

AVIS DU COLLEGE

**Séance du 2 mai 2022
N° 2022 / 17**

Objet : Dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains des aéroports face aux conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19

En application de l'article 226 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, le gouvernement a remis au Parlement en mars 2022 un rapport (rapport TRAA2109644X) faisant état de la situation du dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains des aéroports ainsi que les solutions envisageables pour combler les retards constatés suite à la crise sanitaire de la Covid-19.

Vu l'article 1609 quater vices A du code général des impôts,

Vu l'article 226 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021,

Vu le rapport n°TRAA2109644X du Gouvernement adressé au Parlement concernant le dispositif d'aide financière à l'insonorisation des riverains des aéroports face aux conséquences de la crise sanitaire de la Covid-19,

Vu la loi de finances rectificative de fin de gestion 2021,

Considérant les raisons pour lesquelles l'Autorité de contrôle avait recommandé au Gouvernement de réévaluer le montant de la ressource affectée à l'insonorisation des logements, des établissements scolaires, sanitaires et sociaux, de manière à permettre de mener à bien, dans des délais raisonnables, les opérations inscrites dans les plans de gêne sonore des grands aéroports,

Considérant l'engagement pris par la ministre déléguée aux transports, en conclusion des Assises Nationales du Transport Aérien, d'augmenter la recette de la taxe de 10M€/an jusqu'à la fin de la législature (2019/2020/2021/2022) pour accélérer la réalisation des programmes locaux,

Considérant l'impact de l'effondrement des trafics aériens pendant la crise sanitaire sur les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, et les retards pris pour traiter les demandes d'aides financières à l'insonorisation des bâtiments inscrits dans le périmètre des plans de gêne sonore des aéroports.

Considérant que le rapport n°TRAA2109644X nécessite une légère mise à jour pour intégrer les résultats 2021 (recettes affectées / crédits engagés / crédits consommés) et les nouvelles prévisions pour les années à venir,

Le collège de l'Autorité invite le Gouvernement et le Parlement à prendre en compte ce rapport pour dégager, dès le prochain Projet de Loi de Finances Rectificatif pour 2022, une solution budgétaire permettant de rattraper les retards accumulés sur les différents territoires qui sont souvent les plus défavorisés des agglomérations concernées.

Les remarques du collège concernant le rapport sont les suivantes.

Concernant les données :

1. Les pertes de recettes évaluées par l'administration ne prennent pas en compte l'engagement pris en 2019 de +10M€/an. Si l'engagement avait été respecté en 2020 et 2021, les recettes sur les deux années auraient été de 130M€. Elles n'ont été que de 53,5M€. 8M€ ont été compensés fin 2021. La perte de recettes 2020/2021 est donc de **68,5M€**.

2. La perte de recettes 2022 n'a pas été estimée par le Gouvernement qui a cependant inscrit une prévision de recettes de 34M€ en LFI2022 et qui semble envisager une prévision de 37M€ en PLF2023. Ces prévisions apparaissent sous évaluées. Elles conduiraient, si elles étaient confirmées, à une perte de recettes sur 4 ans (2020 à 2023) de l'ordre de **140M€**.
3. La nouvelle classification acoustique des aéronefs ayant été conçue pour être fiscalement neutre en 2019, le renouvellement des flottes des compagnies aura pour effet une diminution des recettes escomptées au niveau territorial d'années en années. A l'inverse, il est probable que la reprise du trafic soit bien supérieure en 2022 et 2023 à celle ayant servi au Gouvernement pour établir ses prévisions budgétaires. Rien ne permet de considérer que ces deux éléments viendront assurer le maintien du niveau de la recette.
4. Les valeurs aberrantes dans certains tableaux mériteraient d'être justifiées car elles pourraient conduire le lecteur à faire des contre sens. Ainsi, il est indiqué que le nombre d'années de recettes de la TNSA nécessaire sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur pour financer les aides pour les locaux restants à insonoriser serait de plus de 180 années. Ce chiffre semble pouvoir s'expliquer par le nombre faible de dossiers qui font appel chaque année au dispositif d'aide, mais il importe de l'expliciter d'autant que le tarif en vigueur sur l'aéroport est très faible (car des recettes ont déjà été capitalisées et stockées sur cette plateforme qui a des réserves).

Concernant la gestion opérationnelle des programmes sur les territoires :

5. Sur la base d'une recommandation de l'Autorité de contrôle, et après accord de l'Agence nationale de l'Amélioration de l'Habitat et de l'Agence de la transition écologique (ADEME), les ministres chargés respectivement des transports et de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, ont mandaté les préfets du Val de Marne, de la Haute-Garonne et de la Loire-Atlantique, pour expérimenter des pratiques permettant de créer des synergies entre insonorisation et rénovation énergétique des bâtiments situés dans les périmètres des PGS des aéroports de Paris-Orly, de Toulouse-Blagnac et de Nantes-Atlantique. Aucun rapport n'a été publié sur les résultats de ces expérimentations, mais l'administration de l'aviation civile a oralement fait savoir à l'Autorité de contrôle que celles-ci auraient été des échecs. Il serait souhaitable, si tel est le cas, que les rapports des préfets ou la synthèse de ces rapports permettent d'apprécier les difficultés rencontrées par les services en période de crise sanitaire afin d'en dégager des enseignements pour gagner en efficacité.

Concernant les solutions proposées pour compenser les pertes de recettes :

6. Si le Gouvernement ne retenait pas la solution de la compensation budgétaire, la solution qui pourrait être utilement privilégiée est celle d'une avance remboursable du budget général au fond de répartition de la taxe. Le remboursement se ferait en maintenant la taxe durant quelques années après la fin de la réalisation des différents programmes locaux. Si cette solution était retenue, il serait souhaitable de chiffrer le coût de la part restant à réaliser (en tenant compte de la nécessaire révision de certains programmes) afin de pouvoir apprécier l'avance budgétaire nécessaire pour rattraper les retards, voire accélérer la réalisation des programmes, et la durée durant laquelle la taxe devra être perçue après la fin de la réalisation des programmes locaux pour rembourser les avances.

Cet avis est adressé à Madame la ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Il sera ensuite rendu public.

Le président



Gilles Leblanc