



FÉVRIER 2021- N° 80

La Newsletter

Ville & Aéroport

Dispositif d'aide aux riverains

Comment compenser les pertes de recettes de TNSA et assouplir la règle d'antériorité ?

Lors d'un récent entretien avec les conseillers du ministre délégué aux Transports, M. Jean-Baptiste Djebbari, et la direction générale de l'aviation civile, la question du dispositif d'aide aux riverains a été discutée. La situation est préoccupante car le trafic aérien s'est effondré en 2020 du fait de la pandémie mondiale du Covid-19. La conséquence directe est une perte de recettes de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) à laquelle sont assujetties les compagnies aériennes et qui finance le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements inclus dans les plans de gêne sonore (PGS). Comment compenser ces pertes de recettes ? Un rapport du gouvernement sera remis au Parlement en avril. Il devrait opter pour une compensation budgétaire partielle ou totale. Par ailleurs, certains riverains ne sont pas éligibles au dispositif car ils sont concernés par la règle d'antériorité alors qu'ils subissent les nuisances aériennes de la même façon. Afin de réparer cette injustice, Ville et Aéroport propose d'assouplir cette règle par décret en conseil d'État. Un projet de texte avait été rédigé par la DGAC au printemps 2017 mais il est resté lettre morte suite aux élections. Ville et Aéroport vient d'écrire au gouvernement sur ces deux questions (TNSA et règle d'antériorité).

Quelle compensation des recettes de TNSA suite à l'effondrement du trafic en 2020 dû à la pandémie mondiale du Covid-19? Rapport attendu du gouvernement au Parlement dans un délai de 4 mois après la promulgation de la loi de finances 2021

Il faut rappeler l'adoption de [l'amendement de Mme Zivka PARK](#), députée du Val d'Oise, dans le cadre de l'examen du Projet de loi finances 2021 et qui visait à alerter le Gouvernement sur la baisse du financement des travaux d'insonorisation contre les nuisances aériennes (article additionnel après l'article 54) :

« Dans un délai de quatre mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la baisse des recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes induite par la crise liée à l'épidémie de la covid-19 ainsi que sur ses conséquences sur le financement des aides à l'insonorisation des bâtiments situés à proximité de chaque aéroport concerné. Ce rapport propose des solutions permettant de

combler les retards constatés en 2020 et 2021. Il étudie notamment la possibilité d'une compensation budgétaire partielle ou totale ainsi que l'opportunité d'utiliser les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour rembourser les avances qui seraient consenties par les exploitants d'aéroport pour l'accélération des travaux d'insonorisation ».

L'estimation de la DGAC sur les pertes de recettes de TNSA

Les aides à l'insonorisation des bâtiments situés à proximité des aéroports sont financés par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), prévue à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts, dont le plafond annuel est fixé à 55 millions d'euros. Ces aides permettent chaque année d'améliorer les conditions de vie de milliers de personnes qui souffrent au quotidien du bruit des avions qui décollent ou atterrissent près de chez eux.

La crise de la Covid-19 et l'effondrement du transport aérien ont un impact significatif sur les recettes de la TNSA. La DGAC estime que les pertes de recettes s'élèveront à 35 millions d'euros en 2020 et 17 millions d'euros en 2021, soit un total de 52 millions d'euros, ce qui représente près d'une année de recettes. Cela va considérablement ralentir les travaux prévus et gonfler le stock des demandes d'aide à l'insonorisation déjà très important. Or, l'enjeu est d'assurer la continuité du droit à réparation pour les milliers de riverains éligibles au dispositif. Le nombre de demandes et de dossiers en attente notamment en Île-de-France est déjà important. Il ne faudrait pas allonger cette file d'attente. De plus le temps entre le dépôt du dossier et la réalisation des travaux est jugé trop long par les riverains (entre 3 et 5 ans).

Outre une éventuelle compensation budgétaire de ces pertes de recettes, l'une des solutions envisageables serait d'autoriser les aéroports concernés à consentir des avances permettant d'accélérer les travaux d'insonorisation qui seraient remboursés a posteriori par les recettes de la TNSA. Toutefois, en l'état actuel du droit, l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts et l'article L. 571-14 du code de l'environnement n'autorisent pas un tel remboursement, ce qui, de fait, interdit les avances.

Ville et Aéroport souhaite une réforme du dispositif d'aide aux riverains

Ville et Aéroport demande depuis plusieurs années une réforme du dispositif d'aide aux riverains. Celle-ci prévoit notamment un élargissement du champ des contributeurs à la TNSA comme les gestionnaires d'aéroports. Il faut sortir la TNSA du système de plafonnement actuel. Il s'agirait plutôt d'instaurer une taxe de compensation de nuisance aéroportuaire (TCNA) de 1% prélevée sur le chiffre d'affaires extra aéronautique des aéroports pour financer l'aide à l'insonorisation.

Pour un assouplissement de la règle d'antériorité

Ville et Aéroport propose d'ouvrir, pendant une période de l'ordre de 5 ans maximum, la possibilité aux riverains ayant fait l'objet d'un refus en application du critère « d'antériorité » de redéposer une demande, pour examen par la CCAR et éventuelle acceptation, dans des cas identifiés comme atypiques.

Cette proposition avait été retenue et un assouplissement de la règle d'antériorité devait être introduit début 2017 par décret en Conseil d'État. La DGAC avait rédigé une version. Celui-ci permettait aux milliers de riverains situés en zone III du PGS (ceux pour qui le logement était inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire) d'être enfin éligible au dispositif d'aide à l'insonorisation. Il s'agit des logements inclus dans le PEB en vigueur à la date de l'autorisation de construire et qui n'étaient pas éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation. L'application du critère d'antériorité a souvent été critiquée car elle a créée des situations difficilement compréhensibles dans les quartiers, voire injustes. Il serait désormais possible pour les riverains de redéposer leur demande pendant une durée limitée (5 ans) à compter de la date de publication du texte ouvrant cette possibilité. Cela représente plusieurs milliers de logements sur le territoire national.

Au total, le nombre de dossiers refusés en application du critère « d'antériorité » est de l'ordre d'un millier, dont plus précisément : 740 dossiers en Île-de France, répartis sur 53 communes (diversement touchées) ; 3 dossiers pour l'aérodrome de Nantes-Atlantique ; 7 dossiers (concernant 17 logements) pour l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ; 169 dossiers pour l'aérodrome de Marseille-Provence ; 121 dossiers pour l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Ville et Aéroport vient d'écrire aux ministres concernés par ces deux questions (TNSA et règle d'antériorité) afin que des solutions soient trouvées rapidement.



(Ville de Gonesse, centre ville - 95)



Agenda Ville & Aéroport