des communautés aéroportuaires est strictement délimitée et totalement différentes de celles des collectivités territoriales.

Cependant, afin d'éviter une confusion liée à la dénomination de « communauté » il est proposé de modifier le nom de ces établissements publics.

Proposition 9	Remplacer l'appellation « communautés aéroportuaires », qui peut être source de confusion avec les communautés d'agglomération, par « établissement public de territoire aéroportuaire » aux articles L.6363-1 à 7 du code des transports. L'exposé des nombreuses actions engagées par les personnes publiques comme par le secteur privé témoigne d'un manque de lisibilité des dispositifs et des responsabilités. La création de cet EPTA serait l'occasion de regrouper diverses structures actuellement éparpillées et de renforcer ainsi le pilotage public. **L'EPTA pourrait ainsi** : - regrouper l'ensemble des structures mises en place afin de favoriser l'expansion des emplois spécifiques à l'activité aéroportuaire (organismes s'occupant de formation ou bien visant à rapprocher offre et demande d'emplois) ; - Absorber les CCAR. Actuellement celles-ci sont constituées par le comité permanent des CCE. Dès lors que le nouvel établissement public devient compétent s'agissant de l'attribution des aides à la compensation des

	nuisances sonores, l'intégration de ces commissions répond à cette logique. L'article L571-16 du code de l'environnement qui en pose le principe ne fait pas obstacle à un autre rattachement que celui existant à ce jour. Toutefois, compte tenu des termes de l'article R.571-78 du même code qui établit un lien entre le comité permanent de la CCE et la CCAR (le comité permanent constituant cette dernière) une modification réglementaire de cet article devrait être prévue. Cependant, les membres du conseil d'administration de l'EPTA correspondent en pratique aux catégories de membres dont elles doivent être composées au regard de la disposition législative.
Proposition 10	Intégrer les CCAR dans l'établissement public lorsqu'il est créé - intégrer les observatoires des autorisations d'urbanisme en zones de bruit ; - coordonner l'ensemble des dispositifs de transports fins mis en place par les personnes travaillant sur les zones d'activités aéroportuaires. Dans ces conditions, l'EPTA s'inscrirait dans une démarche de simplification et d'amélioration de la lisibilité d'actions conjointes assurées par les collectivités locales et les entreprises du secteur aérien implantées dans leur zone géographique. De nombreuses chartes de partenariat ayant été signées entre les aéroports et les collectivités territoriales, elles pourraient servir de base de départ en vue de nouveaux partenariats favorable à une meilleure vision prospective en ce qui concerne le développement économique local et le développement durable des aéroports. L'EPTA, de par son organisation en collèges, est capable de mettre tous les acteurs en présence au sein de son conseil d'administration pour une meilleure gouvernance. Cette idée de guichet unique qui avait présidé avec la création par la loi de ces établissements mérite d'être relancée en essayant de convaincre de leur intérêt toutes les parties prenantes. La loi de 2004 avait parmi ses objectifs celui de rassembler au sein de l'EPTA l'ensemble des acteurs publics et privés intervenant sur le territoire aéroportuaire. Aussi, dès l'origine, ont été membres de la structure les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunales relevant du territoire de la communauté aéroportuaire ; les entreprises bénéficiant de l'activité de l'aéroport, parmi lesquelles le gestionnaire de l'aéroport, les compagnies aériennes et les entreprises situées sur l'emprise de l'aéroport ou à proximité de celle-ci. Les associations de riverains sont également membres mais leurs trois représentants disposent d'une voix consultative seulement. Par ailleurs, la loi faisait le choix d'un pilotage régional. L'initiative de la création de l'EPTA comme la présidence de son conseil d'administration était confiée au président du Conseil régional. Malgré l'évolution du périmètre de compétence des régions et des métropoles et le choix de maintenir une structure fondée sur un établissement public à caractère régional, le maintien du président du conseil régional comme président du conseil d'administration de cet établissement reste pertinent.

Proposition 11	Maintenir le Président de région comme Président du conseil d'administration de l'EPTA ; créer à l'article L.6363-4 du code des transports trois collèges au sein du conseil d'administration de l'établissement public : un collège des collectivités territoriales, un collège des entreprises dont l'activité s'exerce directement sur la zone aéroportuaire et des associations d'investisseurs privés ou institutionnels intervenant sur le territoire de l'établissement public, un collège des associations de riverains représentatives. Compte tenu de la spécialité de l'EPTA qui est consacré à la réparation des effets des nuisances aériennes, il semble opportun d'arrêter clairement son périmètre afin d'éviter que cette clause ne soit pas un frein à sa création. Son périmètre pourrait être défini à partir du plan de gêne sonore. L'arrêté préfectoral prévu au L.6363-3 du code des transports interviendrait sur proposition du président du conseil régional, après consultation des communes et des EPCI entrant, en tout ou partie, dans le territoire couvert par le plan.
Proposition 12	Définir à l'article L.6363-2 du code des transports le périmètre de l'établissement public de territoire aéroportuaire (EPTA) comme comprenant toutes les communes comprises en toute ou partie dans le plan de gêne sonore. Dans l'hypothèse où des aéroports ont des PGS qui se superposent, une seule communauté aéroportuaire peut être constituée. Les compétences prévues par la loi de 2004 et codifiées aux articles L6363-2 (article 2 de la loi) et L 6363-6 (article 7 de la loi) consistent dans le soutien d'actions territoriales et de projets permettant de favoriser la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement à.la qualité de vie urbaine et rurale, l'accès aux riverains aux emplois et aux équipements collectifs et l'information relative aux impacts de l'aéroport et aux actions menées pour en corriger les effets. Ces projets peuvent intervenir dans les domaines suivants : environnement, urbanisme, transports, emploi, information. Compte tenu de ce qui précède, un certain nombre d'actions peuvent être mises en exergue et confiées à l'EPTA **En matière d'urbanisme** L'un des enjeux particulier des territoires proches des aéroports réside dans les contraintes de construction très fortes. a- Considérant que les nuisances aériennes sonores affectent considérablement le marché immobilier des communes riveraines d'un aéroport, les élus locaux constatent de la part de promoteurs potentiels des hésitations à investir dans des programmes de rénovation urbaine. Les prescriptions relatives à l'insonorisation des bâtiments situés dans ces zones renchérissent par ailleurs le coût de la construction. L'EPTA serait tout à fait fondé à prendre en charge, selon des critères et dans une proportion à définir par son conseil d'administration, le surcoût financier résultant de ces contraintes techniques particulières.

	b- Dans la continuité du financement de ces projets, l'EPTA devrait se voir également confier une mission d'expertise dans le domaine acoustique et être en mesure de procéder à des évaluations du niveau d'insonorisation nécessaire aux constructions, en disposant par exemple de stations de mesure de bruit mobiles, et d'être à même d'apprécier l'efficacité des réalisations produites. c- Au-delà de normes acoustiques visant à limiter les nuisances sonores, des contraintes en matière d'urbanisme ont été précédemment évoquées (voir §3.2). La maîtrise du risque d'accroissement des populations dans les zones proches des aéroports, malgré les servitudes imposées par les PEB, conduit d'ores et déjà à mettre en place des « observatoires des autorisations d'urbanisme » en zone de bruit. Ces observatoires se voient assigner plusieurs objectifs parmi lesquels : L'identification des secteurs les plus sensibles à la pression urbaine et aux nuisances sonores ; La mesure de l'évolution du nombre d'habitants dans les différentes zones concernées ; Le suivi du nombre des permis de construire en zone de bruit. L'intégration et la généralisation de ces actions au sein des communautés aéroportuaires parait souhaitable.

Proposition 13	Intégrer au sein des établissements publics de territoire aéroportuaire, lorsqu'ils sont constitués, un « observatoire des autorisations d'urbanisme » **En matière d'emploi** Le constat a été fait de la diversité des initiatives dans le secteur de l'emploi que ce soit de la part d'intervenants privés ou publics. Pour autant, il y a lieu de préciser les attentes en matière de qualifications propres aux métiers du monde aéroportuaire pour développer une offre de formation au bénéfice des riverains des aéroports leur assurant l'acquisition de compétences attendues dans ces secteurs d'activité. Cela suppose de disposer à la fois d'une bonne connaissance du marché du travail spécifique à la zone aéroportuaire que de bien viser les catégories socio-professionnelles en recherche d'emploi. L'EPTA pourrait regrouper l'ensemble des initiatives et mutualiser les données disponibles. Ainsi, une plate-forme internet, alimentée et animée par l'EPTA, pourrait constituer une sorte de guichet unique qui produirait de l'information relative aux emplois disponibles, aux formations, aux organismes à contacter (entreprises, pôle emplois...), aux démarches administratives à accomplir. Il offrirait un espace à l'échelle de la zone d'activité dépassant les limites de la géographie administrative qui constituent souvent des obstacles aux synergies. Cette compétence pourrait donner lieu à contractualisation avec les collectivités publiques titulaires de compétences en matière d'emploi à l'échelon local dans le cadre de ces actions.

En matière de transports

La particularité des conditions de travail notamment en termes d'horaires décalés, l'étendu des espaces aéroportuaires fait de la question du « transport fin » un sujet d'importance. Plusieurs zones aéroportuaires ou à proximité de celles-ci ont développé, par exemple, des services de véhicule à la demande qui visent à compenser les vides laissés par les transports collectifs. Les plans de déplacement d'entreprises pourraient également être intégrés dans une mutualisation que proposerait l'EPTA en assurant l'information sur l'offre de transport en un point d'accès unique et partageant une approche commune et globale de l'offre de transport pouvant conduire à une efficacité accrue.

En matière d'environnement et d'information

L'EPTA pourrait constituer un observatoire des impacts territoriaux des plates-formes aéroportuaires. L'objectif de cet outil serait de suivre en temps réel les données relatives au contexte local et de produire de l'information à destination des responsables locaux, des gestionnaires d'aérodromes ou à tout autre acteur dans le périmètre de l'EPTA.

Les acteurs publics, les décideurs, les responsables locaux disposeraient ainsi d'un outil proposant une connaissance globale du territoire ce qui permettrait d'anticiper les évolutions et ainsi d'être en mesure de prévenir les risques potentiels notamment sociaux ou environnementaux.

L'EPTA, une structure qui vise à l'économie des moyens de fonctionnement

Guichet unique, et principalement structure de coordination et d'animation, l'EPTA pourrait fonctionner à coût réduit. Dans cette perspective, il pourrait être envisagé que son personnel soit composé d'agents salariés des membres du Conseil d'administration mis à disposition dont la rémunération serait prise en charge par ces membres. De même, les locaux nécessaires à l'activité de l'EPTA pourraient être situés dans ceux d'une des collectivités territoriales membres.

Des ressources dédiées

Le financement de la compensation des nuisances aériennes : la Taxe sur les nuisances aéroportuaires (TNSA) ; le Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) ; les amendes administratives prononcées par l'ACNUSA

- **Des subventions des collectivités territoriales :**

  le champ d'intervention transversal de l'EPTA, son rattachement à la région et son rassemblement des acteurs publics intéressés par les activités aéroportuaires légitiment la participation financière des collectivités territoriales en vue du financement des actions autres que le dédommagement des nuisances sonores aériennes. La région, la métropole, le département, les communes et les EPCI riverains sont concernés.

La loi de 2004 prévoyait seulement des contributions volontaires versées par les collectivités territoriales. Un tel dispositif n'était pas de nature à assurer un fonctionnement pérenne de l'organisme. Par ailleurs, il ne garantissait pas l'utilisation des subventions versées en vue de projets présentant un intérêt pour la collectivité contributrice.

Prenant en considération ce qui précède et en vue de favoriser un engagement actif des collectivités territoriales dans l'exercice de ses missions par l'établissement public, il devrait être possible de concevoir un dispositif de convention pluriannuelle d'objectifs conclue entre ces partenaires de sorte que le montant des subventions pourrait être a priori garanti, tandis que les personnes publiques seraient assurées d'un emploi des financements aux fins de l'intérêt général sélectionné et en synergie avec leurs actions ou projet.

Le volume de la contribution des différentes collectivités territoriales membres du Conseil d'administration serait variable selon leur capacité contributive et le lien entre leurs champs de compétence et les actions attendues de l'EPTA dans ses différents domaines d'intervention.

- **Des financements de la part des acteurs privés**

A ce titre, deux catégories d'entreprises méritent d'être distinguées: d'une part les gestionnaires des plateformes, d'autre part les autres entreprises qui profitent d'une implantation à proximité de l'infrastructure.

- **a) S'agissant des gestionnaires d'aéroports** :

  les grands aéroports ont aujourd'hui des recettes aéronautiques et extra aéronautiques. L'équilibre des charges aéronautiques est en principe assuré par les produits aéronautiques (redevances). Les produits extra aéronautiques qui ne correspondent pas au cœur de leur activité sont, en règle générale, en progression. L'équilibre financier est bénéficiaire et il serait concevable de prélever une part du chiffre d'affaires sur les produits extra aéronautiques aux fins d'une participation des aéroports dans un dispositif de compensation qui serait cogéré par les EPTA. Cette taxe ne pourrait en aucun cas être couverte comptablement par les compagnies aériennes.

A titre d'idée, une taxe de compensation pour nuisances aéroportuaires (TCNA) de 1 % prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports serait suffisante pour permettre la création des communautés aéroportuaires mais également, en combinant les différentes subventions qui pourraient intervenir de la part des collectivités territoriales au travers de conventions d'objectifs, de lancer des actions intéressant les populations locales.
En tout état de cause, ce prélèvement, s'il devenait obligatoire, relèverait d'une disposition de la loi de finances. Inversement, si ces versements résultaient d'une contribution volontaire mais inscrite dans une convention d'objectifs passée une telle disposition législative serait inutile.

Proposition 14	**Instaurer une taxe de compensation de nuisance aéroportuaire (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports pour 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. En l'absence d'une communauté aéroportuaire constituée, cette taxe serait reversée aux communes selon la répartition instaurée pour le FCNA.** ◆ **b) Un raisonnement similaire peut être tenue à l'égard des entreprises du secteur privé dont la proximité et l'activité attestent d'une synergie avec l'activité de l'aéroport. Une contribution, notamment de la part de celles membres de l'EPTA et siégeant au conseil d'administration pourrait être sollicitée**. Volontaire, elle pourrait résulter d'une relation conventionnelle (service rendu par l'EPTA). Un tel dispositif suppose que les partenaires trouvent un avantage à adhérer à l'EPTA dont les missions et interventions constituent un progrès incontestable comparé à la situation préexistante à sa création. A titre d'exemple, on peut citer une mutualisation par l'EPTA des initiatives éparpillées de transports fins destinés aux salariés des entreprises concernées et dont les conditions de travail rendent les transports publics inadaptés, en particulier du fait des horaires décalés. **Ces propositions, qui évitent volontairement toute création de taxe additionnelle devraient de nature à permettre à l'EPTA de remplir ses missions. L'encadrement conventionnel des relations financières et le partenariat actif entre l'ensemble des parties prenantes de l'établissement demeurent toutefois les conditions de la viabilité du dispositif.**

III) La nécessaire refonte du dispositif d'aide aux riverains et de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) aujourd'hui mise à mal ; l'assouplissement de la règle d'antériorité ; la consolidation du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA) ; la nécessité de maintenir la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) au bon niveau, le lobby aérien demandant sa réduction

➔ **Sur la nécessaire refonte du dispositif d'aide aux riverains et de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) aujourd'hui mise à mal**

Selon Aéroports de Paris et si l'on prend l'exemple des seuls aéroports parisiens, car il semble que le dispositif fonctionne mieux à l'échelle des grands aéroports régionaux, on relève les chiffres suivants : 33 000 logements et 150 établissements scolaires restant à insonoriser autour de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Le problème réside dans la complexité et l'obsolescence du dispositif : les démarches administratives sont lourdes, les délais diagnostic acoustique-réalisation des travaux d'insonorisation trop longs, et le plafond de prise en charge de 80% laisse un reste à charge insupportable pour des ménages modestes.

Malgré cette situation, l'article 43 du Projet de loi de finances 2026 prévoit un prélèvement des soldes excédentaires de la TNSA. Bercy compte ainsi transférer environ 80 millions

d'euros du produit de la TNSA destiné à financer l'insonorisation des logements riverains des principaux aéroports français (inclus dans les PGS) vers le budget général de l'État.

Une fois encore, les élus de Ville et Aéroport condamnent cette manœuvre où, sous couvert d'équilibre des comptes publics, Bercy détourne les fonds qui avaient pourtant un objectif clair : la protection des riverains qui sont exposées aux nuisances sonores aéroportuaires et l'application du principe de réparation (pollueur-payeur) qui alimente l'insonorisation des logements inclus dans les Plans de Gêne Sonore (PGS) des principaux aéroports français. Ces pratiques constituent une fiscalité déguisée sans que cela ne profite in fine à l'environnement.

Fin 2024, le stock total de TNSA s'élevait à environ 150 millions d'euros pour l'ensemble des aéroports concernés à Paris et en régions. Rappelons que les aérodromes concernés sont classés par groupes tarifaires. Ainsi le groupe 1 concerne Nantes-Atlantique, Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Paris-Orly. Le groupe 2 concerne Toulouse-Blagnac. Le groupe 3 inclue Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence et Nice-Côte-d'Azur.
Sur les 150 millions d'euros de stock de TNSA, celui correspondant aux aéroports parisiens était de 123 millions d'euros au 31 décembre 2024.

L'État décide de détourner la TNSA de son utilité première, au mépris de l'esprit même de cette taxe. Pour justifier sa mesure, le gouvernement évoque « *un ralentissement de la demande d'indemnisation observée pour certains aéroports* ». En réalité, cette analyse est contestable puisqu'autour de Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, au moins 33 000 logements et 150 établissements scolaires sont éligibles à des aides mais n'ont pas encore été insonorisés. Il en va de même autour des aéroports régionaux précités. Le stock de TNSA doit donc servir exclusivement à réaliser les programmes d'insonorisation des sites concernés, telle est la demande réaffirmée par Ville et Aéroport.

Par ailleurs, ces chiffres proviennent de PGS qui pour certains d'entre eux n'ont pas été révisés depuis plus de dix ans. Entre-temps, le trafic aérien a augmenté, nécessitant une révision de ces documents. Comme le rappelle à juste titre l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) dans son rapport annuel 2024, « *À défaut d'évaluations régulières, de nombreux Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et Plans de Gêne Sonore (PGS) sont devenus obsolètes et insuffisamment efficaces* ». Ainsi, certains riverains peuvent désormais être concernés par les nuisances aéroportuaires, rendant encore plus essentiel une bonne utilisation de la TNSA.

Ville et Aéroport ajoute que la base financière de la TNSA est en réduction. Celle-ci baisse chaque année du fait de son mode de calcul. En effet, celui-ci repose sur un coefficient de modulation fondé notamment sur le groupe acoustique des avions. La nouvelle génération d'avions étant moins bruyante, le produit de la Taxe est appelé à diminuer au fil du temps. C'est une raison supplémentaire pour ne pas toucher aux recettes de TNSA.

Enfin, les élus de Ville et Aéroport rappellent que dans le cadre du projet de loi de finances rectificative pour 2022, le Parlement avait adopté, à l'initiative du Sénat, une dotation de 20 millions d'euros supplémentaires pour la TNSA. L'association avait déploré cette compensation très partielle au regard des pertes de recettes enregistrées lors de la crise du Covid-19 évaluées à plus de 80 millions d'euros sur la période 2020-2023 (effondrement du trafic aérien).

Ville et Aéroport demande au gouvernement, par la voix des parlementaires adhérents, de renoncer à ce prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (amendement de suppression de l'article) afin de permettre à cette taxe de retrouver son utilité première.

Proposition 15	**Il faut donc envisager une réforme ambitieuse et juste du dispositif d'aide aux riverains. Celle-ci passe par :** ◆ **Une prise en charge à 100% sans avance de frais, et dans la limite d'un plafond revalorisé annuellement selon l'indice des prix d'entretien-amélioration des bâtiments ;** ◆ **Une simplification des démarches et un raccourcissement des délais avec la mise en place d'un guichet unique favorisant le couplage isolation phonique-isolation thermique ; Créer des plates-formes locales de la rénovation énergétique et phonique chargées d'instruire les dossiers d'aide à l'insonorisation.** ◆ **Une révision et un élargissement des critères d'éligibilité à tous les foyers réellement exposés au bruit nocif ;** ◆ **Une révision du plan de gêne sonore (PGS) ;** ◆ **Un élargissement des contributeurs TNSA aux gestionnaires d'aéroports aux côtés des compagnies aériennes. Les compagnies aériennes participent déjà à des actions de réparation par l'insonorisation des logements situés dans le PGS des aéroports. Si ce sont effectivement les gestionnaires des aéroports qui gèrent ces redevances, ils n'en sont pas les payeurs. Les compagnies aériennes sont également amenées à faire des efforts importants dans le rajeunissement de leur flotte afin de répondre aux règles d'amélioration acoustiques, tout comme les aéroports sont de leur côté soumis à des normes de limitation de leur pollution. Or leur présence est synonyme de concentrateur de nuisances qu'il n'est pas inconcevable de taxer a l'instar de ce qui est fait pour les compagnies;** ◆ **Une possibilité de rouvrir un droit plusieurs années (à définir) après la réalisation des travaux d'isolation acoustique et thermique et compte tenu de l'évolution des matériaux et techniques en la matière (enquête de satisfaction à mener auprès des riverains éligibles au dispositif d'aide)**

➔ **Sur l'assouplissement du critère d'antériorité**

Proposition 16	**Afin de remédier aux situations atypiques induites par l'application du critère d'antériorité, il est proposé de donner la possibilité aux riverains dont la demande a précédemment été rejetée en application du « critère d'antériorité » de redéposer leur demande pendant une durée limitée** ; cette dernière serait de l'ordre de 5 ans maximum - à compter de la date de publication du texte ouvrant cette possibilité ou à compter d'une date ultérieure fixée par ce même texte (par exemple 3 mois plus tard) afin de permettre une bonne information des riverains concernées par cette mesure temporaire. La date butoir de dépôt et de refus des demandes concernées doit par ailleurs être clairement déterminée. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) de l'aérodrome, dans l'esprit de son rôle d'appréciation au cas par cas, serait alors chargée

	d'examiner le dossier et de rendre un avis sur le versement d'une aide au riverain, après une appréciation au cas par cas ou sur la base de critères prédéfinis au préalable par la CCAR. La CCAR pourrait ainsi choisir d'accepter, dans des conditions qu'elle fixerait, les dossiers concernant les cas susmentionnés (logements construits en zone C d'un PEB sans que leurs permis de construire n'aient été assortis de prescription particulière en matière d'isolation acoustique ; logements construits dans les « *zones grisées* » du PEB de 1975 de Paris-Orly ; cas atypiques induits par des évolutions successives inverses des PEB). Une note du ministère chargé des transports reprenant ces éléments fournirait des orientations aux CCAR pour l'exercice de ce pouvoir d'appréciation. Cette possibilité d'assouplissements de l'application du critère « d'antériorité » pourrait être introduite par décret en Conseil d'Etat, non codifié au code de l'environnement, qui viendrait alors déroger pour une durée limitée à l'article R. 571-86 du code de l'environnement. Un projet de décret en ce sens est présenté en annexe III. Par ailleurs, il conviendrait, pour l'avenir, d'éviter la reproduction de telles situations qui privent ensuite les riverains de la possibilité de bénéficier d'une aide à l'insonorisation. Un travail en ce sens pourrait être mené avec les préfectures selon deux axes : - d'une part, en leur demandant de sensibiliser à la règlementation en vigueur et à ses enjeux les communes couvertes par un PEB d'un aérodrome mentionné au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts ; - d'autre part, en leur demandant de renforcer le contrôle de légalité opéré sur les permis de construire délivrés en zones de bruit, afin qu'elles veillent très attentivement au respect de cette obligation par les communes. Pour ce faire, une circulaire pourrait être adressée par le ministère de l'intérieur aux différentes préfectures concernées (Gironde, Bouches-du-Rhône, Loire-Atlantique, Rhône, Alpes-Maritimes, Oise, Haute-Garonne, Val-de-Marne, Essonne, Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Yvelines) ; une solution intermédiaire pourrait consister en l'envoi d'une lettre d'information de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) aux préfectures concernées.

➔ **Sur la consolidation du Fonds de Compensation des Nuisances Aéroportuaires (FCNA)**

Proposition 17	**Il s'agit de consolider le système de compensation mis en place pour Paris-CDG et Paris-Orly à travers les Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) en élargissant ceux-ci aux principaux aéroports français sous contrôle de l'ACNUSA.** **Cette création de FCNA permettrait d'apporter des compléments de financement aux communes riveraines des grands aéroports régionaux, que la présence d'un aéroport empêche de se développer. Elles pourraient bénéficier ainsi davantage des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire.**

	Ces fonds pourraient être alimentés par les recettes des activités annexes présentes sur le site (parking, restauration, immobilier, opérations bancaires, etc.). Ville et Aéroport porte attention à ce que la création d'un fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) soit pour l'aéroport de Nantes-Atlantique effective depuis 2019. Cette innovation, hors Île-de-France, devrait désormais pouvoir être étendue aux autres métropoles qui le souhaitent, notamment Toulouse, où les besoins sont importants. **L'objectif est notamment de compenser la situation des communes soumises aux nuisances du trafic aérien qui connaissent souvent des phénomènes de paupérisation induits par les contraintes d'urbanisme, sans bénéficier suffisamment des retombées économiques et fiscales de cette activité. Les projets éligibles à la subvention et au niveau de financement pourraient être arbitrés par la commission consultative de l'environnement.** Ce système est issu d'un engagement ministériel portant sur un meilleur partage des fruits de l'activité aéroportuaire lors de la décision de réalisation en 1997 de deux nouvelles pistes sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. C'est pourquoi la loi de finances rectificative n°99-1173 du 30 décembre 1999 a instauré deux fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) pour les communes riveraines des seuls aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly et dont le territoire se situe en totalité ou en partie dans le plan de gêne sonore (PGS). Avant la suppression de la taxe professionnelle, ces fonds étaient alimentés par : - une attribution correspondant à 40 % de la dotation à répartir par le fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle ; - une contribution annuelle volontaire de l'établissement public Aéroports de Paris, sur délibération de son conseil d'administration. Depuis la suppression de la taxe professionnelle, ces fonds sont abondés par : – une dotation fixe de l'État arrêtée par la loi de finances n°2012-1509 du 29 décembre 2012 qui dispose en son article 33 qu'à compter de 2013 son montant est fixé à 6 550 076 € pour le fonds de l'aéroport de Charles de Gaulle et à 271 847 € pour le fonds de l'aéroport d'Orly ; – la reconduction sans actualisation du montant initial de la contribution arrêtée par Aéroports de Paris, soit 4,37 M€. Ces fonds sont aujourd'hui, en l'absence d'EPTA, redistribués aux communes éligibles au prorata : de la totalité de la population communale incluse dans le PGS ; et du quart de la population communale située hors du PGS. Cette répartition prend également en compte le potentiel fiscal moyen par habitant des communes situées dans le PGS. Cette prise en compte suit deux étapes : - l'exclusion des communes dont le potentiel fiscal par habitant est supérieur au double du potentiel fiscal moyen par habitant des communes concernées par le PGS ;

	- une pondération correspondant à l'écart du potentiel fiscal de chaque commune au potentiel fiscal moyen. C'est le préfet de la région Île-de-France qui est chargé d'arrêter les attributions versées aujourd'hui aux communes. Remettre en question la répartition qui existe aujourd'hui entre les communes qui jouissent de cet abondement par une décision relevant du conseil d'administration de la communauté aéroportuaire ajouterait de l'incertitude sur le bénéfice qu'une commune en retirerait. Il faut noter que le FCNA est redistribué aux communes dont la population est incluse dans le PGS de l'aérodrome concerné, sous le pilotage du préfet de région. Les communes peuvent disposer de cette ressource comme elles le souhaitent. **A titre indicatif, la dotation de l'État versée au FCNA de Paris-CDG a été de 6 550 076 euros en 2024, la contribution d'ADP étant de 571 428,57 euros.** Force est de constater à l'échelle de l'IDF une inégale répartition des retombées économiques et fiscales générées par l'activité aéroportuaire à l'échelle des communes, qui en subissent différemment les conséquences positives (retombées économiques) ou négatives (nuisances sonores). Il faut donc être attentif au mode de répartition de ce fonds et prioriser les communes impactées.

Proposition 18	**Il est demandé aux pouvoirs publics d'étudier et d'expérimenter une mécanisme de solidarité territoriale à l'échelle des agglomérations disposant d'un ou plusieurs aéroports, inspiré du fonds de compensation des nuisances aériennes existant en Île-de-France, pour abonder les moyens des collectivités locales subissant le plus les externalités négatives du transport aérien sans en dégager des ressources compensant leurs charges particulières.** ➔ **Sur la nécessité de maintenir la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) au bon niveau, le lobby aérien demandant sa réduction** Le lobby aérien exerce actuellement une pression sur le gouvernement en lui demandant de reconsidérer cette taxe, dont le montant a triplé en mars 2025. Cela s'est traduit par un surcoût de 4,77 euros par billet d'avion sur les vols intérieurs au départ de la France. L'Union des aéroports français considère que l'exécutif « limite la casse » mais « ne l'évite pas ». Pour Ville et Aéroport, la taxation de l'aérien reste un levier incontournable si l'on veut réduire notamment la pollution sonore qu'il génère. Cela permet notamment d'empêcher une croissance incontrôlée des vols low cost. Ville et Aéroport rappelle que le triplement de la TSBA a permis de rapporter 850 millions d'euros par an. 80% de ce montant est reversé au budget de l'État, le reste sert au financement de grands projets d'infrastructures.

Proposition 19	**Si l'exécutif vient de décider de ne pas augmenter à nouveau la TSBA, Ville et Aéroport demande que le montant global de cette taxe de solidarité soit maintenu à son niveau actuel.**

IV) Le choix de nouveaux indicateurs de bruit de type NA (événementiel) qui caractérisent mieux la gêne ressentie et les niveaux de bruit perçus.

Proposition 20	**Sur ce point, Ville et Aéroport demande l'abandon de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) qui n'est pas assez représentatif de la nuisance sonore réellement perçue par les riverains.** En effet, à IGMP constant : ◆ Une réduction moyenne du bruit de 1dB sur l'ensemble des mouvements, soit une réduction de 21% de l'énergie sonore pondérée (imperceptible par l'oreille humaine) permettrait une augmentation du trafic de 26% et une réduction de 2dB, une augmentation du trafic de 58%. Il est donc possible d'avoir un IGMP qui baisse tout en ayant une augmentation du trafic. ◆ Transfert de vols : Si on réduisant le trafic de nuit de 10%, soit environ 17 vols par nuit en moins (ce qui est négligeable), avec un transfert de ces vols en soirée (donc en concevant le même nombre de mouvements sur 24h) cela entrainerait une chute de l'IGMP de 2,25 points

Proposition 21	**Ville et Aéroport demande à la place l'adoption d'indicateurs événementiels de type NA (Number Above), notamment le NA65, qui caractérise mieux la gêne sonore perçue par les riverains. Pour quantifier la gêne sonore il faudrait prendre en compte : le LAmax ou LAeq de chaque avion et le NAx (par ex: le nombre d'événements sonores dépassant un seuil fixé). On peut imaginer la création d'un nouvel outil : "UN INDICATEUR DE GENE SONORE"(IGS) qui serait certainement beaucoup plus représentatif de la nuisance réelle perçue par les riverains.**

Proposition 22	**Ville et Aéroport demande la publication annuelle les cartes de bruit de l'indice NA65 journalier moyen sur l'année ainsi que le nombre de riverains exposés à NA65≥50 /jour.** L'objectif est d'informer au mieux les populations riveraines des aéroports acnusés sur l'évolution du bruit aérien. L'indicateur IGMP utilisé aujourd'hui notamment à Paris-CDG ne caractérise en rien la gêne ressentie par les riverains. En effet, cet indicateur ne prend en compte ni les modifications de trajectoires, les zones et les populations survolées, les reports d'un doublet sur l'autre. Enfin, la formule qui permet d'agglomérer les émissions de jour et de nuit n'a aucun sens physique et de ce fait se prête particulièrement mal à des interprétations. L'analyse de chacune des deux composantes seule a du sens.

V) L'harmonisation des procédures PEB/PGS et la proposition d'une nouvelle cartographie unique dans un souci de simplification.

Il s'agit de rechercher une meilleure articulation entre le dispositif de maîtrise de l'urbanisme au voisinage des aérodromes (dont l'outil est le plan d'exposition au bruit – PEB) et le dispositif d'aide financière à l'insonorisation existant en faveur des riverains des principaux aérodromes (dont le périmètre est déterminé par le plan de gêne sonore – PGS). A ce titre, il est proposé la mise en cohérence systématique du PEB et du PGS, notamment à travers l'utilisation de courbes de bruit communes. Il est préconisé en particulier la prise en compte d'hypothèses de court terme identiques pour l'établissement des deux plans, la synchronisation de l'élaboration de ces derniers dans le cadre d'une procédure unique, sur la base d'une documentation commune et selon une périodicité minimale et, enfin, le recours à des dénominations des plans plus signifiantes.

Les mesures envisagées visent ainsi une simplification et une meilleure lisibilité de la cartographie du bruit aérien et de son usage.

Rappelons que ces plans, aux logiques différentes et élaborés sur la base d'hypothèses différentes (hypothèses de court terme pour le PGS afin de constater une gêne actuelle et intégration d'hypothèses de long terme pour le PEB afin d'intégrer les prévisions maximales de développement de la plateforme), sont établis aux termes de procédures différentes : un PGS est établi après consultation des communes concernées, de la commission consultative d'aide aux riverains de l'aérodrome et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) ; un PEB fait l'objet de la consultation des communes et établissements publics de coopération intercommunale concernés, de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome et de l'ACNUSA, mais fait également l'objet d'une enquête publique régie par le code de l'environnement.

Néanmoins, le PEB et le PGS se traduisent tous deux par une cartographie du bruit, utilisant l'indice de bruit Lden et des plans composés essentiellement de trois zones de bruit identifiées à partir d'hypothèses qui, si l'élaboration intervient au même moment, sont pour parties communes (a contrario, des dates de révisions différentes et le choix d'indices Lden pour les limites extérieures éventuellement divergents peuvent introduire des disparités entre le PEB et le PGS d'un même aérodrome).

En pratique, une telle solution conduirait à l'établissement d'un rapport de présentation unique pour les deux plans, permettant alors de rassembler autour du plan d'exposition au bruit - sans toutefois passer par une fusion totale des plans - l'ensemble des documents liés à la cartographie du bruit de l'aérodrome, soit :

- ✔ - un rapport de présentation présentant d'une part les éléments liés à la maîtrise de l'urbanisme et d'autre part les éléments liés à l'aide à l'insonorisation ;
- ✔ - des documents cartographiques, dont une carte représentant les zones de limitation de la construction et correspondant à l'actuel PEB et une carte représentant les zones d'éligibilité à l'aide à l'insonorisation et correspondant à l'actuel PGS ;
- ✔ - des annexes : notamment les cartes de bruit stratégiques et le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome.

Toujours dans un souci de simplification et de lisibilité de l'action publique, le PEB pourrait être renommé « plan de prévention de l'urbanisme » au voisinage des aérodromes (PPU) et le PGS « plan d'aide à l'insonorisation » des riverains des aérodromes (PAI), afin que les objets respectifs de ces deux plans soient immédiatement compréhensibles par les parties prenantes.

La solution préconisée aboutirait donc à une véritable mise en cohérence des outils visant d'une part à la maîtrise de l'urbanisme et d'autre part à l'aide à l'insonorisation ; elle permettrait aussi une simplification des procédures. Elle garantirait ainsi une meilleure lisibilité et une plus grande efficacité du dispositif dans son ensemble.

Proposition 23	Retenir les courbes du PEB comme référence unique à l'élaboration du plan servant à la maîtrise de l'urbanisme (PEB) et à l'élaboration du plan servant à l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation (courbes de court terme du PEB), tout en maintenant le principe de deux plans distincts. Élaborer et réviser conjointement ces deux plans dans le cadre d'une procédure unique. Élaborer, pour les aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts, un rapport de présentation commun pour le PEB et le PGS, permettant alors de rassembler en un dossier unique l'ensemble des documents lié à la cartographie du bruit de l'aérodrome (PEB, PGS et, le cas échéant, cartes de bruit stratégiques et plan de prévention du bruit dans l'environnement). Prévoir une périodicité minimale pour la révision de ces deux plans, une périodicité décennale pouvant être retenue. Renommer le PEB et le PGS de façon plus immédiatement intelligible (par exemple sous les dénominations respectives de « plan de prévention de l'urbanisme au voisinage des aérodromes » – PPU – et de « plan d'aide à l'insonorisation » des riverains des aérodromes – PAI).

VI) Le renforcement des pouvoirs de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

Créée par la loi du 12 juillet 1999, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est une autorité administrative indépendante chargée de la régulation des nuisances sonores et environnementales générées par le trafic aérien. Elle veille à la mise en œuvre des politiques publiques en matière de lutte contre les nuisances aériennes, notamment par le contrôle du respect des restrictions d'exploitation, la mesure des nuisances sonores et l'application des sanctions en cas de non-conformité.

L'ACNUSA joue ainsi un rôle essentiel dans la régulation des nuisances sonores et environnementales liées aux activités aéroportuaires. Cependant, les pouvoirs dont elle dispose à ce jour s'avèrent insuffisants face à l'augmentation du trafic aérien, à la montée des exigences climatiques et environnementales et aux attentes légitimes des populations riveraines. Ses compétences et les mesures existantes, bien qu'ayant permis certaines avancées, restent largement insuffisantes pour garantir une bonne régulation du secteur aéronautique et une réduction significative des nuisances sanitaires et environnementales qui en découlent. Les mécanismes actuels de contrôle ne permettent pas une action rapide et proportionnée face aux infractions aux réglementations liées aux activités aéroportuaires. De plus, les sanctions financières en vigueur sont trop relatives pour dissuader efficacement les compagnies aériennes contrevenantes, tandis que l'absence de pouvoirs coercitifs pour imposer des mesures correctives constitue une limite majeure aux actions de l'ACNUSA.

Proposition 24	**L'administration centrale dispose d'un délai de 6 mois pour répondre aux recommandations formulées par l'ACNUSA dans son rapport d'activité annuel. Un doublement du plafond des amendes que l'ACNUSA peut imposer aux compagnies aériennes en cas de non-respect des règles environnementales et sonores est proposé (soit 80 000 euros au lieu de 40 000 euros). De plus, il est demandé de clarifier et harmoniser les procédures de sanction de l'ACNUSA afin d'améliorer leur lisibilité et leur efficacité. Enfin, il est proposé la consultation obligatoire de l'ACNUSA avant toute modification de la circulation aérienne, la publication systématique de son avis afin d'informer le public et d'éclairer le débat lors des enquêtes publiques.**