

Audience au Ministère de l'Écologie

Colère des élus de Ville et Aéroport face au blocage du dispositif d'aide aux riverains en Ile-de-France

Une délégation d'élus franciliens (Roissy CDG – Orly) de l'association Ville et Aéroport a été reçue le 9 décembre par le cabinet du Secrétaire d'Etat aux Transports afin d'aborder la question brûlante du dispositif d'aide aux riverains autour des aéroports parisiens. Ville et Aéroport a vivement critiqué le blocage des aides permettant l'insonorisation des logements des riverains ainsi que la situation critique traversée par les entreprises du secteur. Elle demande à l'Etat de prendre des mesures exceptionnelles parmi lesquelles la proposition d'une contribution volontaire d'Aéroports de Paris aux côtés des compagnies aériennes.



Critique de l'effet de ciseau provoqué par des décisions positives et négatives prises en 2013 et qui produisent leur plein effet en 2014

Des mesures positives et négatives ont été prises concomitamment en 2013, ce qui a provoqué un effet de ciseau qui n'a pas été anticipé. Les mesures négatives renvoient au plafonnement de la TNSA à 49 millions d'euros dans le cadre de la loi de finances 2014 ainsi qu'à l'arrêté de mars 2013 qui a revu à la baisse les tarifs de la TNSA des aéroports parisiens. Celles-ci ont été motivées par la mise en place du plan de compétitivité des transporteurs aériens. Sur ce point Air France a indiqué à Ville et Aéroport qu'elle n'avait jamais sollicité une baisse des recettes de TNSA. D'autre part, la révision des plans de gêne sonore des aéroports parisiens a augmenté le nombre d'ayant droits au dispositif (+ 45000 logements éligibles) et la prolongation de l'aide à 100% jusqu'au 31 décembre 2014 a été décidée.

Depuis, un effet ciseau est observé. En effet, l'année 2014 a concentré les effets contraires des baisses de recettes TNSA (- 48,5 millions d'euros cumulés en 2013 en Ile-de-France) et des augmentations de dépenses (financement à 100% et + 45000 logements éligibles avec la révision des PGS). Cette situation est critique en Ile-de-France, où la trésorerie est passée d'un montant d'environ 67 millions d'euros fin 2011 à 250 000 euros fin juillet 2014.

Dans le cadre du PLF 2015, le gouvernement a confirmé le plafonnement de la TNSA et sa révision à la baisse (48 millions d'euros pour 2015) chaque année. Quant à l'aide à 100%, elle ne sera pas reconduite au-delà du 31 décembre 2014. Un retour au 80% pour les opérations individuelles et 95% pour les opérations groupées est préconisé.

État des lieux chiffré : l'article 11 du PLFR 2014 répond très insuffisamment aux besoins de trésorerie communiqués par la DGAC

L'article 11 du PLFR 2014 modifie les tarifs et les groupes d'aérodromes de la TNSA (*article 1609 quater viciés A du Code général des Impôts*) Il s'agit du fruit de réflexions portant sur une nouvelle répartition du produit de la TNSA entre l'Ile-de-France et les grands aéroports régionaux. A plafond donné, l'idée est de réviser les tarifs appliqués aux groupes d'aérodromes et les fourchettes définies pour chacun des groupes.

Cette révision permet de remonter les tarifs de la TNSA pour les aéroports parisiens, ce qui conduit à une augmentation des recettes annuelles pour l'Ile de France de l'ordre de **6 à 8 millions d'euros**. Cela porte les recettes annuelles prévisibles aux alentours de **40 millions d'euros (dont environ 25 millions pour Paris-CDG et 15 millions pour Paris-Orly)**.

Mais l'effet demeure insuffisant au regard des besoins de trésorerie actuellement observés par la Direction générale de l'aviation civile sur les deux aéroports parisiens : **70 millions d'euros d'aide pour Paris-CDG + 36,5 millions d'euros d'aide pour Paris-Orly. Soit 106,5 millions d'euros de trésorerie attendue pour le financement de près de 8000 dossiers d'insonorisation en souffrance.**

Face au blocage du dispositif, Ville et Aéroport formule des propositions

Afin de répondre à cet effet de ciseau qui a des incidences sur le cadre de vie des riverains et la vie économique des entreprises spécialisées dans l'insonorisation, les élus ont formulé plusieurs propositions :

- **le principe d'avances de trésorerie remboursables accordées à ADP avec garantie de l'Etat dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe dans le cadre d'une convention juridique** ; cette proposition a reçu l'accord d'Aéroports de Paris mais le ministère du Budget ne l'a pas retenu lors de la préparation des lois de finances
- **la suppression pure et simple du plafond de la TNSA** compte-tenu des besoins de trésorerie ou à défaut son relèvement à hauteur de 60 millions d'euros par an

<p>correspondant au niveau des recettes en 2010 ; le PLFR 2014 a fixé ce plafond à 48 millions d'euros et celui-ci devrait baisser chaque année (47 millions en 2016, 46 millions en 2017)</p>
<p>➤ la pérennisation de l'aide à 100% au-delà du 31 décembre 2014, un retour au 80% pour les opérations individuelles aurait un effet dissuasif sur les demandes des riverains ; le ministère a confirmé la disparition du 100% à compter du 1^{er} janvier 2015 et un retour au 80% pour les opérations individuelles, 95% pour les opérations groupées</p>
<p>➤ la mise à contribution volontaire exceptionnelle d'Aéroports de Paris initiée par l'Etat. ADP pourrait prendre à sa charge une partie des frais de gestion prélevés sur les recettes de TNSA ; il existe un déséquilibre entre la situation financière des compagnies aériennes et celle d'Aéroports de Paris qui dégage un chiffre d'affaires positif dû à ses activités extra-aéronautiques (commerces, parkings, etc.) et au régime de la double caisse unique au monde. Ville et Aéroport propose que l'Etat, actionnaire principal de l'entreprise, négocie cette contribution volontaire exceptionnelle versée par ADP à la TNSA. Il s'agirait d'introduire une disposition dans le cadre du nouveau contrat de régulation économique (CRE 2016-2020) qui sera finalisé entre ADP et l'Etat à l'été 2015. Par ailleurs, l'article 89 du Grenelle permet la contribution du gestionnaire d'une infrastructure de transport à l'égard de son territoire d'implantation</p>

Nécessité d'une remise à plat du dispositif d'aide aux riverains

Lors de l'audience, Ville et Aéroport a obtenu le rapport final du CGEDD sur l'évaluation du dispositif d'aide aux riverains non encore rendu public bien que remis à Frédéric CUVILLIER en juin 2014. Cette mission du CGEDD n'était intéressante que si l'on entendait remettre à plat le dispositif d'aide à l'insonorisation afin de juger à la fois de son efficacité technique et financière. Cela permettait d'envisager ensuite les mesures à prendre pour améliorer ce dispositif.

La lettre de mission était trop contrainte et s'appuyait sur trois pistes d'évolution dont notamment **la mise en place d'une programmation des dépenses de la TNSA afin de permettre de prioriser l'attribution des aides** en fonction des zones du PGS concerné, et de **favoriser des actions plus cohérentes entre opérations d'isolation thermique des logements et celles relatives à l'isolation phonique** ; enfin il s'agissait de **fluidifier le dispositif de gestion des aides en redéfinissant les responsabilités des différents acteurs (Etat, CCE, Aéroports) dans l'optique d'assurer la performance optimale du système**

Le rapport du CGEDD n'a pas évalué l'efficacité technique du dispositif d'une part. En quoi le diagnostic établi et les travaux d'insonorisation réalisés permettent-ils d'atténuer les nuisances sonores pour les riverains ? Sur ce volet, une large enquête de satisfaction auprès des riverains devrait être conduite.

D'autre part, l'efficacité de la procédure avec les gestionnaires d'aéroports n'a pas fait l'objet d'une approche critique. Sur le volet de l'évaluation financière, la gestion du dispositif doit-elle être confiée aux gestionnaires d'aéroports ?

Ville et Aéroport considère que la gestion du dispositif d'aide aux riverains devrait être confiée aux communautés aéroportuaires et qu'il existe un enjeu majeur résidant dans l'articulation entre les deux dispositifs d'isolation thermique et phonique.

La programmation de l'aide aux riverains proposé par la DGAC est inacceptable

Afin d'optimiser et de rationaliser le dispositif, la DGAC propose notamment l'établissement d'une programmation de l'aide prévue par le code de l'environnement et en fonction de différents critères tels que le niveau d'exposition au bruit, opérations groupées dans l'habitat collectif, date de la demande, spécificités locales le cas échéant.

Pour Ville et Aéroport, cette programmation est synonyme de gestion de la pénurie ou d'organisation de la régression. La priorisation des demandes est une idée insupportable et indéfendable devant les riverains qui subissent de la même façon au quotidien les nuisances sonores aériennes. Dans cette affaire, tout est fait pour décourager le riverain (retour au 80%, programmation des aides, etc.).

La situation sur le terrain est très critique et les élus de Ville et Aéroport demandent que leurs propositions soient prises en compte alors que sont programmées cette semaine les Commissions consultatives d'aide aux riverains de Paris-CDG et Paris-Orly

Rapport du CGEDD : "Etude pour une optimisation de l'insonorisation des locaux au voisinage des aéroports"



AGENDA VILLE & AEROPORT