Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ENERGIE

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Paris, le 3 - FEV. 2014

SCOP : 13026777-3

Monsieur le Vice-Président,

Je souhaite confier au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable une mission de réflexion sur le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes. Ce dispositif concerne les douze plus grands aéroports civils français sur la base du principe pollueur-payeur. Il est financé par une taxe, la TNSA, régie par l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts prélevée auprès des compagnies aériennes pour chaque décollage. Les dépenses d'insonorisation sont pour leur part régies par les articles L. 571-14 et suivants du code de l'environnement, et gérées par les exploitants d'aéroport, pour le compte de l'Etat.

Depuis sa création en 2005, le dispositif a connu régulièrement des aléas de gestion liés à la déconnexion entre le flux des ressources et celui des dépenses, créant alternativement des listes d'attente très importantes, et critiquées à juste titre par les élus et les riverains, puis des excédents de trésorerie difficiles à justifier dans un contexte où les compagnies aériennes qui les alimentent sont elles-mêmes en crise.

Si la ressource produite par la TNSA semble relativement prévisible, elle est néanmoins affectée d'une orientation baissière, liée à la modernisation des flottes et à la réduction tendancielle du nombre de mouvements sur les aéroports en régions. Cet effet est vertueux en réduisant les nuisances subies par les riverains, mais s'agissant d'une taxe environnementale, entraîne - à dispositif constant - une diminution tendancielle des ressources.

Pour sa part, la demande d'aide à l'insonorisation présentée par les riverains qui la sollicite des gestionnaires des fonds est très variable et difficile à prévoir, sujette à la conjoncture économique, et sensible aux ajustements pris par les pouvoirs publics comme le relèvement temporaire du taux d'aide à 100% ou la révision des Plans de Gêne Sonore (PGS).

Jusqu'ici l'Etat a cherché à ajuster les recettes aux dépenses en modifiant en tant que de besoin les taux unitaires de la TNSA. Mais, outre que cette méthode ne permet jamais des ajustements en temps réel, elle n'apparaît pas compatible avec les exigences de stabilité fiscale et avec l'encadrement des taxes affectées instauré par le Parlement, à hauteur de 49 M€ à ce jour en ce qui concerne la TNSA.

Monsieur Patrice PARISÉ
Vice-Président
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE

Dans ce contexte, je vous demande donc de constituer une mission chargée de mener une réflexion et de me faire des propositions d'évolution de ce dispositif en vue de remédier à ces difficultés, en vous concentrant à titre d'illustration sur la région parisienne.

A partir d'un diagnostic qu'elle pourra établir en liaison avec les parties prenantes concernées, notamment les services de l'Etat, élus, associations de riverains, Aéroports de Paris, compagnies aériennes et l'ACNUSA, ses propositions devront définir les adaptations à apporter au dispositif pour optimiser l'utilisation des sources de financement public disponibles et les inscrire dans une trajectoire financière stabilisée , dans un contexte où le poids de la fiscalité devra durablement rester limité et où les ressources budgétaires de l'Etat ne peuvent y suppléer. Les propositions formulées devront également contribuer à l'amélioration, pour les riverains, du circuit de la demande de financement et notamment à la réduction de la durée du traitement des dossiers.

A cette fin, il conviendra d'examiner notamment et de manière non limitative la possibilité de mettre en œuvre trois pistes d'évolution :

- un fonctionnement en programmation sur la base d'un budget annuel accompagné de priorités sectorielles afin de définir les dossiers qui seront traités prioritairement et ceux qui pourront être différés,

- une meilleure articulation du couplage entre amélioration thermique et amélioration acoustique, et la cohérence avec les opérations de réaménagement urbain,

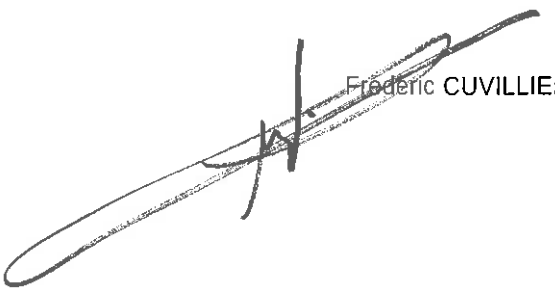
- la création d'une obligation de service public dont la responsabilité relèvera de chacun des douze aéroports concernés à l'instar de la taxe d'aéroport. Dans cette approche, les contours exacts de cette obligation de service public ainsi que ses modalités de financement devront également être précisés.

De façon générale, vous veillerez dans vos propositions à prendre en compte l'objectif de simplification globale du dispositif, de façon à rendre les aides plus accessibles aux bénéficiaires et à en minimiser la charge administrative et financière.

La Direction Générale de l'Aviation Civile, et en particulier la sous-direction du développement durable, sera à votre disposition en tant que de besoin pour tout renseignement afférent au dispositif et aux coordonnées des différents acteurs, de même que le bureau des transports de la Direction du budget sur les aspects financiers.

Je vous remercie de bien vouloir me communiquer votre rapport final avant la fin du mois de mai 2014, tout en me tenant informé dès mars 2014 de l'avancement de la mission et des premières orientations qui s'en dégagent.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Frédéric CUVILLIER