

n° - 009392-01

mai 2014

## Étude pour une optimisation de l'insonorisation des locaux au voisinage des aéroports



**CONSEIL GÉNÉRAL**  
**DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**Rapport n° : 009392-01**

**Etude pour une optimisation de l'insonorisation  
des locaux au voisinage des aéroports**

établi par

**Christian Assailly**

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

**Jean Pierre Decourcelle**

Architecte et Urbaniste en chef de l'État

**mai 2014**

## Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil<sup>(1)</sup>.

Rapport CGEDD n° 009392-01

Date du rapport : mai 2014

Titre : Etude pour une optimisation de l'insonorisation des locaux au voisinage des aéroports

Commanditaire(s) :  
Ministre délégué chargé des transports, de la mer et  
de la pêche

Date de la commande :  
03/02/2014

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Christian Assailly, Jean Pierre Decourcelle

Coordonnateur(trice) : Christian Assailly

Superviseur(euse) : Alain Lecomte

Relecteur(trice) : Pierre Narring

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 44

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

# Sommaire

<b>Résumé .....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>Liste hiérarchisée des recommandations .....</b>	<b><a href="#">6</a></b>
Recommandations de niveau 1.....	<a href="#">6</a>
Recommandations de niveau 2.....	<a href="#">7</a>
Recommandations de niveau 3.....	<a href="#">7</a>
<b>Introduction.....</b>	<b><a href="#">8</a></b>
<b>1 La réglementation.....</b>	<b><a href="#">9</a></b>
1.1. Réglementation européenne.....	<a href="#">9</a>
1.2. Historique de la réglementation française.....	<a href="#">10</a>
1.3. Modalités législatives et réglementaires en vigueur.....	<a href="#">11</a>
1.3.1. <i>La taxe</i> .....	<a href="#">11</a>
1.3.2. <i>Les aides</i> .....	<a href="#">14</a>
<b>2 Les logements dans les PGS .....</b>	<b><a href="#">17</a></b>
2.1. Le nombre de logements et de bâtiments publics à insonoriser en Ile de France.....	<a href="#">17</a>
2.1.1. <i>Le parc de logements</i> .....	<a href="#">17</a>
2.1.2. <i>Estimation du nombre d'établissements d'éducation et de santé - ESS - à insonoriser dans les PGS des aéroports de Paris</i> .....	<a href="#">23</a>
2.1.3. <i>Le nombre de logements insonorisés et à insonoriser en province</i> .....	<a href="#">24</a>
2.2. Coût moyen des travaux d'insonorisation des logements .....	<a href="#">24</a>
2.2.1. <i>Le montant des aides pour l'Île-de-France et Toulouse</i> .....	<a href="#">24</a>
2.2.2. <i>Le coût réel des travaux et le "reste à charge" pour les bénéficiaires</i> .....	<a href="#">26</a>
2.2.3. <i>Éléments techniques à prendre en compte pour l'amélioration du dispositif</i> .....	<a href="#">27</a>
2.2.4. <i>Éléments financiers à prendre en compte pour l'amélioration du dispositif</i> .....	<a href="#">27</a>
<b>3 Situation actuelle de la TNSA .....</b>	<b><a href="#">30</a></b>
3.1. Les aéroports parisiens .....	<a href="#">30</a>
3.1.1. <i>Les recettes de la TNSA</i> .....	<a href="#">30</a>
3.1.2. <i>Les dépenses annuelles d'insonorisation</i> .....	<a href="#">30</a>
3.1.3. <i>La trésorerie de la TNSA d'ADP</i> .....	<a href="#">32</a>
3.1.4. <i>La gestion technique et administrative des travaux</i> .....	<a href="#">32</a>
3.2. Les aéroports de province.....	<a href="#">34</a>
3.2.1. <i>Les recettes de la TNSA</i> .....	<a href="#">34</a>
3.2.2. <i>Les dépenses annuelles d'insonorisation</i> .....	<a href="#">34</a>
3.2.3. <i>La trésorerie de la TNSA en province</i> .....	<a href="#">35</a>
<b>4 Les propositions pour un nouveau système d'aides.....</b>	<b><a href="#">36</a></b>
4.1. Les tarifs de la TNSA.....	<a href="#">36</a>
4.2. Les nouveaux montants d'aides aux riverains.....	<a href="#">40</a>
4.3. Les aides complémentaires pour la rénovation thermique.....	<a href="#">41</a>
4.4. L'établissement d'une programmation avec des priorités.....	<a href="#">42</a>

4.5. La simplification administrative et le rôle des CCAR .....	<a href="#">44</a>
4.6. L'optimisation de la gestion administrative et technique.....	<a href="#">45</a>
4.7. Les obligations de service public.....	<a href="#">48</a>
4.8. Les difficultés de trésorerie en 2014 et 2015 pour les aéroports parisiens.....	<a href="#">49</a>
<b>Conclusion.....</b>	<b><a href="#">51</a></b>
<b>Annexes.....</b>	<b><a href="#">52</a></b>
<b>1 Lettre de commande.....</b>	<b><a href="#">53</a></b>
<b>2 Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b><a href="#">55</a></b>
<b>3 Parangonnage des systèmes d'aide aux riverains en Europe.....</b>	<b><a href="#">58</a></b>
3.1. Allemagne.....	<a href="#">59</a>
3.2. Espagne.....	<a href="#">59</a>
3.3. Pays-Bas.....	<a href="#">60</a>
3.4. Royaume-Uni.....	<a href="#">60</a>
3.5. Danemark.....	<a href="#">60</a>
3.6. Suisse.....	<a href="#">61</a>
3.7. Italie .....	<a href="#">61</a>
<b>4 Position des acteurs de l'insonorisation.....</b>	<b><a href="#">62</a></b>
4.1. Les administrations .....	<a href="#">62</a>
4.2. Les exploitants d'aéroports.....	<a href="#">65</a>
4.3. Les élus .....	<a href="#">67</a>
4.4. Les associations environnementales .....	<a href="#">68</a>
4.5. L'ACNUSA.....	<a href="#">70</a>
4.6. Les compagnies aériennes.....	<a href="#">71</a>
4.7. Les agences compétentes pour l'habitat et la rénovation thermique .....	<a href="#">73</a>
<b>5 Synthèse des aides de l'ANAH (programme « habiter mieux »).....</b>	<b><a href="#">77</a></b>
<b>6 Simulation de travaux de rénovation thermo-acoustique.....</b>	<b><a href="#">78</a></b>
<b>7 Simulation du montant global des aides avec la nouvelle grille proposée au § 4.6 (réalisée par le BET Espace 9).....</b>	<b><a href="#">79</a></b>
<b>8 Glossaire des sigles et acronymes.....</b>	<b><a href="#">81</a></b>

## Résumé

Conformément à la lettre de commande, la mission s'est attachée à proposer un nouveau système d'indemnisation des riverains autour des aérodromes applicable aux aéroports parisiens et aux aéroports de province à partir de l'exercice 2015, en préconisant par ailleurs des mesures destinées à permettre de traiter l'urgence de la situation francilienne.

La mission a procédé à une analyse technique et financière des besoins restant à satisfaire en région parisienne.

Il est ainsi apparu que le parc de maisons individuelles des propriétaires occupants avait le plus bénéficié du « guichet » de la taxe de nuisances sonores aériennes et qu'il restait désormais une large majorité de logements collectifs à traiter, soit sous forme de copropriétés privées soit de parc locatif HLM.

Le nombre et le coût des locaux restant à insonoriser autour des aéroports franciliens ont été ainsi estimés à environ 60 000 logements et à 180 établissements d'éducation et de santé, pour un montant de 631 M€ avec le taux actuel d'aide à 100 % dans toutes les zones de bruit.

Le nombre de logements en province a été considéré égal à 10 000 logements environ (5 000 à Toulouse et 5 000 autour des autres aérodromes).

Ces chiffres encore élevés s'expliquent en grande partie par l'extension des plans de gêne sonores franciliens qui a fait augmenter le nombre de logements éligibles de 45 000 unités alors que le dispositif d'aide est parvenu à insonoriser, depuis 1995, le nombre très significatif de 51 000 logements et de 129 établissements d'éducation et de santé.

À la suite d'une trentaine d'entretiens avec l'ensemble des parties prenantes qui ont nourri son expertise des aéroports franciliens et de celui de Toulouse, la mission propose de faire évoluer le système d'aides de façon à le rendre plus efficient dans le cadre budgétaire imparti.

### ***L'augmentation des tarifs de la TNSA :***

Les tarifs de la TNSA doivent être augmentés par arrêté dès la mi 2014 pour atteindre le plafond maximum de 49 M€ sur une année pleine permis par la loi avec un rééquilibrage à la baisse des tarifs de la province et à la hausse des aéroports parisiens

### ***La modulation du taux des aides :***

Il est aussi proposé de moduler les aides selon le niveau de bruit et en privilégiant les opérations groupées sur le parc collectif de la manière suivante :

- 100 % dans les zones I et II des Plans de Gêne Sonore, pour tous les logements.
- 100 % en zone III pour les opérations groupées des logements collectifs, avec au moins 60 % des logements d'un même bâtiment inclus dans l'opération groupée.
- 80 % en zone III pour les logements individuels.

- le maintien de l'avance de 20 % au début des travaux pour tous les bénéficiaires privés.

Dans ces conditions, le coût des insonorisations restant à réaliser autour des aéroports franciliens est de 593 M€ et peut être couvert en 15 années avec 40 M€ de ressources annuelles.

### ***L'optimisation technique et financière des aides :***

Il est apparu nécessaire de faire évoluer la grille des plafonds d'aides à enveloppe constante, de façon à mieux cibler les travaux les plus efficaces, notamment sur la ventilation et les combles et à réduire des pratiques inflationnistes en région parisienne sur le changement des menuiseries.

Une meilleure articulation de l'amélioration thermique et acoustique a été étudiée avec l'ANAH et l'ADEME et paraît surtout pertinente pour traiter le parc collectif occupé par des populations modestes en situation de précarité énergétique. Dans ce cas, ces riverains des PGS pourront bénéficier, en option, du complément de travaux nécessaire à une rénovation thermique efficace et l'ensemble des travaux sera alors financé entre 70 et 100 % par la TNSA et les aides à la rénovation thermique.

Cette démarche de couplage des aides devra être expérimentée à une échelle territoriale pertinente dans le cadre de plates-formes soutenues par l'ADEME qui permettront aux collectivités de jouer un rôle d'animation et de suivi et de décloisonner l'action des différents intervenants.

L'optimisation des coûts et de l'efficacité des travaux impose un renforcement du suivi technique et le recours systématique à des assistants à maîtrise d'ouvrage, dans le processus de diagnostic, de consultation et de choix des entreprises et de contrôle des travaux. Des missions complémentaires qui devraient être financées par l'ANAH, porteront également sur les audits énergétiques et sur les montages financiers en fonction des ressources des bénéficiaires.

### ***L'établissement d'une programmation des aides :***

La programmation annuelle des travaux, établie à partir des ressources financières de la taxe disponible pour chaque aéroport sera établie en fonction de 3 critères de priorité d'importance décroissante qui seront soumis aux Commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR):

- les zones de bruit prioritaires des PGS,
- les dossiers de logements collectifs,
- les dates de dépôt des dossiers pour les autres dossiers.

Une contrainte de délai maximum d'attente pour être insonorisé pourrait être ajoutée pour éviter des attentes trop longues pour les dossiers non prioritaires.

### ***La simplification administrative et le rôle des CCAR :***

Les commissions consultatives d'aides aux riverains auront un rôle plus stratégique et se réuniront moins souvent et leur gouvernance sera modifiée pour mieux prendre en compte les logements collectifs qui sont très majoritaires, puisqu'ils représentent plus de 80 % de ce qui reste à insonoriser en Île-de-France. Ce rôle moins opérationnel réduira les délais d'attente des riverains pour être insonorisés de l'ordre de 2 mois.

***Les obligations de service public :***

Il n'a pas paru utile aux rapporteurs d'imposer de nouvelles contraintes de service public aux exploitants aéroportuaires.

***Les mesures d'accompagnement pour assurer la transition avec le nouveau système :***

La mise en œuvre des recommandations précédentes pour rendre le système plus robuste et pérenne va être obérée, pour les aéroports franciliens, par les difficultés de trésorerie apparues en 2014 et, pour au moins 2 années, qui vont conduire à des listes d'attente pour le traitement des dossiers de 2 à 3 ans jusqu'en 2016.

Cette liste d'attente pourrait être significativement réduite si ADP procédait avec la garantie de l'État à une avance minimale de 20 M€ sur les recettes de TNSA.

## Recommandations de niveau 1

Réduire, courant 2014, les tarifs de TNSA des aéroports de province et augmenter ceux des aéroports franciliens de façon à diminuer les recettes des premiers de 2,3 M€ et à augmenter les recettes des seconds de 6,7 M€ sur une année pleine, afin d'accélérer l'insonorisation des logements dans les PGS des aéroports parisiens	38
Insonoriser seulement les résidences principales et à un taux de 100 % les logements en zones I et II, les opérations groupées de logements collectifs à condition que ces opérations concernent au moins 60 % des logements d'un même immeuble, et à un taux de 80 % les logements individuels en zone III ou les logements collectifs d'un immeuble déjà insonorisé, et maintenir une avance pour les riverains s'élevant à 20 % du coût des travaux.	41
Faire bénéficier les riverains des aérodromes s'ils le souhaitent du complément de travaux nécessaire à la rénovation thermique, les travaux d'isolation acoustique et thermique pouvant être financés entre 70 et 100 % par le cumul de l'aide à l'insonorisation et à la rénovation thermique.	42
Faire définir par la DTA un cahier des charges de missions d'AMO renforcée en rendant cette AMO obligatoire et en la faisant agréer à la fois par l'exploitant aéroportuaire et par l'ANAH et demander aux exploitants d'aéroports de mettre en place un observatoire des délais.	42
Prévoir une programmation annuelle des travaux dès l'année 2015 par les exploitants d'aéroports selon 3 critères de priorité d'importance décroissante : le niveau de bruit en Lden, puis les logements collectifs, enfin les logements individuels dans l'ordre de la date de dépôt des dossiers avec éventuellement une durée maximale d'attente pour les dossiers non prioritaires.	44
Donner des instructions aux exploitants d'aéroports et aux CCAR pour fixer les règles de priorité de la programmation annuelle, notamment la valeur de l'indice de bruit Lden minimale pour chacun des aéroports.	44
La mission attire l'attention du gouvernement sur les difficultés que va connaître la trésorerie de TNSA des aéroports parisiens entre 2014 et 2016. Cette faiblesse de la trésorerie conduira à la formation d'une liste d'attente de 2 à 3 ans pour les dossiers non prioritaires que la mission propose de réduire significativement grâce à des avances de trésorerie d'ADP garanties par l'État d'au moins 20 M€	50

## Recommandations de niveau 2

- Faire réaliser par les aéroports de Toulouse, Marseille et Nice des études pour mieux estimer le nombre de logements éligibles à l'insonorisation et connaître les besoins financiers liés à l'insonorisation des établissements d'enseignement et locaux à caractère sanitaire ou social avant de proposer par la loi une baisse de leur tarif de la TNSA. 39
- Modifier le code général des impôts et l'arrêté fixant les tarifs de la TNSA, d'une part pour permettre la fongibilité des recettes de la TNSA pour les 3 aéroports parisiens, d'autre part pour rééquilibrer les recettes d'Orly et de Roissy par une baisse des tarifs d'Orly et une hausse de ceux de Roissy. 40
- Ne plus faire examiner par la CCAR les dossiers d'aide individuelle, sauf les cas en limite des PGS, mais se concentrer sur l'examen et le suivi de la programmation annuelle et la consulter sur certains critères de programmation , comme le temps maximum d'attente, la définition des opérations groupées, la prise en compte de certaines grosses opérations de logements collectifs et leur calendrier de programmation. 45
- Modifier les plafonds d'aide à l'insonorisation à enveloppe constante dans une nouvelle grille proposée par la mission. 47
- Modifier les dispositions réglementaires pour que dans le cadre des consultations des AMO, seules des offres complètes de bouquet de travaux soient réalisées par les entreprises et que le devis de l'entreprise mieux disante serve de référence au calcul du versement de l'aide par le gestionnaire. 47
- Demander à ADP d'adapter son mode d'intervention pour mieux cibler son intervention en fonction des contextes locaux et tester des modes de gouvernance élargie dans le cadre des démonstrateurs proposés. 48

## Recommandations de niveau 3

- Demander à ADP d'améliorer la présentation de ses dossiers de CCAR avec un tableau de bord comprenant tous les éléments financiers nécessaires à l'analyse de la situation dont les engagements, les décaissements, les recettes et la trésorerie. 45
- Modifier la composition des CCAR pour donner un siège avec voix délibérative d'une part aux organismes d'HLM et d'autre part aux organismes représentant les syndicats de logements au même titre que les représentants de l'État. 45

## Introduction

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est la taxe payée par les compagnies aériennes pour financer l'aide à l'insonorisation des riverains d'aérodromes.

Le dispositif d'aide à l'insonorisation a fait régulièrement l'objet d'améliorations et a permis de traiter un nombre significatif de locaux ( 51 000 pour les aéroports parisiens) .

Globalement le dispositif a donné satisfaction aux riverains mais les mesures prises d'augmentation de la prise en charge des travaux qu'elles soient permanentes (opérations groupées, avances de 20%, augmentation des plafonds) ou provisoires jusqu'à la fin 2014 (taux de prise en charge généralisé à 100 % au lieu de 80 %) conjuguées à la baisse des tarifs de la TNSA d'avril 2013 (pour Paris-CdG -10 %, pour Orly -32 %) et au plafond<sup>1</sup> de 49 M€ voté en loi de finances 2014 compromettent l'équilibre financier du dispositif.

De plus, l'extension du dispositif à l'aéroport du Bourget fin 2011 et les nouveaux plans de gêne sonore publiés fin 2013 pour les aéroports de Roissy et Orly ont augmenté de 45 000 le nombre potentiel de logements relevant de l'aide

Les dépenses supérieures aux recettes vont conduire à une consommation totale de la trésorerie à la fin du 1er semestre 2014 en Ile-de-France.

C'est la raison pour laquelle une mission de réflexion a été confiée au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avec une échéance à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2014.

La mission doit faire des propositions pour définir des adaptations du dispositif, optimisant les ressources disponibles et améliorant le circuit de la demande de financement et le délai de traitement des dossiers en examinant en particulier les pistes d'évolutions suivantes :

- une programmation annuelle des dépenses en fonction de priorités affichées ou des zones du PGS concerné.
- Une meilleure articulation du couplage entre amélioration thermique et acoustique et la cohérence avec des opérations de renouvellement urbain.
- La création d'une obligation de service public en matière d'insonorisation des logements dont la responsabilité relève des exploitants d'aéroports.
- Une simplification globale du dispositif de façon à rendre les aides plus accessibles aux bénéficiaires et en minimiser la charge administrative et financière.

Le rapport a bénéficié des contributions de Christophe Mornon de la direction générale de l'aviation civile et de Roland Gaven de la société Espace 9.

---

<sup>1</sup> L'article 47 de la loi de finances pour 2014 prévoit ainsi les dispositions suivantes : « Chaque exploitant mentionné [...] perçoit le produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes collectée au titre de chacun des aérodromes qu'il exploite dans la limite d'un plafond individuel fixé par référence au plafond prévu au I de l'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012. Ce plafond individuel est obtenu pour chaque bénéficiaire en répartissant le montant prévu au même I au prorata des recettes réelles avant plafonnement encaissées pour le bénéficiaire l'année de référence. »

# 1 La réglementation

*Dans ce premier chapitre, la mission s'est attachée à décrire la réglementation européenne et nationale pour l'aide aux riverains au voisinage des aérodromes avec son historique.*

*Un parangonnage des procédures en usage dans les principaux pays européens figure en annexe 3.*

## 1.1. Réglementation européenne

La directive européenne n° 2002/30 du 26 mars 2002 fixe les règles et les procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. L'approche équilibrée est définie dans l'article 2 de cette directive comme « une approche en vertu de laquelle les États membres examinent les mesures applicables en vue de résoudre le problème du bruit dans un aéroport situé sur leur territoire, et plus précisément les effets prévisibles de mesures de réduction à la source du bruit généré par les aéronefs, de mesures d'aménagement et de gestion du territoire, de procédures d'exploitation dites « à moindre bruit » et des restrictions d'exploitation ». La transposition de cette directive repose sur le décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004 et deux arrêtés, l'un en date du 10 novembre 2004 et l'autre du 17 juillet 2006.

En particulier, le deuxième pilier de l'approche équilibrée, « aménagement et gestion du territoire », comprend deux volets :

- un volet préventif qui consiste à empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer autour de l'aéroport sous les nuisances sonores aériennes (en droit français, c'est le rôle du plan d'exposition au bruit qui réglemente l'urbanisation autour des aérodromes) ;
- et un volet curatif pour les populations déjà installées : c'est le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements pour les riverains des grands aérodromes, sur la base du plan de gêne sonore en France.

La directive du Parlement européen et du Conseil publiée le 25 juin 2002 et relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement a complété l'ensemble actuel des mesures communautaires prises pour lutter contre le bruit émis par les principales sources, en particulier les véhicules et les infrastructures routières et ferroviaires, et les aéronefs. Ce texte impose en particulier :

- de déterminer l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes aux États membres ,
- d'informer le public sur le bruit dans l'environnement et ses effets ,
- d'élaborer des plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit ; celle-ci devra être réalisée au plus tard le 30 juin 2007, notamment pour tous les grands aéroports ; les plans d'action correspondants devront être adoptés avant le 18 juillet 2008.

Cette directive a été transposée en droit national, à l'initiative du ministère de l'écologie et du développement durable, par une ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 ratifiée par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005, un décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés interministériels en date des 3 et 4 avril 2006.

L'insonorisation des logements des riverains des aérodromes constitue une des mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

## 1.2. Historique de la réglementation française

Le dispositif d'aide à l'insonorisation des locaux des riverains des aérodromes, instauré par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, qui institue également les plans de gêne sonore<sup>2</sup> (PGS), est entré en vigueur fin 1994. Depuis, il a évolué régulièrement.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999, ce dispositif était financé par une taxe dite d'atténuation des nuisances sonores (la « taxe bruit »), perçue auprès des transporteurs aériens utilisateurs des aéroports et dont la gestion avait été confiée à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Le décret n° 99-457<sup>3</sup> précise les bâtiments concernés par les aides et les montants alloués. L'aide est accordée pour l'insonorisation des locaux, autres que les hôtels, affectés en tout ou partie au logement, des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire ou social.

Un arrêté du 14 décembre 1994 fixe le montant plafond des prestations à prendre en considération.

L'article 103 de la loi de finances pour 1998 a étendu le dispositif aux aérodromes accueillant annuellement plus de 20 000 mouvements d'avions commerciaux de plus de 20 tonnes. L'article 45 de la loi de finances pour 1999 a institué la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) dont une partie du dispositif reprend celui de la « taxe bruit » instituée par la loi du 31 décembre 1992. Cette dernière a été supprimée et les crédits nécessaires à l'isolation acoustique des bâtiments situés aux abords des aérodromes ont alors été affectés à l'ADEME.

La loi de finances rectificative pour 2002 a revalorisé les tarifs de la taxe de la TGAP et élargi la fourchette de modulation de cette taxe, afin de la faire peser plus lourdement sur les vols effectués la nuit ou opérés avec les avions les moins performants au plan acoustique.

Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002, remplaçant l'indice psophique<sup>4</sup> par l'indice Lden pour l'établissement des PGS, a élargi les zones géographiques susceptibles d'ouvrir droit à une aide à l'insonorisation.

La loi de finances rectificative pour 2003 a supprimé le volet « transport aérien » de la TGAP pour y substituer, au 1<sup>er</sup> janvier 2005, la « taxe sur les nuisances sonores aériennes », dont le produit est intégralement affecté au financement des aides précitées. Cette même loi confie, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2004, la gestion des aides aux exploitants des plates-formes aéroportuaires.

La loi de finances rectificative pour 2004 permet d'utiliser le produit de la taxe pour aider les collectivités publiques à rembourser les emprunts contractés pour financer des travaux

---

<sup>2</sup> Établis selon les modalités fixées par le décret du 18 mars 1994 modifié par les décrets du 31 mai 1997, 30 avril 1998, 16 mai 2000 et le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 et codifiés aux articles R.571-66 et suivants du code de l'environnement.

<sup>3</sup> Modifié par le décret 2004-1079, suite à la loi de finances rectificative pour 2003

<sup>4</sup> Indice de gêne sonore pondéré en fonction du jour et de la nuit

d'insonorisation dans le cadre de conventions passées avec les exploitants d'aérodromes après avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile et de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) compétente.

La loi de finances rectificative pour 2006 étend la disposition relative aux remboursements des avances consenties par les personnes publiques, permet l'utilisation du produit de la taxe à concurrence des deux tiers des recettes pour ces remboursements, et crée un nouveau groupe tarifaire accueillant les plates-formes de Paris-Orly et Toulouse-Blagnac.

Le décret n° 2007-1825 du 24 décembre 2007 introduit une nouvelle tranche horaire « de soirée » (18h-22h) pour la taxe au cours de laquelle les décollages sont taxés d'un facteur trois par rapport aux coefficients de jour.

La loi de finances rectificative pour 2007 fait passer la borne supérieure de la fourchette des tarifs applicables à Paris-Orly de 40 € à 68 €. Nantes-Atlantique est classé dans le groupe d'aéroports n° 2 avec Paris-Charles de Gaulle, dont la fourchette des tarifs applicables est de 10 € à 22 €.

Le décret n° 2009-647 du 9 juin 2009 porte le taux d'aide à 95% pour les opérations d'insonorisation groupées<sup>5</sup>, contre 80% en droit commun.

Depuis le décret n°2010-543, les riverains qui bénéficient du taux de 90%, 95% ou 100 % peuvent recevoir la partie de l'aide financière<sup>6</sup> excédant 80 % avant le début des travaux et n'ont plus l'obligation de faire l'avance du paiement aux entreprises.

Depuis l'arrêté du 23 février 2011, le montant des prestations à prendre en compte pour le calcul de l'aide à l'insonorisation comprend désormais les postes de travaux particulièrement lourds (système de ventilation en logement collectif, traitement de la toiture par l'extérieur, triplement des plafonds pour les opérations ANRU en zones I et II).

Le décret du 23 décembre 2011 généralise le taux d'aide à 100%, de façon temporaire, pour toutes les demandes déposées avant la fin 2013, dès lors que le demandeur a recours à une assistance complète à maîtrise d'ouvrage et, de plus, il prévoit le versement, sur demande, de 20% de l'aide dès la notification de la décision d'attribution de l'aide.

La poursuite de ces dispositions transitoires pour une année supplémentaire a été décidée début 2014 par décret en conseil d'État du 3 mars 2014.

### **1.3. Modalités législatives et réglementaires en vigueur**

#### **1.3.1. La taxe**

Les dispositions législatives relatives au dispositif d'aide à l'insonorisation sont codifiées dans le code de l'environnement sous les articles L. 571-14 à L. 571-16, et l'organisation générale du dispositif figure dans le même code sous les articles R. 571-85 à R. 571-90.

<sup>5</sup> L'arrêté du 9 juin 2009 précise qu'il s'agit d'opérations présentées par un organisme HLM, un syndicat de copropriétaires, ou 5 personnes physiques résidant dans la même commune dont la demande porte au moins sur 5 maisons individuelles.

<sup>6</sup> Sous réserve de fournir à l'exploitant les factures correspondantes non acquittées et, le cas échéant, toute précision utile demandée par l'exploitant. Le paiement des entreprises est alors effectué par les riverains dans le délai maximum d'un mois suivant la perception de l'aide. Les riverains communiquent la justification du paiement à l'exploitant.

#### Article L. 571-14 du code de l'environnement

Les exploitants des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts contribuent aux dépenses engagées par les riverains de ces aérodromes <sup>7</sup> pour la mise en oeuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. Cette contribution est financée par les ressources perçues par chaque aérodrome au titre de la taxe instituée par ce même article.

Les aérodromes concernés aujourd'hui par le dispositif sont : Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Nantes-Atlantique et Beauvais. Concernant l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, il convient de noter que si le dispositif d'aide à l'insonorisation s'y applique, les recettes, qui sont propres à cet aérodrome du fait de sa spécificité binationale, proviennent d'une autre taxe que la TNSA.

#### Article L. 571-15 du code de l'environnement

Pour définir les riverains pouvant prétendre à l'aide, il est institué, pour chaque aérodrome mentionné au I de l'article 1609 *quater* vices A du code général des impôts, un plan de gêne sonore (PGS) constatant la gêne réelle subie autour de ces aérodromes, dont les modalités d'établissement et de révision sont définies par décret.

#### Article L. 571-16 du code de l'environnement

Pour chaque aérodrome concerné, il est institué une commission qui est consultée sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'affectation des aides destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains. Elle est composée de représentants de l'État, des collectivités territoriales intéressées, des exploitants d'aéronefs, des associations de riverains et du gestionnaire de l'aérodrome. La composition et les règles de fonctionnement de cette commission sont définies par décret en Conseil d'État<sup>8</sup>.

#### Article R. 571-90 du code de l'environnement

L'exploitant de chaque aérodrome définit un programme pluriannuel d'aide aux riverains, après avis de la commission consultative d'aide aux riverains.

Les demandes d'aides sont examinées en fonction des règles de priorité figurant dans le programme pluriannuel, en tenant compte notamment de l'importance de la nuisance et de l'utilisation du local concerné.

Les aides sont attribuées par l'exploitant de l'aérodrome sur avis conforme de la commission consultative d'aide aux riverains. Lors de l'examen des demandes d'aides concernant des locaux ou des établissements situés en limite des zones I, II ou III du plan de gêne sonore, l'avis de la commission porte notamment sur leur appartenance à ces zones.

---

<sup>7</sup> Aérodromes dont le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédente

<sup>8</sup> Les articles R. 571-81 à R. 571-84 du code de l'environnement définissent la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) des aérodromes qui sont les instances consultées sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'utilisation du produit de la taxe. Un arrêté interministériel du 21 mars 2011 (budget, intérieur, environnement, transports) précise la liste des représentants des services de l'État siégeant au sein de la CCAR.

Les modalités de calcul de la taxe sont codifiées à l'article 1609 *quater* A du code général des impôts .

La TNSA est perçue au profit des exploitants des aérodromes où le nombre de mouvements annuels d'aéronefs de plus de 20 tonnes a dépassé 20 000 lors de l'une des cinq années civiles précédentes (ou à ceux de plus de 50 000 mouvements d'aéronefs de plus de 2 tonnes, si les courbes du PGS ou du PEB possèdent une intersection avec celles d'un aérodrome répondant au 1er critère. Ce qui est le cas de l'aérodrome du Bourget, dont le PGS intersecte le PEB de Paris-CDG).

La taxe est payée au plus tard le dernier jour du deuxième mois qui suit le mois ou le trimestre auquel elle se rapporte, au comptable du budget annexe " contrôle et exploitation aériens ". Ce dernier reverse ces sommes aux exploitants bénéficiaires.

Elle est affectée au financement des aides versées aux riverains et dans la limite des 2/3 du produit au remboursement à des personnes publiques des emprunts qu'elles ont contractés ou des avances qu'elles ont consenties pour des insonorisations prévues par convention passée avec le gestionnaire de l'aide<sup>9</sup> .

Le montant de la taxe se calcule, pour chaque décollage d'aéronef de plus de 2 tonnes, selon la formule  $T = t \times c \times \log(M)$  où :

- T est le produit de la taxe ;
- t est le tarif de la taxe applicable à l'aérodrome ;
- c est un coefficient de modulation<sup>10</sup> dépendant à la fois du groupe acoustique de l'aéronef et de la plage horaire de décollage, dans un rapport de 0,5 à 120 ;
- log(M) est le logarithme décimal de la masse maximale au décollage de l'aéronef concerné exprimée en tonnes.

Selon l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, le tarif de la taxe applicable sur chaque aérodrome est compris entre les valeurs inférieure et supérieure du groupe dont il relève<sup>11</sup>, en fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome, tel qu'il résulte notamment des aides à accorder en application de la réglementation en vigueur, de l'évolution prévisible des plans de gêne sonore et de celle des coûts d'insonorisation.

L'arrêté du 26 décembre 2007, modifié en dernier lieu le 13 mars 2013, pris par les ministres chargés du budget, de l'aviation civile et de l'environnement, fixe le tarif de base de la taxe applicable pour chaque aérodrome.

---

<sup>9</sup> Ces conventions sont passées sur avis conforme de la CCAR et du ministre chargé de l'aviation civile.

<sup>10</sup> Précisé par les décrets n° 99-508 puis n° 2004-1426 du 23 décembre 2004, modifié par le décret n°2007-1825 du 24 décembre 2007 qui introduit une tranche horaire 18 h-22 h avec des coefficients trois fois supérieurs à ceux de jour.

<sup>11</sup> 1er groupe : Paris-Orly et Toulouse-Blagnac : de 30 € à 68 € ; 2e groupe : Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Nantes-Atlantique : de 10 € à 22 € ; 3e groupe : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur : de 4 € à 8 € ; 4e groupe : les autres aérodromes : de 0,5 € à 3 €.

### Tarifs de la TNSA

AÉRODROMES	avril 2013 (€)	2011 (€)	2008 (€)	2007 (€)	2005 (€)
Bâle-Mulhouse	taxe spécifique				
Beauvais	4.5	4.5			
Bordeaux-Mérignac	6	6	6	8	8
Lyon-Saint-Exupéry	7	7	7	8	8
Marseille-Provence	7	7	7	8	8
Nantes-Atlantique	22	22	22	8	8
Nice-Côte d'Azur	4	6	6	8	8
Paris-CDG	17	19	19	22	22
Paris Le Bourget	19	19			
Paris-Orly	32	47	47	34	22
Strasbourg	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Toulouse-Blagnac	30	30	30	33	22

### Coefficient de modulation selon le type d'aéronef et l'heure

TYPE D'AERONEF			Coefficient de modulation		
Groupe acoustique <sup>12</sup>	Chapitre de la norme <sup>13</sup>	Marge corrigée en EPNdB	6 h-18 h	18 h-22 h	22 h-6 h
1			12	36	120
2	3 ou 5	< 5 dB	12	36	120
3	3, 4 ou 5	> 5 et < 8	6	18	50
4	3, 4 ou 5	> 8 et < 13	2	6	12
5 a	3, 4 ou 5	> 13	1	3	6
5 b	6, 8, 10 ou 11	-	0,5	1,5	5

### 1.3.2. Les aides

Articles R. 571-85 à R. 571-90 du code de l'environnement

La taxe finance :

- Les aides accordées pour l'insonorisation des locaux, autres que les hôtels, affectés en tout ou partie au logement, des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire ou social, situés en zones I, II, et III du PGS existant ou autorisés avant son approbation. Pour être éligibles, ils doivent en outre ne pas être

<sup>12</sup> Défini par un arrêté du 12 septembre 2008 (antérieurement, arrêté du 16 janvier 2004 puis arrêté du 23 décembre 2004) pris en application de l'article R. 133-2 du code de l'aviation civile

<sup>13</sup> Référence de la 2ème partie du 1er volume de l'annexe 16 à la convention OACI

situés dans le plan d'exposition au bruit en vigueur au moment de la délivrance de l'autorisation de construire. Sont éligibles :

- l'ensemble des études et opérations préalables à la réalisation des travaux de renforcement de l'isolation acoustique<sup>14</sup> ;
- les travaux de renforcement de l'isolation acoustique et de ventilation induits, conformes à la réglementation en vigueur ;
- les honoraires de syndic, dans la limite de 2 % du montant hors taxes des travaux ;
- les frais résultant de la gestion des aides financières accordées aux riverains (après approbation préalable du ministre chargé des transports) ;
- les honoraires d'assistance à maîtrise d'ouvrage assurés par l'exploitant de l'aérodrome pour le compte des riverains ;
- les frais résultant pour l'exploitant de l'aérodrome des contrôles acoustiques des chantiers réalisés, qu'il effectue par sondage ;
- les acquisitions, en zone I, lorsque des locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, ne peuvent être techniquement insonorisés, d'après les critères fixés, pour chaque aérodrome, par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, à un coût acceptable au regard de leur valeur vénale.

Les produits financiers perçus en rémunération du placement du produit de la taxe sont affectés à l'aide à l'insonorisation.

Pour les logements, les taux d'aide varient de 80% à 100% :

- 90% pour les bénéficiaires dont le revenu n'excède pas la somme de 10 224€, pour la première part de quotient familial, majorée de 2 730€ pour chaque demi-part supplémentaire, retenue pour le calcul de l'impôt sur le revenu afférent auxdits revenus ;
- 100% pour les personnes recevant l'allocation de solidarité mentionnée à l'article L. 815-1 du code de la sécurité sociale ou une des aides sociales définies aux titres Ier, III, IV du livre II du code de l'action sociale et des familles.

L'aide est versée à l'achèvement des travaux (la part au dessus de 80% peut faire l'objet d'avance).

#### Des dépenses plafond sont fixées par l'arrêté du 23 février 2011

	Plafond 2011 (€)		
	Zone I	Zone II	Zone III
Par pièce principale <sup>15</sup> logement collectif	2 000*	1 850*	1 525*
Par pièce principale logement individuel	3500	3200	2900
Par cuisine	1 850*	1 375*	1 075*
Toiture en cas de nécessité de traitement par l'extérieur	5000	5000	5000

\* L'arrêté du 23 février 2011 ajoute 1 000 € à ces montants plafonds, dans le cas où l'installation ou la rénovation d'un système mécanique ou stato-mécanique de ventilation est nécessaire, pour les logements collectifs faisant l'objet d'une demande groupée, au sens de l'article R. 571-87-1 du code de

<sup>14</sup> La part destinée aux études et opérations mentionnées au 1° de l'article R. 571-85-1 du code de l'environnement est fixée à 5 %.

<sup>15</sup> Au sens de l'article R. 111-1-1 du code de la construction et de l'habitation

*l'environnement, et pour lesquels la décision d'installer ou de rénover le système de ventilation a été adoptée par un vote de l'assemblée générale des copropriétaires.*

L'arrêté a triplé les plafonds figurant ci-dessus pour les HLM antérieurs à 1960 situés intégralement en zone I ou II du PGS et dans un périmètre faisant l'objet d'une convention signée par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine. Dans ce cas, la majoration de 1 000€ et le plafond pour toiture ne sont pas applicables.

Les demandes groupées<sup>16</sup> sont aidées à 95% pour les travaux et 100 % pour les études.

Le décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 a porté jusqu'à fin 2013 le taux d'aide à 100% de la dépense réellement exécutée (dans la limite du plafond) et pour laquelle le riverain recourt à une assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble des opérations allant de la conception de l'opération d'insonorisation à la réception des travaux<sup>17</sup>. De plus, dès la notification de la décision d'attribution de l'aide, le riverain peut recevoir un acompte de 20% de l'aide. Le décret n° 2014-287 du 3 mars 2014 prolonge le taux d'aide généralisé de 100% jusqu'au 31 décembre 2014.

Pour les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social, l'aide financière à l'insonorisation est de 100 % du montant des prestations éligibles à l'aide réellement exécutées (sans application du plafond).

---

<sup>16</sup> Définies par l'arrêté du 9 juin 2009

<sup>17</sup> Mais les plafonds mentionnés précédemment ne sont pas mis en cause par ces dispositions

## 2 Les logements dans les PGS

La mission a estimé le coût des insonorisations à réaliser pour les logements des aéroports parisiens et les bâtiments publics :

- d'abord en recensant le nombre total de logements dans les PGS parisiens,
- puis, en déduisant de ce nombre, les logements n'ayant pas le droit à l'insonorisation,
- ensuite, en enlevant les logements ayant fait l'objet d'une insonorisation au titre de la TNSA ou par l'ANRU,
- enfin, en otant les logements vides ou les résidences secondaires,

pour obtenir le nombre de logements restant à insonoriser.

Ensuite, elle a examiné la typologie des logements avec la répartition maisons individuelles, logements collectifs et bâtiments publics d'enseignement et de santé dans le parc restant à insonoriser pour déterminer le coût total maximal des insonorisations restant à réaliser.

Par la suite, elle a étudié mais de façon moins approfondie le nombre de logements restant à insonoriser en province.

Enfin, elle a chiffré les travaux d'insonorisation pour les riverains à Paris et à Toulouse et a déterminé leurs restes à charge après versement des aides.

### 2.1. Le nombre de logements et de bâtiments publics à insonoriser en Ile de France

#### 2.1.1. Le parc de logements

Le nombre de logements dans les PGS des aéroports parisiens au 1/01/2014 a été étudié pour les nouveaux PGS de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly qui ont été approuvés en décembre 2013 et celui du Bourget adopté en décembre 2011.

**Nombre de logements totaux dans les PGS  
des aéroports parisiens au 1/01/2014**

	<b>Roissy</b>	<b>Orly</b>	<b>Le Bourget</b>	<b>Total</b>
nb logements zone 1	0	235	0	235
nb logements zone 2	177	4 185	85	4 447
nb logements zone 3	96 129	47 122	14 835	158 086
<b>total nb logements</b>	<b>96 306</b>	<b>51 542</b>	<b>14 920</b>	<b>162 768</b>

Le nombre de logements dans les PGS des 3 aéroports parisiens s'élève à 162 768 au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Ce nombre s'est accru de + 14 920 logements fin 2011 avec l'approbation du PGS du Bourget et de + 30 152 logements fin 2013 avec l'extension du PGS de Roissy (+ 25 922 logements) et l'extension du PGS d'Orly (+ 4 230 logements).

97 % des logements sont dans la zone III du PGS.

Tous les logements ne sont pas éligibles en vertu du principe dit « d'antériorité » : selon ce dernier, ne sont éligibles que les logements construits antérieurement au PGS en vigueur au moment de la demande d'aide et qui ne se situaient pas dans le PEB en vigueur au moment de la délivrance de l'autorisation de construire (dates des PEB : 1975 puis 2012 à Orly, 1977, 1989, 2002 et 2007 à Roissy et pas de PEB au Bourget).

Le nombre de logements construits avant l'un des PEB applicables et donc éligibles n'est pas connu avec précision mais est estimé à partir d'une enquête TNS-SOFRES faite en 2009 qui montre que 61 % des logements dans le PGS de Roissy de l'époque et 78 % de ceux d'Orly étaient éligibles à l'insonorisation.

Depuis cette date et jusqu'en 2013, les logements construits dans les PGS d'Orly et Roissy peuvent être estimés à 2 % de ce total, ce qui abaisse le taux d'éligibilité de Roissy à 59 % et celui d'Orly à 76 % .

Pour la présente étude, ce coefficient a été aussi appliqué pour l'extension du PGS d'Orly intervenue fin 2013 mais a été fortement majoré puisque porté à 95 % pour l'extension du PGS de Roissy, car cette extension s'est faite presque entièrement en dehors de tout PEB.

Pour le Bourget, 100 % des logements sont éligibles, car il n'y a jamais eu de PEB et donc aucune limitation à l'urbanisme du fait des nuisances sonores de l'aéroport.

Ainsi, sur les 162 768 locaux situés dans les PGS, environ 42 524 ne sont pas éligibles à l'insonorisation, car ils ont été construits après la publication d'un PEB et auraient dû au moment de leur construction être insonorisés selon la réglementation de l'époque ; c'est donc de l'ordre de 120 244 locaux qui respectent le principe « d'antériorité ».

Or, 51 023 locaux ont été insonorisés soit par l'ADEME (12 776 locaux sur la période 1995/2003), soit par ADP (38 247 locaux depuis 2004) dans cette zone.

On en déduit qu'il reste environ 69 200 locaux à insonoriser au 1er janvier 2014 alors que ce nombre était de 41 321 en décembre 2013 avant l'extension des 2 PGS d'Orly et de CDG (et donc d'environ 26 000 si Paris-Le Bourget n'avait pas été doté d'un PGS).

Ainsi, le nombre de logements à insonoriser dans les aéroports parisiens s'est accru de 27 840 locaux fin 2013 soit +67 % (et de l'ordre de +160% par rapport à une situation sans PGS à Paris-Le Bourget) avec l'approbation des nouveaux PGS.

**Nombre de logements éligibles à insonorisation dans les PGS des aéroports parisiens au 01/01/2014**

	<b>Roissy</b>	<b>Orly</b>	<b>Le Bourget</b>	<b>Total</b>
nb logements zone 1	0	0	0	** Expression erronée **
nb logements zone 2	130	1 321	85	** Expression erronée **
nb logements zone 3	36 978	16 331	14 397	** Expression erronée **
total nb logements	37 108	17 652	14 482	** Expression erronée **

Parmi ces logements, certains n'ont probablement pas besoin d'insonorisation parce qu'ils ont déjà été insonorisés, ou qu'ils ne sont pas occupés à titre de résidence principale.

C'est pourquoi, pour mieux estimer le nombre de logements à insonoriser, la mission a corrigé ce chiffre de logements en enlevant tous les logements des zones du PGS ayant fait l'objet d'un programme de réhabilitation ANRU depuis 2005, soit 6 710 logements et en ne tenant pas compte des 6 % de logements vacants ou de résidences secondaires dans les communes des PGS.

**Hypothèses sur le taux de logements éligibles à ne pas insonoriser**

<b>zone PGS</b>	<b>Roissy</b>	<b>Orly</b>	<b>Le Bourget</b>	<b>Total</b>
nb logements réhabilités ANRU	3 968	240	2 502	6 710
nb logements zone 2	1 818	1 430	695	3 943

On obtient avec ces retraits un nombre de logements restant à insonoriser de 58 589 autour des aéroports parisiens.

Le nombre de logements restant à insonoriser peut être estimé avec une faible marge d'erreur par le croisement des données collectées par les rapporteurs : il s'élève globalement à environ 60 000 logements, dont la répartition géographique est indiquée dans le tableau ci après.

**Estimation du nombre de logements à insonoriser dans les PGS des aéroports de Paris**

	<b>Roissy</b>	<b>Orly</b>	<b>Le Bourget</b>	<b>Total logts</b>
zone 1	0	0	0	0
zone 2	130	1 081	85	1 296

zone 3	31 192	14 901	11 200	57 293
total	31 322	15 982	11 285	58 589

En revanche, la nature et la répartition fine de ce parc n'ont pu être approchées qu'en ordre de grandeur, pour au moins 3 raisons :

1- on ne dispose pas, dans l'estimation des parcs de logements dans les zones de PGS, de cartographie précise de répartition des trois segments significatifs de ce parc :

- les maisons individuelles, en général occupées par leurs propriétaires,
- les copropriétés privées occupées soit par leurs propriétaires soit par des locataires,
- le parc HLM locatif dans sa quasi totalité.

2- la typologie d'intervention de l'ADEME n'est pas renseignée pour les années 1995-2003.

3- la localisation entre zones II et III du PGS de l'intervention d'ADP n'est pas connue avec précision.

La mission a donc dû croiser des données issues des recensements de l'INSEE, des fichiers FILOCOM<sup>18</sup> et des fichiers AORIF<sup>19</sup> pour les bailleurs sociaux.

### **L'occupation du parc dans les communes concernées par les PGS :**

L'étude a porté sur 43 communes ayant au moins 500 logements concernés par les PGS ; elles représentent plus de 97 % de la population touchée par les nuisances sonores aériennes.

Il apparaît :

- une forte implantation HLM, pratiquement double des moyennes nationales et de 40 % supérieure à la moyenne francilienne,
- un pourcentage de propriétaires occupants moins important que les moyennes nationale et francilienne,
- une répartition des locataires privés presque exclusivement en copropriétés.

### **La typologie du parc dans les PGS :**

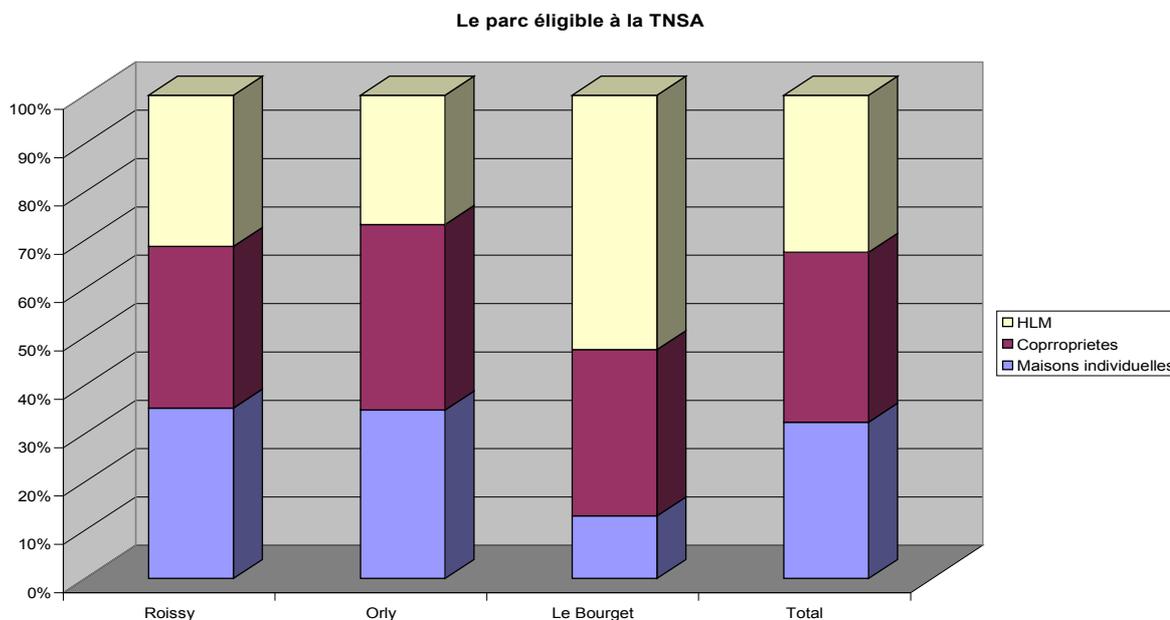
En première analyse, faute d'autres éléments disponibles, on a appliqué aux zones II et III des PGS dont on connaît le parc total de logements ordinaires (source laboratoire ADP) la répartition entre maisons individuelles, immeubles collectifs privés en copropriété et parc HLM (considéré comme exclusivement collectif) qui ressort de l'analyse du parc de résidences principales (source FILOCOM) des 43 communes déjà identifiées.

<sup>18</sup> FILOCOM - fichier des logements par commune - est un fichier constitué par la DGFIP - direction générale des Finances publiques pour le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ; il est assemblé à partir des fichiers de la taxe d'habitation, de la taxe foncière sur les propriétés bâties, des propriétaires et celui de l'impôt sur le revenu des personnes physiques.

<sup>19</sup> L'AORIF-l'Union sociale pour l'habitat d'Ile de France- est l'association professionnelle au service des organismes HLM d'Ile-de-France.

Il apparaît :

- une forte proportion de logements collectifs,
- un pourcentage de copropriétés élevé,
- une occupation mixte des copropriétés avec 49 % de locataires en copropriétés, ce qui représente un chiffre extrêmement élevé (qui atteste certainement d'une éviction des propriétaires occupants des zones de bruit<sup>20</sup>) mais la dispersion au sein de celles-ci n'est pas quantifiable à ce stade de l'étude.



### Comparaison du parc de logements avec l'intervention d'ADP

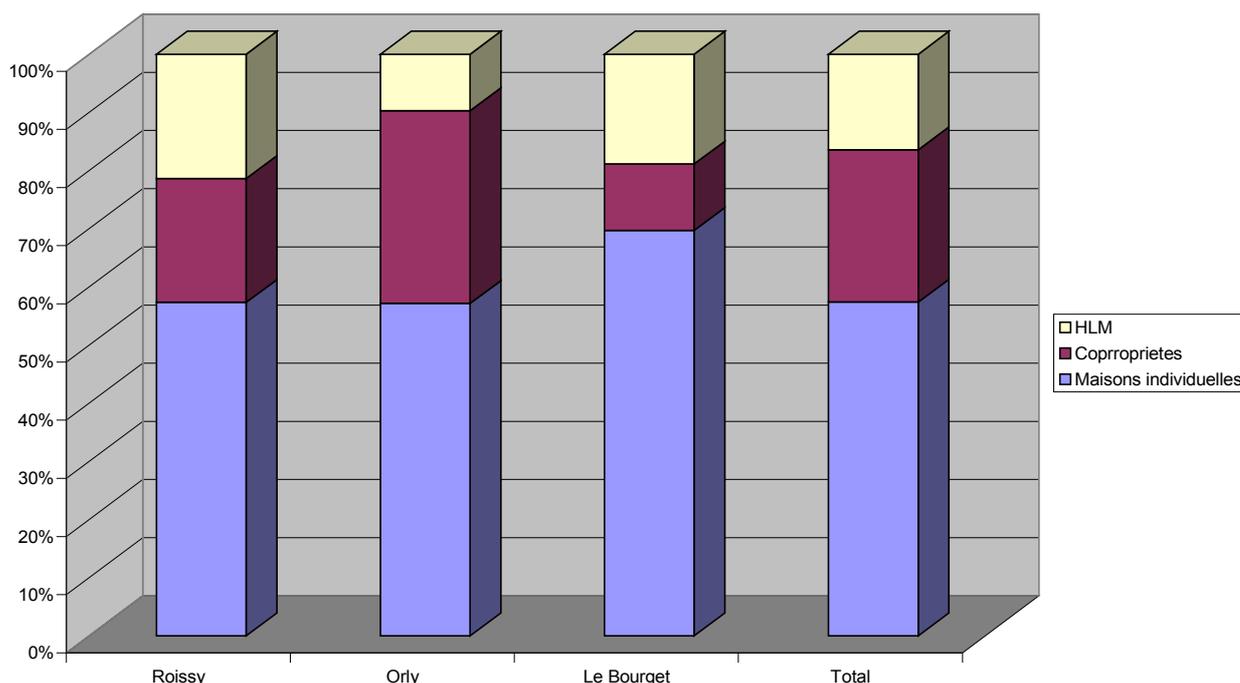
Le bilan détaillé de l'intervention d'ADP fait clairement apparaître une surreprésentation du parc de maisons individuelles (à 57 %) dans les travaux d'insonorisation réalisés dans la dernière période.

Faute de précisions, et en accord avec ADP, l'intervention gérée à l'époque par l'ADEME a été agrégée à celle d'ADP, en reprenant la même typologie; ainsi, l'intervention depuis la création du dispositif peut être représentée par le graphique suivant qui montre clairement le décalage entre la typologie du parc et la nature des interventions.

En particulier, le parc HLM a bénéficié de seulement 16 % des interventions financées par la TNSA (cependant, il a pu bénéficier par ailleurs d'autres financements comme les anciennes PALULOS dans les années 1980 et 1990 et depuis 2004 des subventions de l'ANRU sur la dizaine de quartiers dans les zones de PGS).

<sup>20</sup> La dévalorisation de ces territoires a été illustrée par l'étude « Survol » confiée par l'agence régionale de santé (ARS) Ile-de-France à Bruitparif, observatoire du bruit en région parisienne, qui a fait l'objet d'une synthèse en février 2013.

### Le parc insonorisé par la TNSA



### Cartographie du parc restant à insonoriser

Il résulte des comparaisons précédentes que l'intervention sur le parc restant à insonoriser va devoir complètement évoluer :

- En volume et en difficulté, la cible prioritaire devrait concerner les copropriétés qui ont été peu traitées globalement (pour 1/3 en volume du parc traité) en raison de la difficulté de la prise de décision et de l'absence d'un dispositif d'accompagnement et de montage spécifique à ces dossiers complexes. L'intervention déjà réalisée sur des lots individuels rendra encore plus difficile un traitement global ultérieur : **les besoins d'insonorisation des copropriétés sont estimés entre 43 à 48 % du parc restant.**

Il convient de noter la présence de copropriétés en difficulté pour lesquelles des plans de sauvegarde ou d'autres dispositifs relevant de l'ANAH ont pu être mis en place. A noter également la présence d'un parc potentiellement indigne (PPPI), notamment dans la zone d'Orly, avec par exemple l'opération PNRQAD <sup>21</sup> de Villeneuve Saint Georges.

On notera enfin une part de précarité énergétique certainement significative du parc des propriétaires occupants.

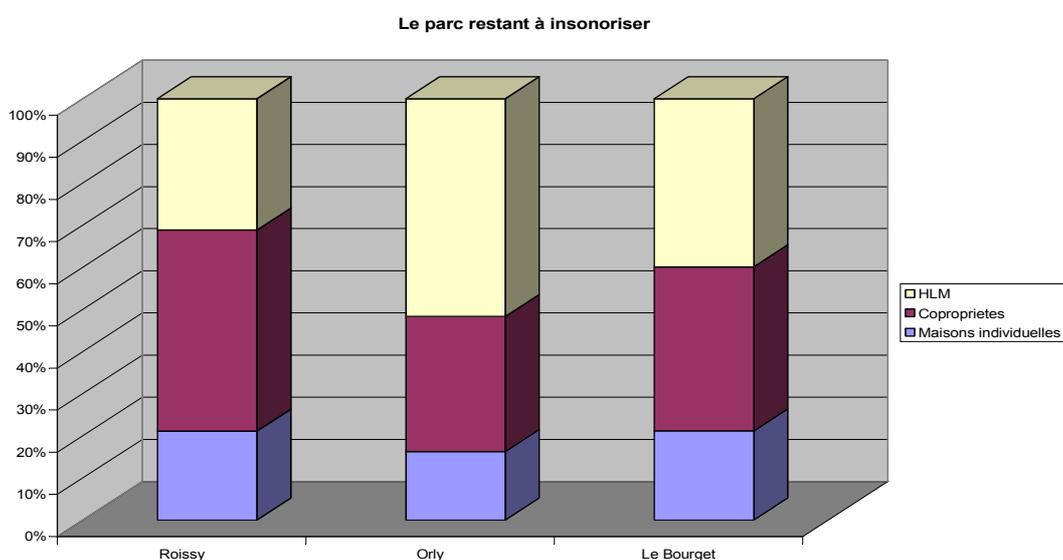
Le parc HLM, constitué en majorité de grands ensembles situés, pour la plupart, en géographie prioritaire de la politique de la ville (en cours d'évolution, suite à la promulgation de la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine), devra faire l'objet d'une approche plus globale en recherchant la complémentarité des différents financements concourant à l'amélioration du parc. **L'estimation des besoins est de 37 % du parc restant (après prise en compte des interventions de l'ANRU).**

<sup>21</sup> Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés

Enfin, le traitement du parc de maisons individuelles apparaît davantage « résiduel », avec semble-t-il, au vu des estimations, des proportions différentes selon les aéroports. **Les besoins d'insonorisation de logements individuels sont estimés entre 15 à 20 % du parc restant.**

NB : ces estimations demandent à être confortées par des études pré-opérationnelles diligentées par les conseillers des plates-formes lors de la mise en place des démonstrateurs proposés au paragraphe 4.6 portant notamment :

- sur la réalité de la localisation fine des segments de parc par rapport au zonage des nuisances<sup>22</sup>,
- sur les copropriétés, dont on connaît la complexité de la problématique,
- sur l'état réel du parc HLM et la connaissance des stratégies patrimoniales des bailleurs.



### **2.1.2. Estimation du nombre d'établissements d'éducation et de santé - ESS - à insonoriser dans les PGS des aéroports de Paris**

La TNSA insonorise aussi à 100 % les bâtiments publics d'éducation et de santé dans les PGS.

Ces établissements sont les écoles, collèges, lycées, hôpitaux, cliniques, dispensaires, instituts médico-pédagogiques, centres de PMI et crèches. Ils sont estimés à 309 dans les PGS, 129 ont déjà été insonorisés et il en reste donc 180 environ. Ils doivent être ajoutés aux logements restant à insonoriser.

Le coût moyen de leur insonorisation est de 0,8 M€; l'insonorisation restant à accomplir en la matière représente donc un montant total d'aide d'environ 144 M€ .

<sup>22</sup> A cet égard, le système d'information géographique mis en place à Toulouse semble exemplaire

### 2.1.3. Le nombre de logements insonorisés et à insonoriser en province

Nombre de logements insonorisés sur les aéroports de province

	2011	2012	2013	Solde restant
Beauvais	0	0	50	424
Bordeaux	21	36	25	639
Lyon	65	152	125	106
Marseille	136	98	96	1 500
Nantes	38	38	52	1 000
Nice	107	228	258	2 251
Strasbourg	0	0	0	0
Toulouse	296	1 065	1 000	9 548
<b>TOTAL</b>	<b>** Expression</b>	<b>** Expression</b>	<b>** Expression</b>	<b>** Expression</b>

Le seul aéroport qui a beaucoup de logements à insonoriser est Toulouse, avec un parc de logements restant à insonoriser important estimé à 9 500.

Cependant, cette estimation prend en compte tous les logements potentiellement éligibles du PGS, y compris ceux qui n'ont pas le droit à l'insonorisation car situés à l'intérieur du PEB et construits après le 1er PEB.

L'exploitant aéroportuaire n'a pas fait d'estimations sur le nombre de ces logements mais en comparant avec l'aéroport d'Orly, la mission estime que le nombre de logements restant à insonoriser à Toulouse est au maximum de 5 000 logements, auxquels il faudra ajouter les établissements d'enseignement et sanitaires et sociaux dont aucun n'a encore été insonorisé à ce jour autour de cet aéroport.

Une étude spécifique devra être conduite par l'exploitant sur cet aéroport pour estimer le coût des insonorisations restantes.

Lyon et Strasbourg n'ont plus de logements à insonoriser et les autres aéroports auront terminé les travaux d'insonorisation en moins de 10 ans.

On peut estimer, compte tenu du chiffre de logements surestimé de Toulouse, qu'il ne reste environ que 10 000 logements à insonoriser en province.

## 2.2. Coût moyen des travaux d'insonorisation des logements

### 2.2.1. Le montant des aides pour l'Île-de-France et Toulouse

L'évolution récente du montant des aides à l'insonorisation des logements hors AMO et diagnostics est présentée sur le tableau suivant :

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût moyen dossier maison individuelle en €	11 778	12 016	11 990	12 275	12 542	14 230	15 656	15 948
Évolution annuelle		2,0%	-0,2%	2,4%	2,2%	13,5%	10,0%	1,9%
Coût moyen logement collectif en €	4 275	4 460	4 589	4 434	4 766	5 085	5 615	5 487
Évolution annuelle		4,3%	2,9%	-3,4%	7,5%	6,7%	10,4%	-2,3%

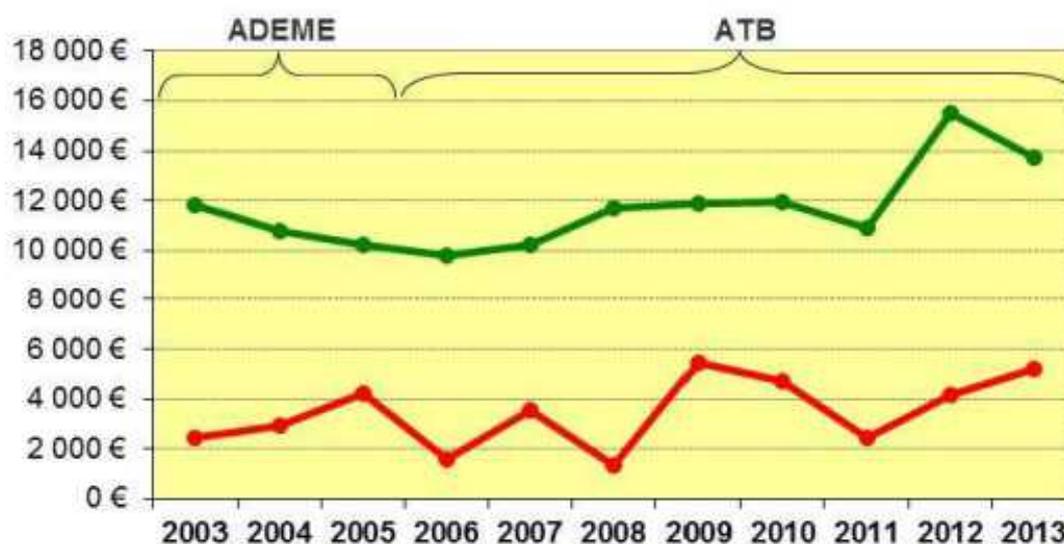
On constate la forte augmentation du montant des aides intervenue en 2011 et 2012 liée à la prise en charge exceptionnelle de 100 % du plafond des travaux au lieu de 80 % (de l'ordre de 27% entre 2013 et 2010 pour les maisons individuelles, et un peu moins forte pour les logements collectifs, de l'ordre de 15%).

Aéroports de Paris, gestionnaire de l'aide, a fait part de l'observation selon laquelle le taux de 100% a pu parfois induire une certaine déresponsabilisation des riverains ; ces derniers sont dès lors moins vigilants quant au coût des prestations qui leur sont rendues, au détriment de la bonne gestion globale du dispositif d'aide qui vise le meilleur rapport qualité prix.

Pour la suite des prévisions, on retiendra un coût moyen de 16 000€ d'aide pour un logement individuel et de 5 500€ par logement en collectif.

A Toulouse, les aides moyennes sont respectivement de 15 000€ et de 5 000€ et ont suivi une évolution assez comparable.

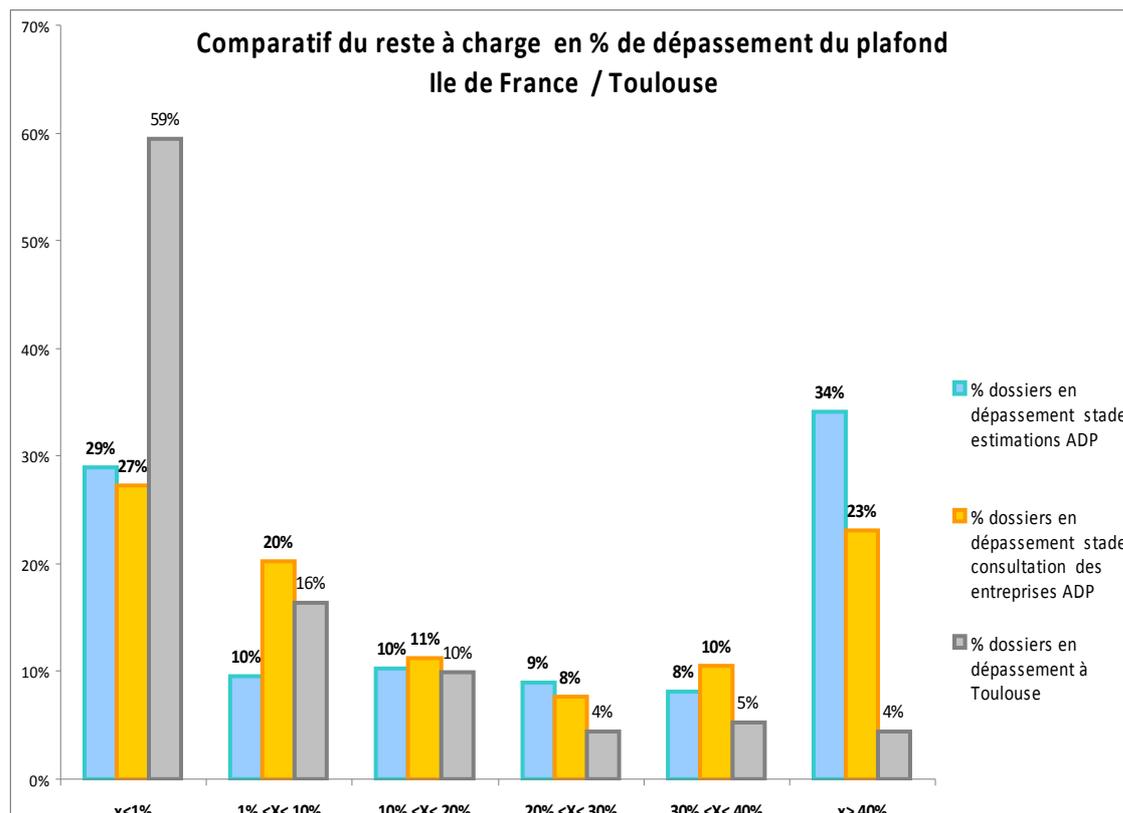
#### Evolution des aides à l'insonorisation pour les logements individuels et les logements collectifs pour l'Aéroport de Toulouse Blagnac ( ATB).



## 2.2.2. Le coût réel des travaux et le "reste à charge" pour les bénéficiaires

En raison de l'application des plafonds de travaux, présentés au § 1.3.2, les montants d'aides validés en CCAR, après instruction des services gestionnaires, ne couvrent pas la totalité des coûts supportés par les bénéficiaires ; une partie de ces derniers peuvent abandonner leur projet d'insonorisation ou renoncer à certains travaux prescrits par les bureaux d'étude (BET) ayant réalisé le diagnostic et consulté les entreprises.

Une analyse assez fine du "reste à charge" des bénéficiaires a été réalisée avec l'aide des services gestionnaires de Paris et de Toulouse en utilisant la base de données constituée par le BET Espace 9 qui intervient en AMO sur une large partie du territoire national.



Le graphique suivant détaille deux échantillons pour Paris et un pour Toulouse<sup>23</sup> :

*Le terme DQE concerne un dispositif de consultation renforcée en Ile de France*

Il apparaît des disparités sensibles entre Paris et Toulouse :

- à Paris, seulement moins d'un tiers des dossiers rentrent sous les plafonds, alors que c'est le cas de 59 % des dossiers à Toulouse, et les prix en général plus élevés en Île-de-France n'expliquent pas tout ,
- un pic de dépassement de plus de 40 % apparaît fortement à Paris et peut s'expliquer spécifiquement par la nature du parc, en général plus ancien et offrant (pour 1/3 des dossiers) des combles habitables coûteux à insonoriser (et pour

<sup>23</sup> Détail des échantillons : 431 dossiers à Toulouse pour 2012 et 2013 ; 5 862 dossiers estimés en Ile-de-France sur la période 2009 à 2013, et 143 dossiers soumis à une consultation renforcée en Ile-de-France.

lesquels l'aide introduite par le décret de 2011 - cf. § 1.3.2 – ne semble pas fonctionner) ,

- le poste menuiserie apparaît surestimé à Paris de façon significative : de l'ordre de 15 à 20 % en comparant aux travaux d'insonorisation routière ou aux travaux en province ,
- le mode de gestion des dossiers semble influencer également sur le dépassement : à Paris, les demandeurs peuvent renoncer à certains travaux jusqu'au dernier moment ; à Toulouse, l'exploitant aéroportuaire refuse les renoncations.

### **2.2.3. Éléments techniques à prendre en compte pour l'amélioration du dispositif**

L'analyse précédente fait apparaître des points d'attention à aborder dans la partie propositions :

- même avec un taux d'aide à 100 %, il subsiste des restes à charges résiduels qui peuvent empêcher le bouclage financier des travaux.
- ceci est d'autant plus critique que le parc restant à insonoriser concerne principalement des copropriétés, certainement occupées par des ménages modestes.
- l'arbitrage (ou la "renonciation") entre certains travaux semble bénéficier au poste menuiseries dont le coût est trop élevé en Île-de-France, ceci au détriment de la réalisation d'un "bouquet de travaux" cohérents avec les objectifs d'insonorisation et de maintien d'une qualité d'air intérieur que doit assurer la ventilation naturelle ou mécanique (tout particulièrement en collectif).
- ce qui précède renforce la pertinence de l'idée de combiner insonorisation et rénovation énergétique, qui permettrait de traiter globalement et de façon durable les logements.
- Toutefois, l'ancienneté du parc immobilier et la présence significative de bâtiments collectifs datant de la période 1948/74, aux performances thermiques médiocres, imposera un surcoût important de rénovation thermique.
- Dans le cadre actuel, seulement 60 % des entreprises retenues par les riverains sont issues de la consultation réalisée par l'AMO, selon un cahier des charges précis et en remettant des offres couvrant la totalité des travaux.
- Le dispositif de diagnostic et d'AMO est donc indispensable pour encadrer des bénéficiaires qui sont des maîtres d'ouvrage occasionnels qui peuvent se laisser influencer par les entreprises de travaux ; l'AMO devra être imposée et renforcée.

### **2.2.4. Éléments financiers à prendre en compte pour l'amélioration du dispositif**

Le coût moyen des travaux doit être augmenté de 8,5 % pour tenir compte des frais de gestion d'ADP et d'AMO renforcée, et par la suite un taux d'inflation prévisionnel de 1,5 % supplémentaire sera pris en compte à partir de l'année 2014, soit un coût moyen des logements individuels de 17 543€ et un coût moyen pour les logements collectifs de 6 035€ retenus pour effectuer la projection financière à 15 ans.

En fonction des estimations retenues au § 2.2, la cible du parc restant à insonoriser a été recentrée sur le parc collectif qui représente 80 % (37 % de logements HLM et 43 % de logements en copropriétés), le parc résiduel de maisons individuelles restant à insonoriser ne s'élevant plus qu'à environ 20 % et certainement beaucoup moins autour d'Orly.

Il faut rappeler que le coût de l'insonorisation d'un logement collectif est 3 fois moins élevé que pour un logement individuel.

Quant aux bâtiments d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social, le coût de leur insonorisation est difficile à estimer; il a été retenu, par défaut et en effectuant quelques sondages, un montant moyen de 0,8 M€ par bâtiment soit un montant total d'aide pour ces bâtiments de l'ordre de 144 M€.

Le coût des travaux d'insonorisation restant à réaliser dans les PGS des aéroports parisiens dans ces conditions a été estimé à la somme de 631 M€. Il faudrait alors avec les recettes actuelles de la TNSA et le maintien du niveau d'aide fixé par le décret de 2011 (taux d'aide de 100%) au maximum 19 années pour solder le parc de logements à insonoriser dans l'hypothèse où tous les riverains demanderaient à bénéficier de cette insonorisation.

***Coût et années d'insonorisation des logements des PGS avec recettes actuelles et le taux d'aide actuel avec 80 % de logements collectifs restant à insonoriser.***

	<b>Coût insonorisation (M€)</b>	<b>Recettes TNSA (M€)</b>	<b>Années d'insonorisation</b>
Roissy	379	20	19,0
Orly	144	13,2	10,9
Le Bourget	108	0,6	189,8
<b>Total</b>	<b>631</b>	<b>33,8</b>	<b>18,7</b>

On constate donc, à taux d'aide et à recettes inchangés par rapport à 2013, un allongement des délais d'insonorisation, puisqu'avec des hypothèses identiques, on passe d'un maximum de 10 années à un maximum de près de 19 années d'insonorisation à cause des extensions de PGS.

Au Bourget, le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains est très récent. Les recettes sont très basses, compte tenu du tarif de la TNSA pour cet aéroport et du coefficient de modulation correspondant au groupe acoustique des aéronefs qui l'empruntent.

La fongibilité entre Le Bourget et Roissy est prévue et indispensable. En revanche, la fongibilité entre Orly et Roissy n'est pas prévue, alors que dans les faits, ADP gère une trésorerie commune pour les 3 aéroports.

Il serait plus souple pour la gestion de cette trésorerie de permettre également cette fongibilité entre Orly et Roissy, mais il faudrait alors rendre les durées d'insonorisation des logements autour d'Orly comparables à celles autour de Roissy, en diminuant les tarifs d'Orly et en augmentant ceux de Roissy ; sinon en effet, dans quelques années, les usagers d'Orly paieront pour insonoriser les logements de Roissy.

Le nombre de logements insonorisés annuellement dans ces hypothèses est de 4 000 logements avec une répartition entre logements individuels et logements collectifs de respectivement 20 % et 80 % , contre de l'ordre de 5 000 en 2012 et 2013.

Ce rythme d'engagement ne permettrait pas de résorber l'afflux de demandes créé par "l'effet d'aubaine" de la prise en charge exceptionnelle à 100 % des travaux - dans la limite des plafonds – maintenue en 2014. Ainsi, mi avril 2014, ADP avait déjà 5 700 dossiers déposés en attente d'instruction et les associations rencontrées annonçaient leur intention d'appeler à déposer encore d'avantage de demandes.

### 3 Situation actuelle de la TNSA

Dans ce troisième chapitre, la mission décrit la situation financière de la TNSA à Paris et en province et le mode de gestion administrative et technique des travaux mis en œuvre à Paris.

#### 3.1. Les aéroports parisiens

##### 3.1.1. Les recettes de la TNSA

Recettes TNSA	2010	2011	2012	2013	2014 (prévisions *)
CDG	25,2	21,2	22,5	21,0	20,0
Orly	20,1	21,1	20,5	16,2	13,2
Le Bourget		0,0	0,5	0,6	0,6
Total Recettes	45,3	42,2	43,5	37,8	33,8

\* hypothèse « pas de hausse des tarifs en 2014 »

Les recettes de la TNSA, après avoir atteint un pic de 45 M€ en 2010, ne seront que de l'ordre de 34 M€ en 2014 si aucune hausse des tarifs n'intervient, soit une baisse de 25 % en raison surtout de la diminution des tarifs de 10 % à Roissy et de 32 % à Orly intervenue en avril 2013, mais aussi parce que le nombre de mouvements d'avions diminue chaque année.

##### 3.1.2. Les dépenses annuelles d'insonorisation

###### Dépenses annuelles d'insonorisation sur les aéroports parisiens \*

En M€	2010	2011	2012	2013
Engagements	38,2	43,3	57,4	65,3
Décaissements	40,4	45,0	50,0	73,6

\* Les montants de décaissements indiqués dans ce tableau prennent en compte les diagnostics acoustiques, les travaux d'insonorisation et les frais de gestion, les montants d'engagements comprennent les seuls travaux d'insonorisation.

Les dépenses d'insonorisation ont fortement augmenté en engagements et en décaissements en 2013, du fait de la généralisation du taux de 100 % en 2012.

Le nombre d'engagements est en croissance constante chaque année et ils auraient été supérieurs de 16,5 M€ en 2013 si ADP n'avait pas décidé de « bloquer » 11 M€ d'aides décidées en CCAR de décembre 2013 (en ne les notifiant pas) et de ne pas présenter 5,5 M€ de dossiers prêts à ces commissions de décembre.

La DGAC estimait, en avril 2011, le surcoût annuel de la généralisation du taux d'aide à 100% à 6,3 M€ par rapport aux dépenses de 2010, tous aéroports confondus. Début 2013, elle chiffrait ce surcoût à 20 M€.

La réalité, conséquence de l'ensemble des mesures adoptées en 2011 pour le montant des aides, fait apparaître un montant de dépenses pour 2013 supérieur d'environ 23 M€ au montant de 2011.

L'effet incitatif du taux de 100 %, difficilement quantifiable a priori, a eu un impact particulièrement marqué, en Île-de-France essentiellement.

Le bilan a fait notamment apparaître une très forte augmentation des demandes individuelles, plus coûteuses, et un ralentissement, au moins momentané, des demandes groupées.

**Nombre de locaux ayant reçu un avis favorable de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) pour la réalisation de travaux**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Paris-CDG	2 466	2 988	2 816	1 762	3 131	2 834
Paris Orly	1 922	1 379	1 082	1 292	1 820	2 164
Paris Le Bourget					30	425
Total ADP	4 388	4 367	3 898	3054	4 981	5 423

Le nombre de logements ayant reçu un avis favorable de la CCAR pour réaliser des travaux a fortement augmenté en 2012 et 2013 et a atteint plus de 5 400 logements en 2013.

La DGAC considère que l'augmentation du nombre de locaux ayant fait l'objet d'une autorisation de travaux en 2012 est en partie liée aux dossiers qui auraient dû être présentés en CCAR fin 2011 mais dont les titulaires ont préféré attendre le décret.

En effet, compte tenu de la durée d'instruction des dossiers, la généralisation du taux de 100% n'a pu commencer à produire d'effet sur le nombre de locaux présentés en CCAR qu'à partir de la fin d'année 2012.

Concernant Paris Orly et Paris-CDG :

- le nombre de dossiers éligibles a augmenté de 79% en 2012,
- le nombre de dossiers ayant fait l'objet d'une autorisation de réalisation de diagnostic acoustique a augmenté de 72% (les diagnostics acoustiques d'une année préfigurant les autorisations de travaux de l'année suivante) ; le nombre de logements ayant fait l'objet d'une telle autorisation dans le cadre d'une demande individuelle a augmenté de 133% (il a diminué de 61% pour les demandes groupées en copropriétés),
- le nombre de locaux ayant fait l'objet d'une autorisation de travaux a augmenté de 62%.

### 3.1.3. La trésorerie de la TNSA d'ADP

#### Dépenses annuelles d'insonorisation sur les aéroports parisiens

	2010	2011	2012	2013	2014
Trésorerie au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année	61,9	67,1	65,0	58,8	23,1

La trésorerie a fortement baissé en 2013 et ADP a fait part au cours du mois de juin 2013 à la DGAC de difficultés financières et juridiques pour continuer à instruire les demandes, au vu du niveau des engagements constatés au premier semestre 2013, beaucoup plus importants qu'estimés à l'origine (la raison essentielle étant vraisemblablement la fin envisagée d'application du taux d'aide de 100% à la fin de l'année 2013).

De plus, selon ADP, le rythme de décaissement a fortement évolué en raison des décisions prises en 2010, notamment l'avance de 20 % au début des travaux :

- avant 2012, les engagements ont donné lieu à des décaissements en 1,5 an.
- depuis 2012, les engagements relatifs aux dossiers des particuliers et petits collectifs ont été décaissés à 80% dans l'année, les 20% restants dans l'année suivante ;
- depuis 2012, les engagements relatifs aux dossiers des grands collectifs sont traités à 50% dans l'année, les 50% restants dans l'année suivante; et les établissements publics respectent les mêmes règles que les grands collectifs.

Pour 38 M€ de recettes pour l'année 2013, le niveau des engagements pour 2013 atteignait 65 M€ après les CCAR de décembre 2013.

Au 1er mai 2014, la trésorerie d'ADP atteignait 9,5 M€ et 34,9 M€ de travaux notifiés restaient à payer. Les recettes attendues de la TNSA jusqu'à la fin 2014 étant de l'ordre de 25 M€, celles-ci permettent de faire face tout juste aux dépenses restant à payer ; la trésorerie d'ADP sera proche de zéro pendant tout le 2ème semestre 2014. Les 11 M€ de travaux ayant fait l'objet d'un avis favorable en CCAR de décembre 2013 ne pourront être notifiés qu'au début de l'année 2015, sachant en outre qu'à fin avril 2014, les dossiers en attente de présentation aux CCAR représentaient un montant de 29 M€ et que 2 020 demandes d'aide déposées étaient en attente de diagnostic acoustique.

### 3.1.4. La gestion technique et administrative des travaux

Les dossiers d'insonorisation des aéroports parisiens sont instruits par le service d'aide aux riverains d'Aéroports de Paris installé à Orly, et doté de 16 personnes ainsi que d'une entreprise sous-traitante pour la partie administrative et pour la partie technique, avec 72 personnes .

En 2013, ce service a :

- envoyé 8 100 envois de dossiers de demande d'aide ;
- pré-traité au niveau administratif 6 060 dossiers déposés par les riverains ;
- envoyé 4 298 décisions de diagnostic acoustique et présenté en CCAR

4 606 dossiers ;

et donc géré, au total, 23 000 dossiers .

Il a sélectionné sur appel d'offres 6 assistants à la maîtrise d'ouvrage (AMO) pour aider les riverains à réaliser les travaux d'insonorisation. Les riverains peuvent choisir entre une AMO complète (80 à 90% des cas) et une AMO simplifiée (10 à 20 % des cas).

L'AMO complète établit un diagnostic acoustique, consulte des entreprises pour recueillir des devis, et propose aux riverains l'entreprise la mieux disante. Le riverain examine l'offre de l'AMO puis choisit une entreprise et propose des travaux. L'AMO s'assure que le riverain passe bien commande après notification de l'aide aux travaux et assure la réception du chantier (conformité des travaux prévus/réalisés, conformité de la réglementation gaz/ventilation, ...).

L'AMO simplifiée ne fait que réaliser le diagnostic acoustique, le riverain se chargeant de consulter les entreprises. Un contrôle travaux quantitatif est réalisé a posteriori.

La procédure de réalisation des travaux est la suivante :

- Le riverain est informé par différentes voies (presse, internet, commune) de son droit à être indemnisé pour des travaux d'insonorisation.
- Il appelle un numéro AZUR pour demander un dossier ou télécharge le dossier sur le site [www.entrevoisins.org](http://www.entrevoisins.org), qu'il remplit et envoie à ADP.
- L'AMO choisie par le riverain et agréée par ADP réalise le diagnostic acoustique et propose, dans le cas d'une AMO complète, l'entreprise ayant signé le dispositif qualité entreprises (environ 300) la mieux disante.
- Le riverain peut consulter d'autres entreprises agréées, en choisit une avec un certain montant de travaux (certains des travaux identifiés par le diagnostic acoustique faisant éventuellement l'objet de renonciation) et en informe l'AMO.
- ADP réceptionne les dossiers prêts pour la CCAR, vérifie par contrôle aléatoire (10 %) l'instruction technique réalisée par l'AMO.
- ADP présente en CCAR pour avis les dossiers travaux puis notifie l'aide financière au riverain par le biais d'une convention travaux.
- Le riverain reçoit, s'il en fait la demande, une avance de 20 % du montant de l'aide notifiée (le taux de l'avance correspond en fait à la part qui excède le taux de base de 80 %).
- Une fois les travaux terminés, ADP paie sous 1 mois le solde dans le cadre du montant prévu par la convention.

Le délai moyen entre la décision de diagnostic et la livraison du dossier en CCAR est de moins de 10 mois, dont 3 mois imputables au riverain et 2 mois du fait de l'attente de la réunion de la CCAR (les CCAR se réunissent en moyenne 4 fois par an).

Pour réaliser ces tâches, le service d'aide aux riverains perçoit des frais de gestion qui s'élevaient à 5 510 k€ en 2013 qui se décomposent en :

- 2 889 k€ de frais d'AMO ;
- 1 670 k€ de charges externes directes dont 1 143 k€ de frais de personnel ;
- 419 k€ de frais de communication ;
- 532 k€ de charges internes d'ADP.

## 3.2. Les aéroports de province

### 3.2.1. Les recettes de la TNSA

Recettes TNSA des aéroports de province en M€

	2011	2012	2013
Beauvais	0.1	0.2	0.2
Bordeaux	0.5	0.5	0.5
Lyon	1.8	1.8	1.5
Marseille	1.5	1.4	1.3
Nantes	1.8	1.7	1.6
Nice	1.3	1.3	0.9
Strasbourg	0.0	0.0	0.0
Toulouse	4.9	4.8	4.5
<b>TOTAL</b>	<b>11,9</b>	<b>**</b>	<b>10,7</b>

L'aéroport de Toulouse perçoit 42 % des recettes de la TNSA des aéroports de province.

### 3.2.2. Les dépenses annuelles d'insonorisation

Dépenses annuelles d'insonorisation en province en M€

	2011	2012	2013
Beauvais	0,0	0,0	0,2
Bordeaux	0,2	0,3	0,5
Lyon	1,8	1,8	1,5
Marseille	1,0	1,1	1,7
Nantes	0,3	0,5	1,3
Nice	0,6	1,4	1,5
Strasbourg	0,0	0,0	0,0
Toulouse	4,6	4,0	6,4
<b>TOTAL</b>	<b>**</b>	<b>**</b>	<b>** Expression</b>

Les dépenses annuelles (décaissements) comprennent les travaux, les diagnostics acoustiques et les frais de gestion.

Les travaux à Beauvais ont commencé en 2013 car la TNSA n'est exigible sur cet aéroport que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et Strasbourg ne réalise plus de travaux car n'a plus de logements à insonoriser.

### 3.2.3. La trésorerie de la TNSA en province

Trésorerie des aéroports de province au 1er janvier en M€

	2011	2012	2013
Beauvais	0,0	0,0	2,3
Bordeaux	1,0	1,2	1,15
Lyon	2,1	1,8	1,8
Marseille	2,9	3,1	2,89
Nantes	1,9	1,6	2,43
Nice	7,1	6,7	5,82
Strasbourg	0,0	0,0	0
Toulouse	13,3	14,2	11,22
<b>TOTAL</b>	<b>**</b>	<b>**</b>	<b>** Expression</b>

La trésorerie des aéroports de province pour la TNSA est conséquente et supérieure à celle d'Aéroports de Paris pour des dépenses annuelles 6 fois inférieures.

Toulouse a prévu de rembourser les avances que les collectivités lui ont faites en 2008 à hauteur de 1,6 M€ en 2014.

## 4 Les propositions pour un nouveau système d'aides

*La mission a rencontré toutes les parties prenantes concernées par l'insonorisation des logements autour des aérodromes en conduisant une trentaine d'entretiens avec les administrations compétentes, les exploitants aéroportuaires de Paris et de Toulouse, les compagnies aériennes, l'ACNUSA, les associations environnementales d'Orly, de Roissy et de Toulouse, les élus des collectivités proches des aéroports d'Orly et de Roissy et les agences compétentes pour l'habitat.*

*La mission a demandé à chacune son point de vue sur l'évolution du système d'aide à l'insonorisation dans le cadre des contraintes de la lettre de mission et les positions de toutes les parties sont retranscrites en annexe 4 du présent rapport après validation de chacun ; ces entretiens ont conduit aux propositions suivantes :*

- *les nouveaux tarifs de la TNSA,*
- *les nouveaux montants des aides,*
- *les aides complémentaires pour la rénovation thermique avec en plus l'annexe 5 décrivant les aides de l'ANAH et l'annexe 6 simulant le coût des travaux de rénovation thermique,*
- *l'établissement d'une programmation avec des priorités,*
- *la simplification administrative et le rôle des CCAR,*
- *l'optimisation de la gestion administrative et technique et son annexe 7 simulant les nouveaux montants globaux des aides.*

### 4.1. Les tarifs de la TNSA

Le nombre de logements éligibles à l'insonorisation et non encore insonorisés au niveau national est de l'ordre de 80 000, dont environ 69 000 pour les aéroports parisiens et 5 000 à Toulouse (parmi ces logements, certains n'ont pas besoin d'être insonorisés, comme les logements vides ou ceux qui ont fait l'objet d'une réhabilitation ANRU).

Hors les bâtiments d'éducation et les locaux à caractère sanitaire ou social qui sont mal connus à Paris comme en province, 87 % des besoins sont sur les aéroports parisiens, 6,5% sur l'aéroport de Toulouse et 6,5 % sur les autres aéroports.

En 2014, à tarif inchangé, les aéroports parisiens percevront 76 % de la TNSA au niveau national contre 87 % des besoins en logements restant à insonoriser.

Il paraît indispensable d'opérer un transfert de recettes des aéroports de province vers les aéroports parisiens, en diminuant les tarifs des aéroports provinciaux et en augmentant ceux des aéroports parisiens.

La DGAC a calculé qu'il est possible, sans changer les groupes tarifaires définis par la loi, de diminuer les tarifs de certains aéroports de province (Lyon, Bordeaux, Marseille et Nantes) et d'augmenter les tarifs des aéroports parisiens de façon à obtenir une baisse

des recettes de TNSA des premiers et une augmentation équivalente des recettes des seconds à hauteur de 2,3 M€ sur une année pleine d'application des nouveaux tarifs (par exemple sur la période septembre 2014 / août 2015, pour une entrée en vigueur des nouveaux tarifs au 1/7/2014) ; ceci constituerait, sur l'ensemble des aérodromes de province, une baisse moyenne de l'ordre de 21% des tarifs et des recettes de TNSA, baisse qui ne concernerait pas l'aéroport de Toulouse dont le tarif est au minimum de son groupe tarifaire.

Ce transfert financier se ferait à recettes constantes sur l'ensemble des aéroports et n'augmenterait pas significativement les recettes d'ADP (+ 6,8%).

C'est pourquoi il est envisagé d'augmenter en plus les tarifs de TNSA des aérodromes franciliens de façon à obtenir des recettes supplémentaires pour ces derniers à hauteur de 4,4 M€ sur une année pleine dans le respect du plafond des 49 M€. Dans ces conditions, le supplément total de recettes pour les aérodromes franciliens s'élèverait en année pleine à 6,7 M€ (soit une augmentation de +20%), ce qui permettrait d'atteindre le plafond autorisé à partir de 2015, afin d'aider les riverains des aéroports parisiens à insonoriser leur logement plus rapidement.

Il convient de noter qu'atteindre le plafond de 49 M€ en 2014 et se maintenir à ce même plafond en 2015 nécessiterait des évolutions successives des tarifs de TNSA. Dans ces conditions, il est préféré une modification unique des tarifs au début du 2<sup>ème</sup> semestre 2014 qui permette d'atteindre le plafond en 2015.

Dans ce cas, 40,7 M€ de recettes de TNSA, soit 83 % des recettes totales de TNSA au plan national, seraient versés à Paris en 2015 pour 87 % des besoins; le nombre maximum d'années d'insonorisation du parc de logements restant à insonoriser dans les PGS des aéroports parisiens passerait alors de 18,7 à 15,5 années.

**Coûts et années d'insonorisation à Paris avec un taux d'aide à 100 % et 40,7 M€ de recettes annuelles de TNSA pour ADP.**

	<b>Coût insonorisation (M€)</b>	<b>Recettes TNSA (M€)</b>	<b>Année d'insonorisation</b>
Roissy	379	26,1	14,5
Orly	144	13,9	10,4
Le Bourget	108	0,7	159,6
<b>Total</b>	<b>631</b>	<b>40,7</b>	<b>15,5</b>

### Prévisions de recettes de TNSA au niveau national en M€

Recettes avec tarifs actuels			Recettes avec nouveaux tarifs	
	2013	2014 (prévisions)	2015 (prévisions)	2015/2014
Paris	37,8	33,8	40,7	+ 20 %
Province	10,6	10,5	8,3	- 21 %
National	** Expression erronée **	** Expression erronée **	49	+ 10 %

1. Réduire, courant 2014, les tarifs de TNSA des aéroports de province et augmenter ceux des aéroports franciliens de façon à diminuer les recettes des premiers de 2,3 M€ et à augmenter les recettes des seconds de 6,7 M€ sur une année pleine, afin d'accélérer l'insonorisation des logements dans les PGS des aéroports parisiens

Les aéroports de province percevront alors 17% de la TNSA pour 13 % des besoins mais avec une trésorerie de 27 M€ permettant d'insonoriser 2 000 logements sur 10 000 restant, trésorerie qui est supérieure à celle d'Aéroports de Paris.

Il est probable donc que des transferts ultérieurs devront être envisagés par la suite en modifiant par la loi les groupes tarifaires de certains aéroports, comme Toulouse qui passerait dans le groupe 2 , Lyon et Bordeaux qui passeraient dans le groupe 4 et en arrêtant la perception de la TNSA à Strasbourg pour diminuer encore les tarifs des aéroports de province et augmenter à nouveau ceux des aéroports parisiens d'environ 2 M€.

Rappel des groupes actuellement fixés par la loi		Situation actuelle de chaque aéroport au regard des groupes de tarifs législatifs	
1 <sup>er</sup> groupe	30 à 68 €	Paris-Orly	32,00 €
		Toulouse - Blagnac	30,00 €
2 <sup>ème</sup> groupe	10 à 22 €	Nantes-Atlantique	22,00 €
		Paris-CDG	17,00 €
		Paris-Le-Bourget	19,00 €
3 <sup>ème</sup> groupe	4 à 8 €	Beauvais-Tillé	4,50 €
		Bordeaux-Mérignac	6,00 €
		Lyon-Saint Exupéry	7,00 €
		Marseille-Provence	7,00 €
		Nice-Côte-d'Azur	4,00 €
4 <sup>ème</sup> groupe	0,5 à 3 €	Strasbourg-Entzheim	0,50 €

Il convient cependant d'être prudent, car ces aéroports, en particulier celui de Toulouse, n'ont fait aucune étude sur les établissements d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social restant à insonoriser et ne connaissent pas dans leur parc de logements le taux d'éligibilité à l'insonorisation.

C'est pourquoi il est souhaitable que les aéroports de province ayant le plus de logements à insonoriser (Toulouse, Marseille et Nice) conduisent une étude sur le taux d'éligibilité de leurs logements à l'insonorisation et fassent une estimation du coût d'insonorisation des établissements d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social restant à insonoriser.

*2. Faire réaliser par les aéroports de Toulouse, Marseille et Nice des études pour mieux estimer le nombre de logements éligibles à l'insonorisation et connaître les besoins financiers liés à l'insonorisation des établissements d'enseignement et locaux à caractère sanitaire ou social avant de proposer par la loi une baisse de leur tarif de la TNSA.*

Pour les aéroports parisiens, la TNSA est gérée actuellement de manière globale avec une trésorerie unique commune aux 3 aéroports, alors que les textes ne prévoient pas cette fongibilité pour Orly et Roissy.

Ce fonctionnement paraît cependant pertinent car il donne plus de souplesse dans la gestion de la TNSA en autorisant des avances de trésorerie entre Orly et Roissy.

La mission pense que cette fongibilité devrait être possible mais qu'il convient aussi parallèlement de mettre en cohérence la durée nécessaire à l'insonorisation totale des locaux des riverains d'Orly, estimée à 10,4 ans, et celle nécessaire à l'insonorisation totale des locaux des riverains de Roissy, estimée à 14,5 ans sans quoi les recettes d'Orly financeraient les logements de CDG .

Pour ce faire, il conviendrait d'augmenter les tarifs et les recettes de la TNSA de Roissy et de baisser ceux d'Orly, sachant que le montant du transfert de recettes annuelles qui serait nécessaire est de l'ordre de 3 M€.

Un tel transfert financier n'est pas possible sans modifier les groupes tarifaires de TNSA tels que définis par la loi.

La solution adoptée pourrait consister par exemple à abaisser la limite inférieure du 1<sup>er</sup> groupe et à augmenter la limite supérieure du 2<sup>ème</sup> groupe : les niveaux de tarifs de TNSA correspondant au montant de transfert évoqué ci-dessus sont en effet de l'ordre de 26,5 € pour Orly (le plancher actuel du 1<sup>er</sup> groupe étant de 30€) et de 24,5€ pour CDG (le plafond actuel du 2<sup>ème</sup> groupe étant de 22 €).

Cette modification législative pourrait intervenir à l'occasion de la modification qui devra être adoptée pour permettre la baisse du tarif de TNSA applicable sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ([cf. recommandation 2](#)).

3. *Modifier le code général des impôts et l'arrêté fixant les tarifs de la TNSA, d'une part pour permettre la fongibilité des recettes de la TNSA pour les 3 aéroports parisiens, d'autre part pour rééquilibrer les recettes d'Orly et de Roissy par une baisse des tarifs d'Orly et une hausse de ceux de Roissy.*

## 4.2. Les nouveaux montants d'aides aux riverains

Après avoir entendu toutes les parties prenantes, la mission a chiffré 3 scénarios de taux d'aide :

- scénario 1 : la situation actuelle avec un taux d'aide maintenu à 100 %,
- scénario 2 : un taux d'aide maintenu à 100 % pour les zones I et II et pour les opérations groupées de logements collectifs en zone III et 80 % pour les logements individuels et collectifs lorsque ces derniers sont isolés à titre individuel dans un bâtiment déjà insonorisé en grande partie,
- scénario 3: un taux d'aide à 100 % en zone I et II et 80 % dans toute la zone III.

Dans tous les scénarios, il est proposé de ne pas insonoriser les logements vides ou les résidences secondaires et de maintenir l'avance de 20 % accordée aux riverains pour réaliser les travaux qui est prévue depuis l'année 2010 avec le taux d'aide à 100 %.

### Coûts d'insonorisation selon les scénarios de taux d'aide

	Scénario taux d'aide	Aides insonorisation (M€)	Années d'insonorisation
100 % en Zones 1 et 2	Zone 3 tous logements 100 %	631	15,5
	Zone 3 individuels 80 % collectifs 100 %	592	14,5
	zone 3 tous logements 80 %	542	13,3

La durée d'insonorisation varie de 15,5 à 13,3 années selon les scénarios.

La mission privilégie le scénario 2 car elle estime que le taux à 100 % du scénario 1 n'est pas vertueux ; il a en effet conduit à des dérives de coûts dans les logements individuels qui n'ont pas été constatées dans les logements collectifs.

Elle pense qu'il faut fortement inciter les logements collectifs qui abritent un grand nombre de ménages modestes à s'insonoriser et les opérations groupées doivent être incitées financièrement car elles coûtent moins cher et sont plus efficaces sur le plan de l'isolation; à cet égard, le scénario 3 ne remplit pas cet objectif.

Elle considère qu'une opération groupée ne peut être réalisée que lorsqu'un pourcentage majoritaire de logements est insonorisé et que ce pourcentage doit être au moins de 60 %; un logement collectif isolé ne peut être insonorisé séparément que si l'immeuble a déjà été traité mais alors avec un taux d'aide de 80 %.

4. *Insonoriser seulement les résidences principales et à un taux de 100 % les logements en zones I et II, les opérations groupées de logements collectifs à condition que ces opérations concernent au moins 60 % des logements d'un même immeuble, et à un taux de 80 % les logements individuels en zone III ou les logements collectifs d'un immeuble déjà insonorisé, et maintenir une avance pour les riverains s'élevant à 20 % du coût des travaux.*

### **4.3. Les aides complémentaires pour la rénovation thermique**

La rénovation thermique des logements est une des priorités de l'ANAH, qui accorde des aides (voir annexe 5) sous condition de ressources qui peuvent concerner une grande partie de la population des zones de bruit du PGS (environ 16 000 logements sur les 60 000 restant à insonoriser ).

Ces aides ne concernent pas les populations vivant en HLM.

Ainsi, il est proposé en option au riverain, de compléter les travaux d'insonorisation financés par la TNSA, par le complément de travaux qui permet d'atteindre l'efficacité énergétique demandée par l'ANAH (gain de 25 % des dépenses énergétiques).

Cette option qui majorerait le coût des travaux d'insonorisation de l'ordre 8 000€ à 19 000 € par logement serait financée par l'ANAH avec des subventions pour la rénovation thermique variant entre 7 000€ et 13 000€.

Les riverains modestes et très modestes<sup>24</sup> pourraient bénéficier à ce titre d'un cumul de subventions à hauteur de 70 % à 100 % des travaux d'insonorisation et de rénovation thermique et ce, dans le respect des contraintes de plafond de la TNSA et de subventions de l'ANAH (et de prime d'État pour les ménages en situation de précarité énergétique). Leur reste à charge pourra alors être couvert par des crédits d'impôts – crédit d'impôt développement durable - et par des prêts bonifiés – éco-prêt à taux zéro et être remboursé en moins de 5 ans par les économies d'énergie.

Cette option pourrait également intéresser les riverains n'ayant pas le droit aux aides de l'ANAH car le crédit d'impôt à hauteur de 25 % du coût complémentaire des travaux d'économies substantielles d'énergie réalisés couvrirait partiellement leur reste à charge qui serait amorti sur une dizaine d'années.

Une simulation sur des cas concrets a été réalisée avec le concours de l'ADEME et de l'ANAH et figure en annexe 6. Elle montre notamment que les aides thermiques et à l'insonorisation selon les types de travaux, de logements et de ressources des ménages , restent dans des ordres de grandeur comparables.

---

<sup>24</sup> Au sens de l'ANAH .45 % de la population française et probablement plus dans les zones de PGS sont considérés comme modestes ou très modestes et ont droit aux aides de l'ANAH

## Coûts pour TNSA et ANAH selon les scénarios de taux d'aide

	Scénario taux d'aide	Aides insonorisation (M€)	Aides thermiques (M€)
100 % en Zones 1 et 2	Zone 3 tous logements 100 %	631	154
	Zone 3 individuels 80 % collectifs 100 %	592	154
	zone 3 tous logements 80 %	542	154

\* Aides thermiques = Aides Anah + Aides Etat

*5. Faire bénéficier les riverains des aérodromes s'ils le souhaitent du complément de travaux nécessaire à la rénovation thermique, les travaux d'isolation acoustique et thermique pouvant être financés entre 70 et 100 % par le cumul de l'aide à l'insonorisation et à la rénovation thermique.*

Pour proposer cette option aux riverains, une coordination étroite est nécessaire entre l'exploitant aéroportuaire et l'ANAH. Cette coordination doit se faire au niveau d'une AMO unique réalisant à la fois un diagnostic acoustique, un diagnostic thermique et un plan de financement pour le riverain.

L'AMO devra être rendue obligatoire pour tous les bénéficiaires privés.

Pour l'intervention sur le parc privé individuel et collectif, l'AMO devra être renforcée sur le plan social et financier de façon à tenir compte de la solvabilité des ménages et à rentrer dans des dispositifs plus complexes de traitement de la précarité énergétique et de recherches de financement du reste à charge et d'obtention de crédits d'impôts. Cela impliquera de revoir le mode de désignation des AMO notamment au niveau du cahier des charges de leurs missions. <sup>25</sup>

L'AMO sera rémunérée par l'exploitant aéroportuaire et par l'ANAH et devra avoir une compétence sociale et financière.

Il conviendra cependant d'être vigilant et de vérifier que cette procédure n'allonge pas les délais d'insonorisation, les exploitants devront mettre en place un observatoire des délais à cet effet.

*6. Faire définir par la DTA un cahier des charges de missions d'AMO renforcée en rendant cette AMO obligatoire et en la faisant agréer à la fois par l'exploitant aéroportuaire et par l'ANAH et demander aux exploitants d'aéroports de mettre en place un observatoire des délais.*

### 4.4. L'établissement d'une programmation avec des priorités

Les textes définissant le rôle de la CCAR (article R. 571-90 du code de l'environnement) précisent que l'exploitant de chaque aérodrome définit un programme pluriannuel d'aide aux riverains et que les demandes d'aide sont examinées en fonction de règles de priorité

<sup>25</sup> Dans ce cas, l'ANAH devra être sollicitée pour co-financer l'AMO "renforcée"

figurant dans ce programme et tenant compte notamment de l'importance de la nuisance subie.

La mission estime que ce texte, très pertinent, doit simplement être respecté, et qu'il convient d'abandonner les méthodes actuelles de traitement des dossiers par ordre d'arrivée.

Elle propose que les exploitants établissent un programme annuel de travaux en fonction des 3 priorités suivantes (par ordre décroissant d'importance), dans le respect des contraintes budgétaires :

1. **le niveau de bruit en indice Lden ;**
2. **les logements collectifs non situés dans les zones de bruit prioritaires ;**
3. **les logements individuels extérieurs à ces zones de bruit prioritaires.**

1) Pour l'établissement des zones de bruit prioritaires, la mission propose de retenir l'indice Lden 60 car le parangonnage des systèmes d'aides en Europe (annexe 3) montre que c'est le niveau de bruit qui est généralement retenu dans les pays voisins pour insonoriser les logements.

Une étude faite sur les aéroports parisiens pour cette mission montre que 21 % des logements de la zone III sont situés dans ces zones prioritaires, ce qui, avec les logements de la zone II (indice Lden compris entre 65 et 70 dB) donne un chiffre d'environ 15 000 logements situés dans ces zones prioritaires qu'il serait souhaitable d'insonoriser en 5 années.

2) La priorité 2 concernerait les logements collectifs, dont beaucoup sont en priorité 1 car situés dans les zones de bruit prioritaires mais qu'il faut insonoriser plus que par le passé aussi dans les zones de moindre bruit car, avec l'insonorisation d'un immeuble, on peut améliorer le confort de beaucoup plus de riverains qu'avec l'insonorisation d'une maison, et le traitement des logements collectifs dans les PGS des aéroports parisiens a été insuffisant dans le passé. La mission considère que ce retard doit être rattrapé.

Il faudra à cet égard qu'ADP s'organise pour démarcher les syndicats de copropriété.

3) Enfin, la priorité 3 serait la date de dépôt des dossiers pour les logements individuels non situés dans les zones de bruit prioritaires.

Une contrainte supplémentaire pourrait être ajoutée pour l'élaboration de cette programmation, en ajoutant un délai maximum de prise en compte des dossiers entre le dépôt de la demande d'aide et l'établissement du diagnostic acoustique, car les riverains non prioritaires n'admettront pas une attente trop longue pour être insonorisés.

Ce délai serait variable dans le temps. Il serait décidé annuellement en CCAR et en régime de croisière ne devrait pas être important car il ne reste au maximum que 12 000 logements individuels à insonoriser et 2 000 de ces logements doivent être prioritaires en fonction du critère des zones de bruit.

La programmation des aides sera facilitée dans les communes où des démonstrateurs ont été installés pour renseigner les riverains, soit par l'ADEME, soit par l'ANAH, notamment pour le couplage avec les aides thermiques.

*7. Prévoir une programmation annuelle des travaux dès l'année 2015 par les exploitants d'aéroports selon 3 critères de priorité d'importance décroissante : le niveau de bruit en Lden, puis les logements collectifs, enfin les logements individuels dans l'ordre de la date de dépôt des dossiers avec éventuellement une durée maximale d'attente pour les dossiers non prioritaires.*

Les règles de priorité peuvent changer après quelques années, notamment le niveau de bruit qui concernerait d'abord les zones avec un indice Lden supérieur à la valeur 60, puis avec un indice supérieur à la valeur 57, lorsque presque tous les logements de la zone Lden supérieur à 60 auront été traités.

Avec une ressource pour les aéroports parisiens limitée à 40 M€ annuels et un taux d'aide plus faible, il est raisonnable de penser que les dossiers pourront être toujours traités en moins de 2 années ; toutefois, il faut s'attendre à voir s'allonger cette durée, au début de la programmation si des mesures transitoires ne sont pas prises pour écouler le stock de dossiers en attente.

Le détail des règles de priorité notamment l'indice de bruit à prendre en compte devrait être écrit dans une circulaire de la DTA et les exploitants d'aéroports seraient tenus de s'y conformer.

La mission pense que la CCAR est la mieux placée pour piloter une éventuelle durée maximale d'attente.

*8. Donner des instructions aux exploitants d'aéroports et aux CCAR pour fixer les règles de priorité de la programmation annuelle, notamment la valeur de l'indice de bruit Lden minimale pour chacun des aéroports.*

#### **4.5. La simplification administrative et le rôle des CCAR**

La CCAR devra avoir un rôle plus stratégique et moins opérationnel.

Comme la plupart des interlocuteurs rencontrés, la mission estime que la CCAR ne devrait pas examiner les dossiers d'aide répondant de façon non contestable aux critères d'insonorisation dans les plans de gêne sonore. La CCAR devrait se concentrer sur l'examen du programme annuel de travaux, de l'état d'avancement de ce programme et sur la recevabilité des dossiers situés en limite des PGS, à moins de 12,5 mètres ou de certaines grosses opérations de logements collectifs.

La CCAR devrait ainsi, dans des limites définies par l'administration, donner son avis sur les délais maximum d'attente pour les riverains non prioritaires et fixer des règles pour le pourcentage minimal exigible de logements permettant de constituer une opération groupée pour l'insonorisation d'un immeuble collectif, avec un taux au moins égal à 60 %.

Ce nouveau mode de fonctionnement éviterait des attentes inutiles aux riverains prioritaires en raccourcissant les délais de traitement de leurs dossiers de 2 mois en moyenne.

Il permettrait de limiter le nombre de réunions des CCAR franciliennes à deux annuellement au lieu de quatre comme c'est le cas actuellement (sauf en 2014 en raison

des élections municipales et du renouvellement des commissions consultatives de l'environnement et des CCAR qu'elles impliquent).

*9. Ne plus faire examiner par la CCAR les dossiers d'aide individuelle, sauf les cas en limite des PGS, mais se concentrer sur l'examen et le suivi de la programmation annuelle et la consulter sur certains critères de programmation, comme le temps maximum d'attente, la définition des opérations groupées, la prise en compte de certaines grosses opérations de logements collectifs et leur calendrier de programmation.*

Il faudrait aussi qu'ADP améliore la présentation de ses dossiers en produisant un tableau de bord détaillé donnant tous les éléments nécessaires à la compréhension de la programmation comme la situation de la trésorerie, les décaissements, en plus des recettes et des engagements financiers.

*10. Demander à ADP d'améliorer la présentation de ses dossiers de CCAR avec un tableau de bord comprenant tous les éléments financiers nécessaires à l'analyse de la situation dont les engagements, les décaissements, les recettes et la trésorerie.*

Enfin, la représentation des CCAR devra être étendue aux organisations compétentes représentatives en matière d'HLM et de copropriétés.

Les textes constituant les CCAR seront modifiés pour donner un siège avec voix délibérative aux organismes d'HLM et un siège aux organismes représentant les syndicats de logements au même titre que les représentants de l'État (article R. 571-81 du code de l'environnement).

*11. Modifier la composition des CCAR pour donner un siège avec voix délibérative d'une part aux organismes d'HLM et d'autre part aux organismes représentant les syndicats de logements au même titre que les représentants de l'État.*

#### **4.6. L'optimisation de la gestion administrative et technique**

Les propositions concerneront trois champs complémentaires :

##### Reformuler le cadre réglementaire et normatif de l'octroi de l'aide

La DTA devrait actualiser les textes réglementaires - notamment les dispositions réglementaires pertinentes du code de l'environnement et l'arrêté du 23 février 2011 relatif aux plafonds d'aide - et les accompagner d'un nouveau texte d'instruction aux exploitants d'aéroports remplaçant celui du 8 avril 2011. Cette instruction aurait vocation à créer un véritable règlement général de l'aide, plus lisible pour l'ensemble des parties prenantes, en distinguant ce qui doit s'imposer systématiquement au niveau national, et ce qui peut nécessiter une souplesse d'application sur certains points à décider pour chacune des CCAR (à titre d'exemple, la recommandation d'intervenir exclusivement de façon groupée en immeubles collectifs pourrait être modulée pour tenir compte de difficultés opérationnelles locales).

Dans ce cadre, l'arrêté du 23 février 2011 devrait être modifié afin de redéployer les plafonds d'aides tout en restant globalement à enveloppe constante, en envisageant 3 modifications :

1. l'encadrement des surcoûts d'intervention sur les menuiseries des maisons individuelles en appliquant à ces dernières le même plafond par type de pièce que celui applicable aux logements collectifs,
2. la réduction de ces plafonds permettrait de financer les autres postes de travaux concernant notamment la ventilation et l'isolation des coffres de volets roulants, en fixant des plafonds nouveaux par nature d'intervention,
3. la prise en compte de l'isolation sous toiture des combles habités au titre du plafond de 5 000 € introduit par l'arrêté du 23 février 2011 (donc sans obligation de déposer la couverture) ; ce plafond devrait être modulé selon la taille de la maison.

Une proposition de modification des plafonds de dépenses (TTC) est jointe ci-après :

	Plafond 2015 (€)		
	Zone I	Zone II	Zone III
Pour tous logements			
Par pièce principale <sup>1</sup>	2 000	1 850	1 525
Par cuisine	1 850	1 375	1 075
Pour la ventilation naturelle ou mécanique	1 000	1 000	1 000
Pour les coffres de volets roulants	500	500	500
Supplément pour maisons individuelles			
Pour l'isolation de toiture <sup>26</sup> jusqu'au logement T 4	4 000	4 000	4 000
Pour l'isolation de toiture à partir du logement T 5	5 000	5 000	5 000
Pour la ventilation naturelle ou mécanique	200	200	200
Pour les coffres de volets roulants <sup>27</sup>	500	500	500
Pour les portes d'entrée	2 500	2 500	2 500

La proportion de dossiers intégralement financés par l'aide passe alors de 33 % à 48 % comme le montre l'annexe 6 sur 4 400 dossiers de maisons individuelles insonorisées en zone III des PGS des aéroports parisiens avec, globalement, un coût très proche de la grille actuelle.

<sup>26</sup> Concernent les isolations en sous face ou par l'extérieur de combles aménagés, perdus, fenêtre(s) de toit et trappe(s) de plafond

<sup>27</sup> Et les porte(s) de communication et de service(s)

*12. Modifier les plafonds d'aide à l'insonorisation à enveloppe constante dans une nouvelle grille proposée par la mission.*

Assurer un meilleur contrôle des travaux.

La réalisation des travaux devrait être contrôlée par tous les exploitants d'aéroports :

1. en limitant fortement les marges de renoncations laissées aux bénéficiaires qui sont variables d'un aéroport à l'autre,
2. en imposant que la consultation des entreprises réalisée par l'AMO soit opérée en une seule fois, que seules des offres complètes de bouquet de travaux soient effectuées et ce , par toutes les entreprises soumissionnant selon des modalités rigoureuses<sup>28</sup> (l'offre de l'entreprise mieux disante servira de référence au calcul de versement de l'aide par le gestionnaire),
3. en fixant un cadre de suivi et d'évaluation des travaux pour en augmenter l'efficacité.

*13. Modifier les dispositions réglementaires pour que dans le cadre des consultations des AMO, seules des offres complètes de bouquet de travaux soient réalisées par les entreprises et que le devis de l'entreprise mieux disante serve de référence au calcul du versement de l'aide par le gestionnaire.*

- Mieux adapter la gestion administrative et technique aux besoins des riverains.

La gestion d'ADP devra s'adapter à la segmentation des acteurs entre particuliers, copropriétés privées et organismes HLM, qui réclament des modes de relations différents<sup>29</sup>. Par exemple, les organisations HLM régionales et nationales semblent peu connaître le dispositif d'aide en région parisienne même si quelques grands bailleurs y ont eu recours ; de même les syndicats de copropriétés pourraient être d'avantage "démarchés".

L'obligation de passer à une logique de programmation et d'en rendre compte aux CCAR devra conduire les exploitants à piloter des priorités opérationnelles et à fournir des indicateurs, des tableaux de bord et des éléments d'évaluation des résultats et des impacts de l'emploi de la TNSA.

ADP devra tester des dispositifs de plates-formes territoriales comme le propose l'ADEME<sup>30</sup> ou réorienter des dispositifs d'intervention sur le parc ancien et dégradé comme les OPAH, ou les plans de sauvegarde dans les cas les plus difficiles des copropriétés dégradées. Un mode de gouvernance local moins cloisonné, impliquant les collectivités territoriales doit aussi être recherché.

<sup>28</sup> Du type : « Dispositif Qualité Entreprise » testé par ADP

<sup>29</sup> La transposition à l'échelle francilienne des "bonnes pratiques" toulousaines devrait être développée

<sup>30</sup> Qui sont décrites dans le § consacré à l'ADEME dans l'annexe 3

La mission propose d'expérimenter au moins un "démonstrateur" au voisinage des aéroports nord et sud de Paris<sup>31</sup>.

*14. Demander à ADP d'adapter son mode d'intervention pour mieux cibler son intervention en fonction des contextes locaux et tester des modes de gouvernance élargie dans le cadre des démonstrateurs proposés.*

#### **4.7. Les obligations de service public**

L'article L.571-14 du code de l'environnement dispose que :

*« Les exploitants des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts contribuent aux dépenses engagées par les riverains de ces aérodromes pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. ».*

En revanche, la loi ne prévoit pas que l'exploitant d'aérodromes soit un contributeur net pour l'aide à l'insonorisation :

*« Pour les aérodromes mentionnés au IV de l'article 1609 quatervicies A du même code, cette contribution est financée par les ressources perçues par chaque aérodrome au titre de la taxe instituée par ce même article » (article L. 571-14 du code de l'environnement).*

La loi impose donc déjà des obligations aux exploitants d'aérodromes pour participer à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes : il s'agit d'argent public destiné à financer une mission d' « intérêt général », l'obligation de service public est déjà consacrée par le droit positif.

Si l'on compare la TNSA et la taxe d'aéroport (et leurs objets de financement), il existe de grandes similitudes.

*Le produit de la taxe d'aéroport « est affecté sur chaque aérodrome ou groupement d'aérodromes au financement des services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Il contribue, dans une proportion fixée annuellement par arrêté, au financement des matériels de contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique installés dans les aéroports. Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome ou groupement d'aérodromes, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur, et de l'évolution prévisionnelle des données relatives au trafic, aux coûts et aux autres produits de l'exploitant. »*

Les différents services que doit financer la taxe d'aéroport constituent bien des missions de l'exploitant d'aérodrome, missions inscrites dans les textes. Si l'on prend l'exemple des services de sécurité-incendie-sauvetage et de la lutte contre le péril animalier, ces missions sont inscrites à l'article L. 6332-3 du code des transports. En revanche, concernant leur financement, les textes ne mentionnent que la taxe d'aéroport, pas les avances de trésorerie éventuellement consenties par l'exploitant d'aérodrome (la taxe est bien affectée au financement des services, pas au remboursement des avances consenties).

---

<sup>31</sup> Les élus rencontrés se sont montrés intéressés par la proposition de l'ADEME qui répondait à la sollicitation du Préfet de Région.

La TNSA et la taxe d'aéroport servent donc toutes les deux à financer des missions de service public qui incombent aux exploitants aéroportuaires ; l'aide à l'insonorisation constitue donc bien une mission de l'exploitant aéroportuaire inhérente à son activité, au même titre que la sûreté.

En matière d'aide à l'insonorisation, dans la mesure où la réalisation de cette mission ne conditionne pas l'activité même de l'aérodrome (contrairement à la lutte contre le péril animalier, aux services de sécurité-incendie...), les exploitants d'aérodromes (ADP en l'occurrence) ne se sentent pas tenus de la pré-financer et ne souhaitent pas aboutir à un système analogue à celui qui existe concernant la taxe d'aéroport.

Pourtant, selon l'analyse de la DGAC, en l'état actuel des textes, rien n'empêche ADP d'avancer des fonds pour le financement de l'aide à l'insonorisation et cela ne constituerait pas un détournement de l'objet social évoqué ci-dessus.

La différence entre le régime « TNSA » et le régime « taxe d'aéroport », c'est-à-dire la différence de mode de gestion entre un financement sur une trésorerie pré-constituée et une avance de trésorerie sans contribution nette semble donc trouver sa source dans le mode de calcul de la recette. Pour la taxe d'aéroport, « *le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement tel qu'il résulte notamment de l'évolution prévisionnelle des données relatives au trafic, aux coûts et aux autres produits de l'exploitant. Ces données font l'objet d'une déclaration par les exploitants d'aérodromes qui précise la proportion de prise en charge des coûts qui ne sont pas directement ou totalement imputables aux missions définies au présent IV.* » (article 1609 *quatervicies* du code général des impôts). Pour la taxe d'aéroport, le total des dépenses de l'année N n'est connue qu'en fin d'année N / début d'année N + 1 quand les exploitants d'aérodromes déclarent leurs données. La différence entre les recettes perçues de l'année N et les dépenses de l'année N conduira donc à un ajustement des tarifs de la taxe d'aéroport en année N+1. Ce décalage dans le temps entre la perception des recettes fiscales et les dépenses induit un mécanisme d'avance par les exploitants d'aérodrome.

S'agissant de l'aide à l'insonorisation, l'exploitant d'aérodrome peut être conduit à faire une avance de trésorerie. Il y est conduit si les engagements notifiés à honorer sont supérieurs à la trésorerie réelle car c'est l'exploitant qui contractualise avec le riverain, maître d'ouvrage des travaux, et, une fois l'aide notifiée, l'exploitant aéroportuaire est donc la personne juridique responsable de l'exécution du contrat : il doit donc honorer le contrat et payer. Donc rien n'empêche l'exploitant d'aérodrome de procéder à une avance de trésorerie pour l'aide à l'insonorisation et il peut même y être conduit.

**Dans ces conditions, la mission ne propose pas une évolution de la responsabilité des exploitants dans ce domaine.**

#### **4.8. Les difficultés de trésorerie en 2014 et 2015 pour les aéroports parisiens**

Les mesures décidées en 2012 et 2013, de remboursement à 100 % des aides jusqu'à fin 2013 puis prolongées jusqu'à fin 2014, de réduction des tarifs de la TNSA et d'extension des PGS des aéroports parisiens, ont conduit à une forte augmentation de la demande et des dépenses et à une diminution des recettes, et donc à un assèchement de la trésorerie d'ADP en 2013.

Cette faible trésorerie conduit ADP à ne traiter aucun dossier d'insonorisation depuis l'automne 2013 pour éviter une trésorerie négative en 2014 et a donc généré une file

d'attente de près de deux ans pour certains dossiers. Pour les dossiers déposés en fin d'année 2014, l'attente pourra s'élever dans certains cas à 3 ans.

ADP aura une situation de trésorerie très tendue, proche de zéro, tout au long du 2ème semestre 2014, et cette situation perdura jusqu'à la fin du 1er trimestre 2016 avec des attentes pouvant aller jusqu'à 2 ans voire 3 ans pour les dossiers présentés à partir du 2ème semestre 2014.

La mission estime cependant que l'attente maximum pour les dossiers non prioritaires pourrait être significativement réduite s'il était décidé de demander à ADP d'avancer avec la garantie de l'État et remboursable par la TNSA au moins 20 M€ à la mi 2014.

*15. La mission attire l'attention du gouvernement sur les difficultés que va connaître la trésorerie de TNSA des aéroports parisiens entre 2014 et 2016. Cette faiblesse de la trésorerie conduira à la formation d'une liste d'attente de 2 à 3 ans pour les dossiers non prioritaires que la mission propose de réduire significativement grâce à des avances de trésorerie d'ADP garanties par l'État d'au moins 20 M€*

## Conclusion

Dans un contexte de limitation des recettes et d'augmentation des besoins d'insonorisation autour des aéroports parisiens, la mission propose un nouveau système d'aide aux riverains qui pourra être mis en place en 2015 de façon pérenne pour les aéroports parisiens et les aéroports de province fondé sur les principes suivants :

- une augmentation des tarifs de la TNSA au maximum autorisé par la loi de finances,
- une modulation des taux d'aide plus favorable pour les logements collectifs en opérations groupées que pour les maisons individuelles,
- une meilleure articulation des aides thermiques et acoustiques qui pourra être expérimentée dans le cadre de plates-formes mises en place par l'ADEME ainsi qu'une optimisation de la gestion des travaux avec une nouvelle grille des aides,
- une programmation annuelle des aides établie en fonction de trois critères simples,
- un rôle moins opérationnel des CCAR , mais plus stratégique qui réduirait les délais d'insonorisation.

Toutefois, pour éviter une liste d'attente de 2 à 3 ans pour les riverains au moins pendant 2 années, ADP devrait être autorisé à faire des avances de trésorerie d'au moins 20 M€ dès la mi 2014 à la TNSA.

**Christian Assailly**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Assailly', written over a horizontal line.

Ingénieur général  
des ponts, des eaux et des forêts

**Jean Pierre Decourcelle**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.P. Decourcelle', written over a horizontal line.

Architecte et Urbaniste en chef de l'État



# Annexes



# 1 Lettre de commande



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

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

Paris, le 3 - FEV. 2014

SCOP 130287740

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'aéroports. 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 quater-vicies 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 Géo 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 40 M€ à ce jour et ce qui concerne la TNSA.

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

Haut de Reuil - 246, boulevard des Capucins - 75009 Paris - Tél : 33 (0)1 40121222  
[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

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

## 2 Liste des personnes rencontrées

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Organisme</b>	<b>Fonction</b>	<b>Date de rencontre</b>
Dufour	Jean -Philippe	DGAC/DTA/SDD	Adjoint au Sous directeur du développement durable	10/01/2014
Druon	Stéphanie	DGAC/DTA/SDD	Chef du bureau impact territoriaux et intermodalité	10/01/2014
Périllat	Emmanuelle	DGAC/DTA/SDD	Chargée d'étude	10/01/2014
Guedon	Armelle	ADP	Chef du service d'aide à l'insonorisation	27/01/2014
Médard	Alice Anne	Ministère chargé des transports	Conseiller technique	30/01/2014
Bissage	Pierre Yves	DGAC/DTA	Directeur adjoint du Transport aérien	30/01/2014
Hamon	Didier	ADP	Secrétaire Général	12/02/2014
Colosio	Joëlle	ADEME	Directrice Régionale	19/02/2014
Caire	José	ADEME	Directeur Villes et Territoires Durables	19/02/2014
Fortain	Aude	ADEME	Ingénieur management environnemental	19/02/2014
Maes	Sébastien	Préfecture Ile de France	Chargé de mission environnement	19/02/2014
Mourougane	Christian	ANAH	Directeur adjoint	21/02/2014
Dumont	Cécile	ANAH	Chargée d'études	21/02/2014
Asselin	Thierry	ANRU	Directeur opérationnel	25/02/2014
Guérin	Daniel	Conseil général 94	Vice président	27/02/2014
Blazy	Jean Pierre	Commune de Gonesse	Député Maire	27/02/2014

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Organisme</b>	<b>Fonction</b>	<b>Date de rencontre</b>
Delannay	Julien	Commune de Gonesse	Chargé de mission	27/02/2014
Gaven	Roland	Espace 9	Directeur	28/02/2014
Seillan	Antoine	Direction du budget	Chef du bureau des transports	03/03/2014
Geiben	Gautier	Direction du budget	Adjoint au chef du bureau des transports	03/03/2014
Haim	Victor	ACNUSA	Président	05/03/2014
Girard-Reydet	Eric	ACNUSA	Secrétaire général	05/03/2014
Zaccoccio	Muriel	DGALN	Chef de bureau	12/03/2014
Bonenfant	Justine	DGALN	Chef de bureau	12/03/2014
Tardieu	Guy	FNAM	Directeur Général	13/03/2014
Fouchet	Frédéric	FNAM	Directeur Général adjoint	13/03/2014
Virapin	Sophie	Air France	Directrice de l'environnement	19/03/2014
Arkwright	Edward	ADP	Directeur Général adjoint	21/03/2014
De Lacombe	Bertrand	ADP	Directeur des affaires publiques	21/03/2014
Greffe	Jérôme	DGAC/DTA	Directeur de projet	1/04/2014
Offenstein	Luc	OYE 349	Président	1/04/2014
Devallois	Jeanine	OYE 349	Déléguée relations riverains	1/04/2014
Amsler	Jean Daniel	Conseil Général 94	Conseiller général	1/04/2014
Kruissel	Patric	ADVOCNAR	Président	2/04/2014
Brochat	Françoise	ADVOCNAR	Membre du Conseil d'administration	2/04/2014
De la Mesliere	Alain	Aéroport de Toulouse	Directeur adjoint	3/04/2014
Julia	Anne	Aéroport de Toulouse	Chef du service environnement	3/04/2014

<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Organisme</b>	<b>Fonction</b>	<b>Date de rencontre</b>
Desclaux	Georges	DSAC/S	directeur	3/04/2014
Demandeur	Chantal	UFNCA-CCNAAT	Présidente	3/04/2014
Massille	Pierre Yves	Direction du budget	Chef du bureau logements	7/04/2014
Daubigny	Jean	Préfecture Ile de France	Préfet de Région	8/04/2014
Gonzales	Didier	Mairie de Villeneuve le Roi	Maire	14/04/2014
Jourdan	Rémy	Mairie de Villeneuve le Roi	Directeur de cabinet	14/04/2014
Guerrin	Gilles	ADEME	Ingénieur management environnemental	28/04/14
Brogat	Brigitte	Union Sociale pour l'Habitat	Responsable du département Maitrise d'ouvrage et patrimoine	30/04/14



### 3 Parangonnage des systèmes d'aide aux riverains en Europe

L'analyse faite en 2013 par la direction générale du Trésor à l'occasion du rapport sur la constructibilité dans le PEB de Roissy a montré que la France est le seul pays à aider l'insonorisation à partir d'un niveau de bruit aérien de 55 dB(A) (exprimé selon l'indice Lden), les Pays-Bas le faisant à partir de 58 dB et les autres à partir de niveaux proches de 60 ou 65 dB.

Il est toutefois difficile de comparer les systèmes d'aides, car dans de nombreux pays européens les indices de bruit utilisés dans le cadre de l'aide à l'isolation phonique ne correspondent pas toujours à l'indice Lden prévu par la réglementation européenne pour l'élaboration des plans de prévention du bruit : alors que l'indice Lden synthétise et pondère le bruit entre les périodes de jour, de soirée et de nuit, d'autres indices ne retiennent que le bruit en journée (Ld) ou de nuit (Ln), comme ceux utilisés en Allemagne ou en Espagne ; d'autres encore raisonnent plutôt en termes de perception du bruit, comme l'indice Leq (« equivalent sound level ») utilisé en Grande-Bretagne ou l'indice Lr (indice Leq corrigé en tenant compte d'analyses socioculturelles) utilisé en Suisse. L'Italie pour sa part a un indice spécifique l'indice LVA (« livello di valutazione del rumore aeroportuale »)

Toutefois, l'analyse de la direction générale du Trésor met en évidence que ces aides concernent:

- 17 000 logements à Francfort,
- 13 700 logements à Madrid,
- 18 000 logements à Amsterdam,
- 1 700 logements à Copenhague,
- 2 700 logements à Genève,
- 41 000 logements à d'Heathrow,
- aucun logement à ce jour à Rome.

Il a été vu plus haut que pour les aéroports français le nombre total de locaux inclus dans le PGS, donc dans les zones éligibles à l'aide à l'insonorisation, est beaucoup plus important; par exemple :

- 96 000 à Roissy,
- 51 000 à Orly,
- 20 000 à Toulouse.

Ce nombre de riverains d'aéroports potentiellement éligibles à l'aide (sous réserve du respect du critère d'antériorité), beaucoup plus élevé en France, confirme l'analyse selon laquelle le système d'aide aux riverains est plus généreux en France qu'ailleurs en Europe.

Les principales conclusions de cette analyse sont présentées ci après.

### 3.1. Allemagne

A l'intérieur de la zone 1 ( indice Ld supérieur à 60 dB (A)), les riverains peuvent bénéficier de mesures de rachat ou d'insonorisation de leur logement.

Les aides à l'insonorisation pour les logements existant dans les zones de bruit sont prévues à l'intérieur des zones 1 pendant un délai limité à 5 ans après l'établissement de ces zones.

Ces aides sont financées en très grande partie par les "Lander", l'aéroport apportant aussi une contribution mais beaucoup moins importante.

Pour Francfort, un fonds de 265 M€ a été créé par le Land.

A Francfort, où une nouvelle piste réservée à l'atterrissage devait être construite, les résidents qui ont acheté un logement avant le 10 juin 2002 pouvaient bénéficier des mesures d'aide jusqu'en 2007. Trois zones ont été définies en fonction des altitudes de survol prévues et l'indemnisation susceptible d'être accordée varie selon ces zones.

Toujours à Francfort, de nouvelles mesures d'aide consistant en une prise en charge par le gestionnaire de l'aéroport de frais d'isolation phonique, généralement des toitures, de manière à obtenir dans les chambres un niveau de bruit d'au plus 55 dB (A) ont été décidées en 2011 et 17 000 logements devraient en bénéficier.

### 3.2. Espagne

Comme il n'existe pas d'interdiction légale de construire à l'intérieur des zones les plus bruyantes, il n'existe pas non plus d'obligation d'indemniser les riverains.

Cependant, les déclarations sur l'impact environnemental (DIA) faites à l'occasion des projets d'extension des aéroports de Madrid et Barcelone prévoient l'obligation d'isoler acoustiquement les logements ou de reloger les riverains situés dans des zones de bruit. Les populations exposées la nuit à un niveau de bruit supérieur à 55 dB (l'indice utilisé étant l'indice Lden) à Madrid sont passées de 43 300 à environ 31 300 personnes entre 2007 et 2011, du fait des relogements mais aussi de la redistribution du trafic.

Autour de l'aéroport de Madrid en mai 2013, 13 277 logements auraient été identifiés comme répondant aux conditions pour pouvoir bénéficier d'une isolation acoustique dans le plan d'isolement acoustique ("PAA") établi par le ministère de l'environnement, et 12 752 ont été isolés pour un montant de 164 M€.

L'insonorisation est financée pour les zones de bruit exposées à un niveau de bruit de 65 dB de jour et 55 dB de nuit.

Le financement de ce plan incombe dans sa totalité à AENA (le gestionnaire des aéroports espagnols), qui doit prendre en charge l'isolation acoustique de tous les logements dont le permis de construire est antérieur au 13 décembre 2001.

Les opérations d'isolation phonique sont entièrement gratuites pour les riverains qui en bénéficient.

### 3.3. Pays-Bas

Des mesures ont été prises pour financer l'isolation acoustique de logements situés autour de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol, dans le cadre du programme PROGIS (Project Geluidsisolatie Schiphol).

L'État a mis en place trois programmes d'insonorisation sur la période 1980-2012, concernant un périmètre voisin de la courbe isophonique de 58 dB (selon l'indice Lden) : 12 165 bâtiments ont été insonorisés au titre des deux premiers, pour 522 M€, et 5 214 logements sont encore éligibles au titre du programme couvrant la période 2007-2013 décidé suite à l'ouverture de la 5ème piste.

Du fait de la construction de cette nouvelle piste, d'autres logements devraient bénéficier d'une aide à l'insonorisation, mais leur nombre n'a pas encore été déterminé ; néanmoins la création de cette nouvelle piste a eu pour effet de faire baisser sensiblement le nombre de logements dans les zones les plus exposées au bruit.

En 2013, 11 200 logements étaient exposés à un niveau de bruit supérieur à 58 dB (selon l'indice Lden) et 193 000 à un niveau de bruit supérieur à 48 dB.

### 3.4. Royaume-Uni

Selon le livre blanc sur le futur du transport aérien, établi par le secrétariat d'Etat aux transports britannique et publié en décembre 2003, les riverains soumis aux niveaux de bruit les plus élevés sur tous les aéroports devraient se voir proposer par les gestionnaires d'aéroports une aide au relogement.

Par ailleurs, une législation spécifique s'applique depuis 2006 (CAA act 2006) aux trois aéroports londoniens.

Sur ces aéroports, les riverains soumis à des niveaux de bruit importants doivent recevoir une aide au relogement (exposition à un niveau de bruit d'au moins 69 dB, selon l'indice Leq) ou être isolés acoustiquement (exposition à un niveau de bruit d'au moins 63 dB) et les communes dont les bâtiments communaux de type hôpital sont exposés à plus de 63 dB (selon l'indice Leq) doivent recevoir une aide à l'insonorisation.

En outre, concernant spécifiquement l'aéroport d'Heathrow, les riverains soumis à un bruit nocturne important entre 23h 30 et 6 h 00 bénéficient également d'une aide spécifique pour l'isolation acoustique des chambres depuis 2007.

Les gestionnaires des aéroports britanniques, en particulier ceux des aéroports londoniens, financent les programmes d'isolation sur leur propre budget. Une petite partie de ce budget est alimentée par les amendes.

Par exemple, Heathrow Airport Ltd finance le plan d'isolation acoustique des bâtiments communaux à hauteur de 5,8 millions d'€ par an.

### 3.5. Danemark

Pour l'aéroport de Copenhague, il existe une zone inconstructible définie par un niveau d'exposition au bruit d'au moins 60 dB (en Lden).

Le financement de l'insonorisation des logements a été réalisé pour les logements construits avant 2001 à hauteur de 90% dans la zone de bruit proche, 75 % dans la zone de bruit intermédiaire et 50 % dans la zone de bruit éloignée. Les indices correspondant à ces zones de bruit ne sont pas précisés dans l'étude de la direction générale du Trésor.

Il n'existe plus de programme de financement de l'insonorisation des logements depuis 1987.

Il existe peu de logements dans les zones de bruit de l'aéroport :

- 553 logements sont exposés à un niveau de bruit supérieur à 60 dB (en Lden),
- 1 207 logements sont exposés à un niveau de bruit supérieur à 55 dB (en Lden).

### 3.6. Suisse

- Une ordonnance fédérale sur le bruit prévoit que doivent être insonorisés les logements exposés à un niveau de bruit de 65 dB Lrt le jour et 60 dB Lrn la nuit.
- L'aéroport de Genève est situé en zone urbanisée et il existe un programme d'isolation acoustique des logements autour de l'aéroport selon un ordre de priorité qui est fonction du niveau de bruit.
- 2 700 logements ont bénéficié de ce dispositif financé par l'aéroport.

### 3.7. Italie

Il existe un zonage acoustique autour des aéroports avec des limitations à la construction pour un niveau de bruit supérieur à 65 dB.

Pour l'aéroport de Rome Fiumicino, les populations exposées aux nuisances sonores sont les suivantes :

Exposition au bruit en LVA (dB)	Personnes (2001)
55-60	17 500
60-65	4 900
65-70	11 600
70-75	300
>75	100

À ce jour, aucune opération d'insonorisation n'a été réalisée pour l'aéroport de Rome.

En revanche, d'autres aérodromes italiens sont déjà intervenus en la matière.

C'est notamment le cas de Bergame Orio al Serio (+ de 7 millions de passagers), qui a établi ses cartes et son plan stratégiques du bruit depuis 2008. Concernant l'aide à l'insonorisation, les mesures mises en œuvre incluent notamment le déplacement de certains logements et la prise en charge des frais d'isolation phonique d'autres logements.

## 4 Position des acteurs de l'insonorisation

Les compte rendus d'entretien exposés ci après ont été tous validés par les interlocuteurs rencontrés.

### 4.1. Les administrations

#### -La DGAC

La DTA est la direction de la DGAC qui gère les modalités législatives et réglementaires de l'aide aux riverains des aérodromes.

Elle n'est pas favorable à une prorogation du taux d'aide de 100 % pour tous les logements.

Elle souhaiterait en revanche un dispositif qui, par le biais de taux d'aide différenciés, inciterait à la réalisation d'opérations groupées et favoriserait donc une insonorisation plus efficace, comme antérieurement à l'entrée en vigueur de la généralisation du taux d'aide à 100 %.

Elle n'est pas opposée à une programmation des travaux par zone prioritaire mais rappelle que les CCAR franciliennes se sont opposées à cette programmation dans le passé.

Elle a informé la mission du fait que les CCAR de Paris Orly et Paris-CDG ont jusqu'à présent rendu des avis favorables à l'attribution de l'aide pour des locaux situés jusqu'à 100 m à l'extérieur des PGS alors qu'en province, elles se sont en général arrêtées en limite du PGS. Elle estime que cette position était justifiée jusqu'à fin 2013, car les PGS de Paris Orly et Paris-CDG n'étaient plus complètement en adéquation avec la réalité du trafic ; en revanche, suite à la révision de ces deux PGS en décembre 2013, il convient désormais de limiter la tolérance à la marge d'incertitude découlant du trait du PGS.

De plus le juge administratif, suite à un recours introduit par la FNAM et le SCARA, a annulé l'attribution de l'aide à l'insonorisation au centre hospitalier intercommunal de Villeneuve St Georges, car localisé de 135 à 240 m au-delà du PGS. Le juge a considéré qu'il était « manifestement » à l'extérieur du PGS (jugements concordants du tribunal administratif de Paris du 15 décembre 2011 et de la cour d'appel de Paris du 22 novembre 2012).

La DGAC souhaite qu'ADP fasse des avances de trésorerie pour l'indemnisation des riverains, au moins de façon transitoire dans l'attente de solutions pérennes quant au financement du dispositif. Elle envisage également, comme pistes possibles d'évolution, le versement par ADP de subventions comme dans le cas du fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA) ou la création d'une obligation de service public d'aide à l'insonorisation pesant sur les exploitants d'aérodromes.

La DGAC est par ailleurs favorable à diverses voies d'encadrement du dispositif, dont notamment : approche conjointe entre isolation acoustique et isolation thermique, définition des normes d'isolement à atteindre, conditionnement de l'aide au fait que le riverain réalise effectivement la totalité des travaux préconisés, meilleur encadrement des pratiques des entreprises.

#### -La direction du budget

La direction du budget est opposée à la prolongation d'un taux d'aide à 100 % car est inquiète pour l'équilibre financier du dispositif.

Elle pense que la mission devra présenter plusieurs scénarios d'aide avec certains beaucoup moins favorables pour les riverains.

Elle n'est pas opposée à un couplage des subventions pour l'isolation acoustique et thermique sous réserve que chaque politique publique (isolation acoustique et rénovation thermique) dépense moins d'argent avec ce couplage qu'actuellement.

Cependant, la direction du budget souligne la situation financière difficile de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et n'est pas favorable aux rattachements de nouvelles missions qui pourraient modifier la logique discrétionnaire des aides de l'agence.

Elle est très réservée sur l'imposition d'obligation de contraintes de service public, qui pourraient générer une aide non plafonnée pour 100 % des dépenses des riverains à l'Euro près financée par la taxe et pourrait induire une dette de l'Etat vis-à-vis des exploitants en cas de déséquilibre financier comme pour la taxe aéroport<sup>32</sup>. Elle est opposée à ce que les aéroports fassent des avances de trésorerie, même lorsque les ressources de ces derniers le permettent car cela reviendrait à créer une dette cachée de l'Etat.

#### -La préfecture d'Ile de France

Le Préfet de Région d'Ile-de-France pense qu'il est nécessaire de mettre en place une approche intégrée concernant l'isolation thermique et l'isolation acoustique des logements. Pour cela il a demandé à l'ADEME Ile-de-France de travailler, en lien avec ADP, sur la mise en place de plateformes locales de la rénovation énergétique spécifiques à l'intérieur des Plans de Gêne Sonore des aérodromes.

Il comprend qu'une programmation annuelle des aides est nécessaire mais il souhaite que l'on n'ait pas recours à un système de listes d'attente sur plusieurs années.

Concernant le taux de l'aide, le Préfet de Région souhaite que celui-ci demeure suffisamment incitatif pour que les travaux puissent être engagés, notamment dans les logements collectifs qui représentent la majorité de ce qui reste à traiter.

---

<sup>32</sup> La Taxe d'aéroport sert à financer les dépenses de sûreté et de sécurité incendie sur les aéroports.

Elle est perçue par l'Etat et reversée aux exploitants d'aéroport. En 2014, compte tenu des taux plafonds en vigueur, sa gestion est déséquilibrée et l'Etat a une dette qui s'élèvera fin 2014 à environ 100 M€.

Pour ces mêmes logements, il souhaite que le pourcentage minimum de logements d'un bâtiment devant être engagés dans les travaux d'insonorisation pour que ceux-ci soient traités en opération groupée, ne soit pas trop élevé afin de ne pas bloquer la réalisation des travaux d'insonorisation dans le logement collectif.

#### -La direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature

Cette direction, plus précisément la Direction de l'Habitat, de l'Urbanisme et des Paysages -DHUP-, a la tutelle de l'ANAH et soutient le couplage entre isolation acoustique et rénovation thermique.

Elle rappelle que les travaux d'isolation acoustique ne figurent pas parmi les priorités de l'ANAH.

L'ANAH peut toutefois être conduite en pratique à financer certains travaux d'isolation phonique dès lors que ceux-ci ont un rapport avec les priorités de l'ANAH, en particulier la rénovation thermique, et si les propriétaires occupants aux ressources modestes (sous conditions de plafonds de ressources représentant 45 % de la population au niveau national) respectent les plafonds réglementaires ANAH. En théorie, un couplage des aides est envisageable sous réserve de ne pas dépasser le seuil de plus de 80 % du coût global de l'opération TTC, sauf si les opérations d'isolation phonique sont considérées comme des opérations visant à préserver la santé ou la sécurité des personnes et des biens ou certaines opérations à caractère social qui peuvent atteindre 100 %. Ce couplage éventuel ne pourra cependant concerner que les propriétaires répondant aux plafonds de ressources définis par l'ANAH

En pratique, la DHUP souligne que ce couplage va rencontrer plusieurs difficultés et nécessite de régler des problèmes préalables avant sa mise en œuvre:-

-la vérification de la compatibilité des listes de travaux requis pour l'isolation phonique avec les travaux recommandés par l'ANAH pour atteindre les 25 % de gain d'amélioration de l'efficacité énergétique des logements qui ouvrent droit à la fois aux aides de l'ANAH et du programme Habiter Mieux.

-les modalités de financement : quelle dotation l'ANAH recevrait-elle pour cette éventuelle mission ?

-les modalités d'instructions : les aides ANAH sont instruites soit par les DDT soit par les communes et les EPCI par le biais des délégations de compétences. Les instructeurs de DDT ne sont pas compétents pour les travaux d'isolation acoustique et leur financement

Par ailleurs le couplage éventuel avec les subventions ANAH n'est pas prévu dans les conventions de délégation des aides à la pierre. Enfin l'ANAH finance des mesures d'accompagnement des ménages (AMO) pour les travaux d'isolation thermique : la prise en charge de l'insonorisation pose des problèmes de financement de cette prestation complémentaire d'AMO.

Enfin, si le couplage des aides à l'isolation phonique et des aides à la rénovation thermique paraît envisageable sous réserve des remarques précédentes, la DHUP

informe la mission que l'ANAH a dépassé son objectif de 30 000 logements rénovés thermiquement en 2013 au niveau national et qu'elle n'est pas certaine de la pérennité de ces aides pour l'année 2015. Un couplage durable des aides n'est donc pas assuré.

## 4.2. Les exploitants d'aéroports

- Aéroports de Paris

Aéroports de Paris n'est pas favorable au maintien d'un taux d'aide à 100 %, ce taux d'aide ayant conduit à des hausses très importantes et pas toujours justifiées des dépenses.

La société est très favorable à un programme annuel des aides avec un budget arrêté et des critères de priorité pour l'affectation des aides dans la mesure où ces critères sont fixés par l'Etat.

Elle regrette le système actuel de guichet qui laisse penser que toutes les demandes peuvent être satisfaites sans liste d'attente.

Elle pense que les dossiers d'aide ne devraient pas tous passer en CCAR et que si c'était le cas cette commission pourrait ne se réunir qu'une à deux fois par an pour approuver et suivre le programme annuel de travaux et décider des cas limites d'aide.

La direction d'ADP souhaite aussi que la gouvernance des CCAR soit élargie aux organismes de logements pour les sensibiliser à la nécessité d'insonoriser les HLM et les logements collectifs dans les zones de bruit.

La direction d'ADP est prête à faire des avances de trésorerie si une disposition contraignante de droit en dispose ou si les Pouvoirs Publics contractualisent avec la société des obligations réciproques .

Elle partage le point de vue de la mission selon lequel les riverains ne devraient plus décider seuls de la nature des travaux d'insonorisation à l'avenir.

La mission a rencontré avec la direction d'ADP un bureau d'étude acoustique sous traitant d'ADP en matière d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui a souhaité que la mission propose des mesures visant à réduire les coûts, car de son point de vue les riverains, lorsqu'ils ont une proposition de l'AMO, prennent le temps de consulter d'autres entreprises qui font d'autres propositions plus proches des plafonds d'aide avec parfois de fausses factures coûtant plus cher pour la TNSA et souvent moins efficaces.

Il a cité notamment les travaux de toiture qui sont nécessaires dans 50 à 60 % des cas mais ne sont faits qu'à 42 %.

Il s'étonne aussi du coût important de la menuiserie pour les maisons individuelles supérieur de 20 % pour les maisons individuelles par rapport aux logements collectifs.

Il estime souhaitable d'imposer aux riverains de choisir un devis du même niveau de prix que celui proposé par l'AMO, de raccourcir le délai de réflexion du riverain et dans le logement collectif ne pas faire des travaux sur quelques logements sans traiter la

totalité du bâtiment car cela coûte beaucoup plus cher et n'est pas très efficace sur le plan acoustique.

- Aéroport de Toulouse

La section d'aide aux riverains de l'aéroport de Toulouse est constituée de 4 personnes dont une est spécialisée dans le logement collectif et fait partie du service environnement

Cette section a récupéré toutes les archives de l'ADEME, ancien gestionnaire, et a mis en mémoire toutes les insonorisations dans un logiciel de base de données appelé Bruit de Fond. Un logiciel de géolocalisation appelé Map Info permet la représentation cartographique.

Ainsi tous les logements insonorisés sont inscrits sur une carte avec leur catégorie (collectif, copropriété, HLM).

10 000 logements sur 20 000 ont été insonorisés dans le PGS, 67 % de ces logements sont collectifs ; une grande partie a été insonorisée entre 2001 et 2003 suite à l'accident d'AZF qui avait détruit les fenêtres de nombreux logements.

La société ATB (Aéroport Toulouse Blagnac) communique beaucoup sur l'insonorisation dans les médias et les boîtes aux lettres des riverains, les journaux municipaux.

Cette section d'aide aux riverains démarche les copropriétés qui ne se manifestent pas spontanément, en allant voir les syndicats et en les accompagnant et les relançant pour les dépôts des dossiers ; elle va voir les HLM et a participé aux journées portes ouvertes de l'UNPI (Union Nationale des Propriétaires Immobiliers).

En 2008, les collectivités ont fait des avances à hauteur de 1,6 M€ pour accélérer les insonorisations et il n'y a plus de liste d'attente depuis cette date ; ATB a engagé en 2014 la procédure de remboursement.

Il reste 10 000 logements potentiellement éligibles dans les PGS, dont 51 % logements collectifs. ATB ne connaît pas le taux d'éligibilité de ces logements à l'insonorisation et la mission a conseillé à ATB de considérer que 75% ont été construits avant le premier PEB, soit un taux proche de celui observé à Paris-Orly, ce qui signifierait qu'il reste 5 000 logements à insonoriser parmi les 10 000 restants.

ATB n'a pas commencé à insonoriser les établissements d'éducation, sanitaires et sociaux, car les collectivités n'ont présenté aucun dossier à ce jour. Elle connaît le nombre et la nature des locaux dans le PGS mais elle ne connaît pas leur taux d'éligibilité (critère antériorité des PEB). De plus, la CCAR avait donné la priorité aux logements

L'aide moyenne accordée est de 14 000 € pour les logements individuels et 5 000 € pour les logements collectifs.

10 acousticiens ont été agréés et ils jouent également le rôle d'assistant à maîtrise d'ouvrage ; pour l'étude acoustique le riverain paye l'acousticien puis il est remboursé par ATB au regard du taux d'aide en vigueur. La prestation d'AMO est par contre payée directement par ATB .

ATB insonorise les logements collectifs en opération groupée dans les cas suivants :

- Si la copropriété est < à 10 logements, il faut que 1/3 des logements fassent la demande
- Si la copropriété est comprise entre 10 et 30, il faut que 1/4 des logements fassent la demande
- Si la copropriété est > à 30 logements, il faut au minimum que 9 logements fassent la demande.

Dans la pratique, il est observé qu'en moyenne 60% des propriétaires participent aux opérations groupées dans les collectifs. Dans les faits selon ATB, il est illusoire de demander que 100 % des copropriétés adhèrent à l'opération un taux d'insonorisation plus élevé et l'insonorisation de l'immeuble dans ces conditions reste efficace.

Les délais de traitement des dossiers des logements particuliers avant travaux sont de 4 mois pour un délai moyen de 14 mois entre la date de notification de l'aide et la réalisation effective des travaux.

Les CCAR n'ayant pas toujours de dossiers majeurs à traiter, elles ne sont pas systématiquement physiquement réunies, leur avis pouvant être sollicité et rendu, s'agissant des dossiers courants, par messagerie électronique.

ATB présente des informations financières détaillées en CCAR avec les recettes, la trésorerie, les engagements et des indicateurs détaillés.

La DSAC/S étudie une révision du PGS, qui date de 2009, et pense que le nouveau PGS pourrait être réduit par rapport au PGS actuel du fait d'une réduction de l'ordre de 4% du nombre de mouvements et d'une réduction du trafic en cœur de nuit.

### **4.3. Les élus**

La mission a rencontré des élus des communes proches des aéroports d'Orly et de Roissy.

Ils ont tous manifesté un point de vue assez proche en souhaitant le maintien d'un taux d'aide à 100 % qui permet aux riverains de ne pas avoir trop de reste à charge car ils pensent que les plafonds actuels sont trop bas.

Un élu regrette tout d'abord le contexte financier particulièrement négatif de l'aide à l'insonorisation avec la forte baisse des recettes de la TNSA (arrêté du 13 mars 2013) et leur plafonnement par la loi de finances pour 2014. Il souhaite que la mission puisse faire remonter cette préoccupation très vive. Cette situation engendre en effet un retard très important dans le traitement des dossiers des riverains.

Ils contestent tous la non remise en cause du principe d'antériorité qui leur paraît injuste : par exemple, des riverains de leur commune occupent un logement construit après la date d'un PEB, avec l'accord de l'Etat, à l'époque compétent en matière de permis de construire, sans avoir été insonorisés ; les élus estiment que l'Etat aurait dû contrôler l'insonorisation de ces logements. En outre, certains riverains n'ont pas le droit à l'insonorisation à Orly car, bien que situés à l'intérieur du PGS, leurs logements ont été construits dans le PEB ; ceci est ressenti comme paradoxal car, d'une part,

d'autres logements, bien que construits aux mêmes périodes mais en dehors du PEB, sont éligibles à l'aide et, d'autre part, dans la mesure où le PGS est plus étendu que le PEB, des logements sont éligibles à l'aide tout en étant moins exposés au bruit que ceux situés dans le PEB.

Un élu remet aussi en cause le principe d'antériorité pour l'insonorisation des bâtiments public en zone II du PGS.

Conscients des contraintes budgétaires, ils ne sont pas opposés à une programmation prioritaire des travaux en fonction du bruit mais ont rappelé à la mission qu'ils étaient élus d'une commune proche de l'aéroport, donc plus exposée.

Un élu a estimé que les bureaux d'études exerçant l'assistance à maîtrise d'ouvrage n'étaient pas toujours indépendants des entreprises et pouvaient s'entendre avec ces dernières pour atteindre les plafonds de travaux ; il pense qu'il faudrait plus d'AMO pour faire plus jouer la concurrence ou un meilleur contrôle de ceux-ci.

Les élus sont intéressés par un couplage des travaux liés à l'isolation acoustique et la rénovation thermique mais craignent que cela soit difficile ; Mr Blazy a rappelé son intérêt pour créer avec l'ADEME une plate-forme d'information pour les riverains permettant de mieux atteindre cet objectif.

Ils pensent que la CCAR pourrait ne pas traiter les aides pour les logements incontestablement situés dans le PGS, de façon à réduire le délai de traitement des demandes d'aides mais un élu considère qu'à contrario les pouvoirs de la CCAR sur l'évaluation des autres dossiers devraient être étendus.

Ils sont tous assez critiques sur le rôle d'ADP dans la gestion de l'aide aux riverains, estimant qu'il convient de s'interroger sur cette question, mais ne proposent généralement pas un retour de l'ADEME pour exécuter cette mission.

Ils trouvent que les frais de gestion d'ADP sont élevés et pensent qu'ADP devrait participer financièrement à l'insonorisation sur fonds propres.

Un élu conteste le refus d'ADP de présenter des dossiers en CCAR alors que ces dossiers lui paraissent rentrer dans les critères d'insonorisation ; l'exemple de l'insonorisation d'un bâtiment des associations situé dans l'axe de piste a été cité. Cet élu a introduit aussi un recours contre ADP en juin 2013 pour son refus d'insonoriser un HLM en limite de PGS.

Ils trouvent ADP peu motivé par la concertation avec les riverains et estiment que la société ne se sent pas responsable de cette mission et qu'à cet égard le code de l'environnement pourrait être utilement clarifié.

#### **4.4. Les associations environnementales**

- OYE 349

Cette association regroupe 1034 riverains de l'aéroport d'Orly et son siège est à Sucy-en-Brie, dans l'extension de la zone III du PGS d'Orly.

En premier lieu, cette association conteste le plafonnement des recettes de la TNSA et estime qu'un réajustement de cette taxe à sa valeur initiale (soit + 33%) est inévitable.

Elle demande aussi la remise en cause du principe d'antériorité et la continuation du taux d'aide à 100%.

Elle estime que l'indice Lden représente mal le bruit, car il faut aussi tenir compte du relief et de la météorologie et que seules des mesures de bruit in situ sont efficaces pour savoir qui est le plus impacté par le bruit.

Elle n'est pas d'accord avec une programmation des aides en fonctions de certaines priorités, car elle trouverait intolérable que certains riverains attendent 15 ans pour être insonorisés et estime que les priorités devraient avant tout tenir compte de l'ordre des dépôts des dossiers.

Elle comprend cependant que tous les dossiers ne peuvent être traités en même temps et que des priorités sont difficilement évitables.

Elle est préoccupée avant tout par les mesures transitoires qui pourraient être prises pour régler les dossiers en attente depuis septembre 2013 (une centaine de maisons pour le quartier des Bruyères à Sucy-en-Brie).

Toutefois, elle trouve positif l'idée d'un couplage entre rénovation thermique et insonorisation, à condition que cela ne complique pas l'élaboration des dossiers pour les riverains.

Elle reconnaît que la gestion technique des dossiers par ADP est devenue avec le temps efficace et que le recours à des AMO est une bonne pratique.

Elle pense donc qu'ADP doit continuer à gérer le système mais estime que les frais de gestion d'ADP pourraient être réduits et que la société pourrait participer au financement de l'insonorisation en plus de la TNSA,

Elle n'est pas opposée à l'idée d'une AMO obligatoire pour les riverains.

Elle n'est pas opposée à l'idée de simplifier le fonctionnement des CCAR en ne soumettant pas à la CCAR les dossiers non litigieux pour permettre un raccourcissement des délais d'insonorisation ; mais elle considère que les délais de certains bureaux d'études assurant l'AMO sont trop longs, tout en estimant que les bureaux d'études intervenant pour le compte d'ADP sont en nombre suffisant.

Elle trouve les dossiers concernant l'exercice comptable d'ADP présentés en CCAR peu clairs sur le plan de leur présentation et voudrait un état des recettes, dépenses et un point sur la trésorerie disponible.

- ADVOCNAR

Cette association regroupe les riverains de Roissy. Son siège est dans le Val d'Oise, à Saint Prix. Elle a les mêmes revendications que OYE 349, à savoir déplafonnement et augmentation de la TNSA afin de donner les moyens financiers pour répondre à la demande d'insonorisation, maintien du taux d'aide à 100% au nom du principe pollueur-payeur et remise en cause de l'antériorité. Elle demande même une aide plus réduite jusqu'à l'indice Lden 50 (actuellement, la limite du PGS est constituée par le Lden55), ce qui serait le cas de l'aéroport de Liège. Elle pense que la TNSA des aéroports parisiens devrait pouvoir traiter 6 000 dossiers par an et est préoccupée également des mesures transitoires qui pourraient être prises pour les dossiers

présentés en 2014, préalable incontournable à la mise en place d'un nouveau dispositif.

Une programmation annuelle des aides l'inquiète pour le cas des riverains non prioritaires en fonction du niveau du bruit, car l'idée d'attendre 15 ans une insonorisation lui paraît insupportable.

Elle est très favorable au couplage rénovation thermique et insonorisation et s'étonne de ce que ce n'ait pas encore été réalisé.

Pour la simplification administrative, peu de simplifications lui paraissent possibles si ce n'est le raccourcissement des délais et dans cette optique n'est pas opposée à la non présentation en CCAR des dossiers non litigieux.

Tout comme OYE 349, elle trouve les documents financiers des dossiers d'ADP peu clairs et regrette l'absence de présentation de la situation de la trésorerie

- CCNAAT

Cette fédération d'associations, membre du collectif national d'associations l'UFCNA, représente les riverains de Toulouse. Sa présidente est également présidente de l'UFCNA, forte de 27 000 adhérents.

Le CCNAAT regrette fortement le plafonnement de la TNSA et estime une hausse des tarifs indispensable pour terminer l'insonorisation des établissements d'éducation, sanitaires et sociaux sur l'agglomération toulousaine (environ 120 établissements selon une estimation récente d'ATB) et trouve anomal que leur insonorisation n'ait pas commencé ; 100 millions d'€ sont nécessaires pour insonoriser ces seuls ESS , selon le CCNAAT qui cite ATB.

Le CCNAAT estime que le recours aux emprunts ou aux avances est une mauvaise solution,(déjà utilisée à Toulouse), puisqu'un jour ou l'autre, il faudra prélever sur la taxe pour rembourser.

Le CCNAAT souhaite le maintien d'un taux d'aide à 100% et l'abandon du principe d'antériorité.

Enfin le CCNAAT fait part à la mission de son inquiétude quant à une réduction éventuelle du nouveau PGS toulousain car elle affirme au vu des résultats des enregistrements du système de bruit Sentinelle que le bruit n'a cessé d'augmenter depuis 10 ans.

Si le PGS était appelé à se réduire, le CCNAAT demanderait avec insistance des mesures de bruit pour corroborer sur le terrain les calculs théoriques en Lden et y rétablir le nombre d'ayants droits si besoin.

Le CCNAAT a fait admettre par la DGAC que la présence du constructeur sur ATB aggrave la situation, car les circuits constructeurs se font à basse altitude.

## 4.5. L'ACNUSA

L'ACNUSA regrette le plafonnement de la taxe, alors que, de son point de vue, dès lors qu'elle ne représente que quelques centimes d'euros, cette dernière ne pèse pas sur le transport aérien et n'a aucune incidence sur le trafic aérien.

L'ACNUSA souhaite le maintien d'un taux d'aide à 100 % car si ce taux ne couvre pas, sauf cas très particuliers, la totalité du coût des travaux, il permet d'aider efficacement les riverains en réduisant le reste à charge.

Elle pense que la mission devrait prévoir des zones de rachat des logements des riverains qui le souhaitent car elle mène une étude sur les effets du bruit des avions sur la santé, mais n'a pas encore conclu sur le niveau de bruit à partir duquel la possibilité d'un rachat devrait être offerte aux propriétaires concernés.

Elle partage l'idée que les aides devraient se concentrer sur les zones de bruit les plus fortes et considère d'ailleurs que dans un proche avenir le bruit sera encore plus concentré qu'actuellement à cause des procédures RNAV qui permettront de resserrer les trajectoires avions et, à due concurrence, de diminuer le nombre des personnes significativement gênées par le bruit.

Dans cette optique elle n'est pas opposée à une programmation des travaux en fonction du niveau de bruit car elle pense que dans quelques années les populations les plus éloignées de la zone centrale de bruit fort seront peu exposées aux nuisances.

Elle est réservée non sur le principe, mais sur la possibilité de coupler les travaux d'isolation phonique et de rénovation thermique car il lui paraît difficile de faire travailler ensemble 2 organismes différents et parce qu'une expérimentation a eu lieu à Lyon montrant que la rénovation thermique génère un surcoût très important par rapport à l'isolation phonique pour que l'ensemble soit globalement efficace.

L'autorité a une appréciation positive d'ADP et des exploitants aéroportuaires, qui lui paraissent motivés et compétents pour gérer l'aide aux riverains.

## 4.6. Les compagnies aériennes

- La FNAM

La FNAM (syndicat professionnel regroupant la majorité des compagnies aériennes françaises) ne conteste pas l'utilité de la TNSA et souhaite une programmation de cette taxe (qui est vouée à disparaître une fois les stocks de logements entièrement insonorisés) pour qu'elle bénéficie aux riverains les plus exposés au bruit de façon prioritaire.

Elle ne souhaite pas que des modifications réglementaires viennent élargir le financement de la TNSA à des bâtiments autres que les logements et équipements publics actuellement prévus par les textes.

Elle craint que le plafonnement au niveau national de la TNSA ne conduise un jour à un reversement du surplus de recettes au budget général de l'État.

Elle accueille favorablement l'idée d'un couplage entre l'isolation acoustique et thermique si cela ne génère pas de dépenses supplémentaires pour la TNSA, avec une instruction des dossiers facilitée pour les riverains.

Elle souhaiterait que des mesures soient prises pour que les copropriétés s'engagent plus facilement dans des travaux d'isolation acoustique mais n'a pas de mesure concrète réaliste à proposer pour faciliter les décisions, sauf à remettre en cause les règles de majorité au sein des conseils syndicaux.

Elle pense que les CCAR passent trop de temps sur des dossiers individuels non contestables et souhaiterait que soient présentés en CCAR des indicateurs permettant de mieux suivre le déroulement des travaux et avoir des bilans d'exécution plus clair en trésorerie et pas en engagement .

Elle estime que l'extension des PGS des aéroports parisiens doit avoir comme contrepartie le strict respect des PGS à l'avenir et ne plus comprendre en plus une zone d'incertitude de 100 m supplémentaire.

La FNAM invite à poursuivre la réflexion autour des aéroports de province se trouvant au plancher de leur catégorie de TNSA. En effet, l'article 1609 *quatervicies* A du code général des impôts fixe les valeurs inférieures et supérieures de la TNSA de chaque aéroport en fonction du groupe auquel il appartient (4 groupes).

La FNAM fait remarquer que certains aéroports (notamment Toulouse-Blagnac) se trouvent au plancher bas de leur groupe et ne peuvent descendre plus le niveau de la TNSA, ce qui induit un excédent de trésorerie inutilisé et inutilisable en vertu des principes précédemment énoncés.

Elle trouverait normal que les entreprises implantées sur la plate-forme aéroportuaire contribuent à l'insonorisation des riverains.

Elle juge le travail technique du service d'aide aux riverains d'Aéroports de Paris excellent et ne comprend pas la nécessité d'éventuelles nouvelles obligations de service public.

- Air France

Air France est satisfaite de la politique environnementale sur le bruit autour des aéroports telle que défini par l'État français. Cette dernière s'appuie sur plusieurs mesures (développement de procédures moindre bruit, restriction d'utilisation des avions les plus bruyants, instauration de quota maximum de bruit- IGMP-, aide à l'insonorisation, limitation sur le bâti autour des aéroports...).

L'ensemble de ces mesures en font un ensemble cohérent et équilibré. Toucher à un de ces paramètres peut remettre en cause cet équilibre et peut avoir des conséquences sur les autres mesures aujourd'hui en place. En particulier Air France souhaite éviter que de nouvelles restrictions supplémentaires ( diminution du nombre de mouvements) ne soient prises sur l'aéroport de Roissy entre 22h00 et 6h00.

En conséquence, il est souhaitable que l'indemnisation des riverains autour des aérodromes continue à fonctionner dans le cadre réglementaire existant et sur le périmètre géographique aujourd'hui défini.

Le plafond de recettes de la TNSA défini en loi de finances ne doit pas être un frein aux mesures d'aide à l'insonorisation mais un moyen de s'assurer du bon emploi de cette taxe qui ne doit être réservée qu'aux uniques activités d'insonorisation.

Elle regrette, dans le système actuel, l'absence de priorité dans l'affectation des aides aux riverains et souhaite plus de visibilité sur les contrôles effectués sur l'affectation de ces aides.. Elle est fortement demanderesse d'un budget pluriannuel présenté en CCAR.

Air France souhaite maintenir un bon dialogue avec les riverains et les élus des territoires. Le fonctionnement actuel des CCAR est de ce point de vue vertueux.

Air France trouve regrettable l'absence actuelle de synergie et de complémentarité entre l'isolation acoustique et la rénovation thermique.

Enfin elle estime que l'activité aéroportuaire produit également des recettes induites qui ne sont pas directement liées à l'exécution de vols. A ce titre ADP et les autres industries profitant des retombées de l'activité aéroportuaire pourraient participer financièrement à l'aide aux riverains en complément de la TNSA.

En conclusion, l'approche équilibrée définie par l'Etat français, permettant développement économique du territoire et réduction des nuisances, a montré par le passé son entière efficacité et donne satisfaction. Depuis 2000, Air France a diminué de 31% ses nuisances sonores alors que sur la même période le nombre de mouvements a augmenté de 16%.

#### **4.7. Les agences compétentes pour l'habitat et la rénovation thermique**

- L'ANAH

L'agence est un établissement public d'État créé en 1971. Elle a pour mission de mettre en œuvre la politique nationale de développement et d'amélioration du parc de logements privés existants.

Pour atteindre cet objectif, elle encourage la réalisation de travaux en accordant des aides aux propriétaires occupants, aux propriétaires bailleurs de logements locatifs et aux copropriétaires. Sa vocation sociale l'amène à se concentrer sur les publics les plus modestes.

En 2010, l'ANAH a adopté un nouveau régime d'aides, qui a connu des améliorations significatives, ainsi qu'en 2013. L'ANAH centre ses interventions sur les enjeux sociaux qui caractérisent le mieux le parc privé aujourd'hui, avec trois axes prioritaires:

- la lutte contre l'habitat indigne et très dégradé,
- les propriétaires occupants les plus modestes, avec une intervention forte sur la lutte contre la précarité énergétique (dans le cadre du programme « Habiter mieux » dont une part est financée par le programme d'investissement d'avenir -PIA-) et la prise en compte des besoins d'adaptation du logement, liés à la perte d'autonomie,
- les propriétaires bailleurs, en ciblant l'aide sur les logements montrant un niveau de dégradation significatif,
- le traitement des copropriétés dégradées

L'ANAH a bien conscience de la complémentarité des interventions d'insonorisation et de rénovation thermique et se dit prête à expérimenter des dispositifs qui permettraient de tester des financements conjoints, pour ses populations modestes cibles <sup>33</sup> qui lui semblent fortement représentées à proximité des aéroports :

Elle rappelle qu'elle intervient selon des taux modulés d'aides sur des montants de travaux moyens de 18 000 € HT (avec un plafond de 20 000 € par logement, pouvant être porté à 50 000 € pour les logements indignes).

Elle propose de réaliser des simulations de co-financement ANAH/TNSA en fonction des catégories de familles (très modestes, modestes, hors plafond) qui feraient apparaître les restes à charges qui pourront être couverts en partie ou en totalité par des crédits d'impôts -CIDD ou des micro-crédits ou encore l'éco PTZ par exemple.

Elle se dit prête à envisager des dispositifs territoriaux de démonstration tels que l'OPAH RU <sup>34</sup> de Villeneuve Saint Georges, dont les 2 dernières années restant à courir pourraient permettre de rechercher une synergie entre insonorisation et rénovation énergétique, ou dans le cadre des nouvelles plate-formes proposées par l'ADEME.

Elle attire l'attention sur le besoin de former et qualifier l'AMO technique qui serait en charge de la définition des travaux sur les aspects sociaux et financiers afin de faciliter le montage des dossiers de financement.

- L'ADEME

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise

---

<sup>33</sup> Pour l'Anah, sont considérées comme modestes des familles sous des plafonds de ressources variant selon les régions : en Ile de France un ménage avec 2 enfants sera considéré comme modeste à moins de 49 000 € de revenus; comme très modeste à moins de 40 000 €

<sup>34</sup> Opération programmée d'amélioration de l'habitat -renouvellement urbain

en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Dans le cadre de ses missions, la Direction Régionale d'Ile-de-France de l'ADEME et le Conseil Régional d'Ile-de-France se sont associés pour lancer un appel à manifestations d'intérêt (AMI) qui vise à accompagner la création et/ou le renforcement de **Plateformes Locales de la Rénovation Énergétique (PLRE)** du logement privé, individuel comme collectif, en complément du service d'information et de conseil indépendant apporté aux particuliers par le dispositif de guichet unique.

Ces plate-formes ont vocation à accompagner le particulier dans son projet de rénovation de son logement. Elles simplifieront et unifieront les processus au sein d'un « service intégré de la rénovation énergétique ».

L'appel à manifestation d'intérêt s'adresse aux communes et à leurs groupements, aux Entreprises Publiques Locales (SEM -Société d'Economie Mixte-, SPL, -Société Publique Locale-), aux départements, seuls ou en consortium qui sont implantés en Ile-de-France.

Ce projet a été présenté, par la Direction Régionale d'Ile-de-France de l'ADEME, à la Commission Consultative de l'Environnement de Roissy le 21 janvier 2014 et a recueilli un avis favorable de plusieurs communes. Le souhait serait de voir rapidement émerger un projet à l'échelle de Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Roissy – Charles De Gaulle afin d'aider les ménages à coupler les rénovations acoustiques et thermiques.

En effet, ces rénovations présentent de nombreuses similitudes et complémentarités. En ce sens, il apparaît très opportun de veiller à coupler ces deux types de travaux afin d'en réduire les coûts et d'augmenter la performance du bâti pour la santé et le confort des occupants.

Pour ce faire, les ménages peuvent solliciter différentes aides financières comme :

- le Crédit d'impôt développement durable (CIDD),
- le prêt à taux zéro,
- les aides ANAH du programme Habiter Mieux (destinées aux ménages aux ressources modestes),
- les aides issues de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires (TNSA),
- la prime de 1350 € pour la rénovation énergétique,

Dans le cadre du couplage des travaux acoustique et thermique, un travail sur le couplage des aides correspondantes restent encore à faire.

Dans ce contexte, la Direction Régionale d'Ile-de-France de l'ADEME a été sollicitée afin de réaliser des simulations financières sur 4 cas de familles dans la zone des PGS à l'attention de la mission pour simuler un financement des travaux de rénovation thermique et d'insonorisation acoustique. (Voir document joint en annexe 5).

- L'ANRU

L'ANRU a démoli environ 2 600 logements dans les zones des PGS des aéroports parisiens et a rénové 6 700 logements dans ces zones depuis 2005.

Le coût moyen <sup>35</sup>d'une rénovation, généralement financée à hauteur de 25 à 30 %, le solde étant constitué par un emprunt auprès de la Caisse des dépôts, est de l'ordre de 16 000 €.

On peut donc considérer que ces logements sont insonorisés et ne solliciteront pas le recours à laTNSA.

- L'USH

L'USH est très impliquée dans le programme de rénovation énergétique du parc HLM le plus « énergivore » classes D à G

Le coût moyen d'une rénovation énergétique pour ces segments de patrimoine est en moyenne de 25 000 € par logement, pouvant aller jusqu'à 30 à 40 000 € pour les cas les plus difficiles.

A ce jour, 120 000 logements ont été traités sur les 800 000 identifiés lors des réunions de Grenelle

L'USH n'a pas une connaissance précise des patrimoines réhabilités dans les territoires concernés par les PGS mais estime très significatif l'effet de levier que peut apporter l'aide à l'insonorisation dans un plan de financement mobilisant actuellement 10 à 15 % de fonds propres des organismes , 10 % des certificats d'économie d'énergie et du Feder et le solde par les prêts de la CDC : ecopls (à 0,95 % ) et Prêts à l'amélioration -PA.(à 2,25%)

L'USH est prête à mobiliser l'association régionale Ile de France -AORIF pour engager ses membres dans un programme pluriannuel de 2000 logements par an mobilisant la TNSA .Elle apprécierait que des organismes HLM soient présents dans les CCAR.

---

<sup>35</sup> Avec une dispersion autour de ce montant moyen : il doit manquer un élément, ici (EP)



## 5 Synthèse des aides de l'ANAH (programme « habiter mieux »)

Le tableau , ci joint , transmis par l'ANAH , résume les principales aides , notamment celles du programme : "Habiter mieux " visant à résorber la précarité énergétique

Plans de financement types pour obtenir des gains de 25 % fondés sur des coûts en moyenne nationale de travaux -HT- portant sur le remplacement de chaudières et de fenêtres et l'isolation des combles

	<b>Maisons individuelles</b>	<b>Copropriétés</b>
<b>Habitat peu performant</b>	18 000 €	10 000 €
Habitat dégradé	40 000 €	20 à 30 000 €

	<b>Propriétaire occupant</b>	<b>Propriétaire bailleur</b>
<b>Habitat peu performant</b>		
Montant maximum des travaux	20 000 €	60 000 €
Taux de subvention ANAH	Entre 35 % et 50 %	Entre 25 % et 35%
<b>Habitat dégradé</b>		
Montant maximum des travaux	50 000 €	80 000 €
Taux de subvention ANAH	50%	35%

<b>Maison individuelle peu performante</b>	<b>Ménage très modeste *</b>	<b>Ménage modeste**</b>
Coût des travaux	18 000 €	18 000 €
Taux de subvention ANAH	50%	35%
FART (Fonds d'Aide à La rénovation thermique)	3 000 €	3 000 €
Aide Conseil Régional et supplément ANAH	1 000 €	1 000 €
Total aides thermiques	13 000 €	10 300 €
Crédit Impôts	1 250 €	1 925 €
Reste à charge	3 750 €	5 775 €

<b>Maison individuelle dégradée</b>	<b>Ménage très modeste*</b>	<b>Ménage modeste**</b>
Coût des travaux	40 000 €	40 000 €
Taux de subvention ANAH	50%	35%
FART (Fonds d'Aide à La rénovation thermique)	3 000 €	3 000 €
Aide Conseil Régional et supplément ANAH	1 000 €	1 000 €
Total aides thermiques	24 000 €	18 000 €
Crédit Impôts	4 000 €	5 500 €
Reste à charge	12 000 €	16 500 €

\* Ménage très modeste: couple avec 2 enfants et moins de 40 579 € par an en Ile de France

\* \*Ménage modeste couple avec 2 enfants et moins de 49 402 € et plus de 40 579 € par an en Ile de France

## 6 Simulation de travaux de rénovation thermo-acoustique

Simulation du coût et de la rentabilité des travaux de rénovation thermique et acoustiques pour une famille de 4 personnes

	Coût des travaux	Aides thermiques *	Aide TNSA	Reste à charge	Economies annuelles **	Durée amortissement**
<b>Maison individuelle 90 m2 avec une famille de 4 personnes</b>						
Rev > 50 000 €	30 725 €	4 200 €	12 460 €	14 065 €	1 428 €	9,8
49 402 € < Rev < 50 000 €	30 725 €	5 550 €	12 460 €	12 715 €	1 428 €	8,9
40 579 € < Rev < 49 402 €	30 725 €	10 557 €	12 460 €	7 708 €	1 428 €	5,4
Rev < 40 579 €	30 725 €	12 173 €	12 460 €	6 092 €	1 428 €	4,3
<b>Appartement 65 m2 avec une famille de 4 personnes sans isolation de facade</b>						
Rev > 50 000 €	13 900 €	1 813 €	6 650 €	5 437 €	945 €	5,8
49 402 € < Rev < 50 000 €	13 900 €	2 825 €	6 650 €	4 425 €	945 €	4,7
40 579 € < Rev < 49 402 €	13 900 €	6 741 €	6 650 €	509 €	945 €	0,5
Rev < 40 579 €	13 900 €	7 515 €	6 650 €	0 €	945 €	0,0
<b>Appartement 65 m2 avec une famille de 4 personnes avec isolation de facade</b>						
Rev > 50 000 €	25 900 €	4 200 €	6 650 €	15 050 €	1 800 €	8,4
49 402 € < Rev < 50 000 €	25 900 €	5 325 €	6 650 €	13 925 €	1 800 €	7,7
40 579 € < Rev < 49 402 €	25 900 €	11 730 €	6 650 €	7 520 €	1 800 €	4,2
Rev < 40 579 €	25 900 €	13 569 €	6 650 €	5 681 €	1 800 €	3,2

\* Aides thermiques = prime FART+prime ANAH +Crédit impôt

\*\* Les économies annuelles sont théoriques mais donnent une première approche des durées d'amortissement

## 7 Simulation du montant global des aides avec la nouvelle grille proposée au § 4.6 (réalisée par le BET Espace 9)

	Nombre de dossiers	Montant de tous les plafonds	TNSA versée (1)	% de dossiers dont le reste à charge est nul	1%≤x10%	10%≤x20%	20%≤x30%	30%≤x40%	>40%
<b>Simulation Avec plafonds actuels</b>	4 438	75 652 650 €	<b>71 664 879 €</b>	<b>33%</b>	9%	10%	8%	8%	31%
<b>Simulation avec les plafonds proposés au § 4.6</b>	4 438	77 460 625 €	<b>70 508 859 €</b>	<b>48%</b>	10%	11%	9%	7%	16%

<b>Rappel des plafonds par postes de travaux</b>	Fixe	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9+
Porte d'entrée des maisons individuelles	2 500 €									
Menuiserie autres maisons individuelles (Coffres de volets roulants, portes de communication ou de service)	1 000 €									
Coffres de volets roulants pour collectifs	500 €									
Isolation des combles des maisons individuelles		4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €	5 000 €
Ventilation naturelle ou mécanique pour maisons individuelles	1 200 €									
Ventilation naturelle ou mécanique pour collectifs	1 000 €									

Pour les plafonds par pièces et par zones : cf. tableau du § 4.6

Commentaires

- (1) la comparaison des chiffres de la troisième colonne montre que l'enveloppe d'aides est contenue bien que le nombre de dossiers dont les dépenses nécessaires à l'insonorisation complète du logement passent dans les plafonds augmente significativement



## 8 Glossaire des sigles et acronymes

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
ADEME	Agence de l' Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ADP	Aéroports de Paris
AMO	Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage
ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
ATB	Aéroport de Toulouse Blagnac
CCAR	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
CIDD	Crédit d'Impôt et Développement Durable
dB	Décibel
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DTA	Direction du Transport Aérien
ESS	Etablissement d'éducation et de santé à caractère sanitaire et social
FNAM	Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
IGMP	Indice Global Mesuré Pondéré
Ld	Indice de bruit de jour ( Level Day)
Lden	Indice de bruit cumulé ( Level Day Evening Night)
Ldn	Indice de bruit de nuit ( Level Night)
OPAH	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PGS	Plan de Gêne Sonore
Procédure RNAV	Procédure satellitaire
PTZ	Prêt à Taux Zéro
SCARA	Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes
TGAP	Taxe Générale sur les Activités Polluantes
TNSA	Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes





**Ministère de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie**

**Conseil général de  
l'environnement  
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports  
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La  
Défense cedex  
Tél. (33) 01 40 81 68 73

