



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aides

Question écrite n° 70828

## Texte de la question

Mme Eva Sas appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès du ministre des finances et des comptes publics, chargé du budget sur le fonds d'aide à l'insonorisation des logements. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est affectée aux aéroports qui gèrent le fonds d'aide à l'insonorisation pour les riverains et repose sur le principe pollueur-payeur. Le taux de la TNSA a été réduit et le Gouvernement a indiqué qu'un recours à des ressources différentes aurait lieu, notamment pour Aéroports de Paris. Selon l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, les besoins évalués pour Roissy et Orly représentent plus de 50 millions d'euros. Le délai de traitement des dossiers éligibles est aussi passé en peu de temps de moins de dix mois à près de trois ans ; les gestionnaires d'aéroport doivent, en effet, faire face à un afflux de dossiers et à une progression de leurs besoins en trésorerie (hausse de la TVA de +3 % en 2014 ; solde déficitaire de la TNSA par rapport aux engagements 2013 (-48,5 millions d'euros cumulés pour Orly, Roissy-CDG et Le Bourget)). Si l'on prend la situation en Ile-de-France, les conséquences des décisions prises en 2013 sont déjà visibles : ADP dispose d'une trésorerie de 9,5 millions d'euros en 2014. Or on sait que 34,9 millions d'euros de travaux notifiés restent à payer, que 11 millions d'euros de travaux sont autorisés mais non notifiés (dossiers des CCAR de décembre bloqués), que 29 millions d'euros de travaux sont en attente de réunion de CCAR et 20 020 dossiers en attente de diagnostics acoustiques. Les 11 millions d'euros de travaux bloqués ne seront notifiés que début 2015 et les travaux en attente du premier semestre 2014 commenceront à être engagés mi-2015. La file d'attente sera de 2 à 3 ans pour les dossiers 2014 et 2015 si ADP n'est pas autorisé à faire des avances de trésorerie avec garantie de l'État d'au moins 20 millions d'euros. La loi de finances pour 2014 avait instauré un plafond de la TNSA à 49 millions d'euros. Or il s'agit là de l'application simple et directe du principe pollueur-payeur, qui doit être appliqué à la hauteur des conséquences subies par les riverains et de leurs besoins, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas. Elle souhaite donc l'interroger sur ses intentions de supprimer ce plafond d'affectation et d'augmenter les ressources du fonds d'aide à l'insonorisation. On observe aujourd'hui un impact très négatif sur l'investissement local et, par conséquent, sur les entreprises spécialisées agréées par ADP qui risquent d'être contraintes de licencier de nombreux salariés si le blocage des travaux perdure. Par ailleurs, après avoir voté la loi sur la transition énergétique, il paraît important de traiter ce sujet, vertueux à la fois au plan sanitaire, quand on connaît les conséquences délétères du bruit, avec un coût induit important sur l'assurance maladie, et au plan économique, avec des retombées positives sur les territoires.

## Texte de la réponse

La gestion du financement de l'insonorisation des riverains des aéroports situés dans un plan de gêne sonore (PGS) se fait dans la recherche d'un équilibre entre la satisfaction des riverains concernés et la capacité du transport aérien à en supporter la charge financière. À cet objectif permanent caractérisant la préoccupation constante du Gouvernement de protéger au mieux les riverains des aéroports des nuisances sonores aériennes tout en veillant à ce que les besoins socio-économiques nationaux et régionaux soient satisfaits, s'ajoute la mise en oeuvre du plafonnement de la plupart des taxes affectées introduit par la loi de finances pour 2012, pour des raisons de rationalisation du prélèvement et de la dépense publics. À cet égard, un déplafonnement des recettes

généérées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), destinées à financer le dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains d'aérodromes, n'est pas envisagé par le Gouvernement. Conscient de l'importance des effets négatifs sur la santé des nuisances sonores générées par les activités aériennes, le Gouvernement reste fermement attaché à ce dispositif d'aide, dont il souhaite optimiser le fonctionnement. Ainsi, concernant le financement du dispositif, les tarifs de la TNSA seront établis, pour les années à venir, de sorte à maximiser les recettes pour les aéroports ayant à faire face aux plus forts besoins d'insonorisation, en particulier les aérodromes franciliens, sans pour autant dépasser les plafonds en vigueur pour les prochains exercices. L'alimentation financière du dispositif d'insonorisation n'est ainsi nullement remise en cause, ni à court terme, ni à long terme. Par ailleurs, le dispositif a bénéficié ces dernières années de mesures destinées à créer une dynamique profitant tant aux riverains qu'aux entreprises du secteur de l'isolation phonique. Le passage temporaire au taux de prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation, effectif jusqu'au 31 décembre 2014, compte parmi ces mesures ; celle-ci a pleinement joué son rôle puisque le nombre de demandes d'aide financière à l'insonorisation déposées par les bénéficiaires a considérablement augmenté depuis sa mise en place à partir de la fin de l'année 2011. En Île-de-France, cet afflux de dossiers a engendré une augmentation des délais de traitement et la création de listes d'attente. De surcroît, les commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) n'ont pas pu être réunies lors des trois premiers trimestres de 2014 du fait des élections et des périodes de réserve puis du renouvellement des commissions consultatives de l'environnement - dont les CCAR sont une émanation - qui en ont découlé. Mais le dispositif d'aide à l'insonorisation est à présent relancé : les CCAR des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly se sont réunies au mois de décembre 2014 et celle de Paris-Le Bourget l'a été en janvier 2015 ; les dépenses engagées lors des CCAR de fin 2013 et lors des CCAR de fin 2014 et début 2015 feront l'objet d'une notification d'attribution de l'aide à partir du deuxième trimestre 2015. Enfin, dans l'objectif d'améliorer la gestion des dossiers déposés, l'administration a émis le 12 décembre 2014 une instruction visant à fournir un cadre de référence aux exploitants d'aérodromes gestionnaires de l'aide, ainsi qu'aux CCAR compétentes, pour la mise en oeuvre d'une programmation de l'aide fondée sur une priorisation des demandes. Les CCAR des aérodromes de Paris-CDG, Paris-Le Bourget et Paris-Orly en ont été informées ; elles seront amenées rapidement à rendre un avis sur le programme d'aide que leur présentera Aéroports de Paris pour 2015.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Eva Sas](#)

**Circonscription :** Essonne (7<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 70828

**Rubrique :** Logement : aides et prêts

**Ministère interrogé :** Budget

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [9 décembre 2014](#), page 10163

**Réponse publiée au JO le :** [10 février 2015](#), page 960