

AVIATION CIVILE

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

Direction générale de l'aviation civile

Direction du transport aérien

Sous-direction du développement durable

Bureau des impacts territoriaux
et de l'intermodalité

Instruction du 12 décembre 2014 relative à la programmation de l'aide à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes

NOR : DEVA1429271J

(Texte non paru au *Journal officiel*)

Résumé : l'objectif de la présente instruction est d'exposer les modalités de la programmation, prévue par l'article R. 571-90 du code de l'environnement, de l'aide financière dont bénéficient les riverains d'aérodromes pour l'insonorisation de leurs locaux.

Catégorie : directives adressées par le ministre aux organismes chargés de leur application, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles.

Domaine : transport aérien.

Destinataires : préfets, présidents d'une commission consultative d'aide aux riverains, exploitants d'aérodromes gestionnaires de l'aide aux riverains, riverains d'aérodromes.

Mots clés : transport aérien – nuisances sonores aériennes – aide financière à l'insonorisation.

Référence : code de l'environnement, notamment son article R. 571-90.

Date de mise en application : immédiate.

Publication : BO; site circulaires.gouv.fr.

I. – CONTEXTE ET OBJECTIF DE LA PROGRAMMATION

1. Le cadre juridique

Le code de l'environnement prévoit, à son article R. 571-90, qu'en matière d'aide financière à l'insonorisation des riverains d'aérodromes « 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 ».

2. Le contexte financier

L'aide financière à l'insonorisation des locaux des riverains d'aérodromes dans son fonctionnement actuel date de 2004.

Après une forte montée en puissance et une dernière période marquée par un quasi-doublement des montants d'aide accordés, il est désormais nécessaire, sans remettre en cause l'existence et le bien-fondé de ce dispositif, d'en stabiliser les dépenses annuelles pour en assurer la pérennité.

Le contexte global dans lequel s'inscrit l'aide à l'insonorisation est en effet marqué par de nouvelles contraintes. L'ajustement des recettes aux besoins est ainsi limité par le plafonnement législatif des recettes de certaines taxes affectées, au nombre desquelles la loi de finances pour 2014 a introduit la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui alimente l'aide à l'insonorisation; le caractère très concurrentiel de l'activité des compagnies aériennes, redevables de la TNSA, impose également une évolution mesurée des recettes de la taxe.

3. L'objectif de la programmation

Dans les conditions décrites ci-dessus, il convient de mettre en place, pour les aérodromes dont le montant des ressources est inférieur à celui des besoins d'aide à l'insonorisation, de nouvelles modalités de programmation de l'aide. De la même manière, l'ordre de traitement des demandes ne peut plus se limiter à prendre seulement en compte l'ordre d'arrivée des demandes.

Dès lors, l'objectif de la programmation est d'optimiser l'emploi des ressources du dispositif d'aide dans un cadre plus contraint.

La nouvelle méthode de programmation permet en outre aux exploitants d'aérodromes, gestionnaires de l'aide, d'identifier dans quel délai chaque nouvelle demande peut donner lieu à l'attribution effective de l'aide. Elle s'avère particulièrement utile dans le contexte actuel de l'Île-de-France où des listes d'attente se sont formées depuis environ un an.

Elle renforce enfin le rôle de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) en matière d'orientation stratégique de la politique publique d'aide aux riverains.

II. – MÉTHODE DE PROGRAMMATION

1. Cadre général du programme

Pour les aérodromes dont le montant des ressources est inférieur à celui des besoins d'aide à l'insonorisation, c'est-à-dire actuellement en Île-de-France, il convient de mettre en œuvre le cadre méthodologique décrit ci-dessous.

En fin d'année N, l'exploitant d'aérodrome gestionnaire de l'aide détermine, après avis de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), le montant et le calendrier des engagements de nouveaux travaux à soumettre à l'avis des CCAR compétentes lors de l'année N + 1; l'exploitant propose une répartition de ce montant selon les critères précisés au 2. ci-dessous.

Pour ce faire, l'exploitant d'aérodrome se base sur les prévisions de dépenses à venir (découlant des demandes d'aide ayant déjà fait l'objet d'un avis favorable des CCAR précédentes) et les prévisions de ressources futures (estimées en lien avec la DGAC).

Dans le cadre d'une telle programmation, le rôle de la CCAR est particulièrement important: il consiste en la définition des grandes priorités de l'insonorisation au regard du contexte local; notamment, la CCAR affine la répartition des ressources entre les trois catégories décrites ci-dessous et identifie les projets particulièrement prioritaires.

2. Contenu du programme

Ce programme est établi en tenant compte des trois critères suivants:

- le niveau d'exposition au bruit du (des) locaux(s) concerné(s) par la demande (la priorité étant accordée au niveau d'exposition le plus élevé et les demandes relatives à des locaux situés en limite extérieure du plan de gêne sonore étant les moins prioritaires);
- le nombre de locaux concernés par la demande (la priorité étant accordée aux opérations groupées);
- la date de dépôt de la demande (la priorité étant accordée aux demandes les plus anciennes).

Le programme répartit entre ces trois pôles d'intervention, à parts à peu près égales, le montant d'engagement d'aide à l'insonorisation prévu pour l'année considérée.

Une partie du budget peut toutefois être attribuée à des actions ne découlant pas directement des trois critères listés ci-dessus mais de besoins locaux spécifiques identifiés par la CCAR (par

exemple établissements d'enseignement ou à caractère sanitaire ou social, grands habitats collectifs particulièrement dégradés, nouveaux entrants dans les plans de gêne sonore, etc). L'exploitant d'aérodrome fera des propositions à la CCAR en ce sens.

3. Mise en œuvre du programme

Sur la base du programme ainsi établi, l'exploitant d'aérodrome informe les demandeurs, à réception des demandes, des critères de priorisation sur lesquelles est fondé le programme et du délai prévisible dans lequel la demande fera l'objet de l'attribution de l'aide.

La répartition des crédits et le calendrier ainsi déterminés sont affinés et adaptés, sur avis de la CCAR, au fur et à mesure de la réalisation du programme, du dépôt de nouvelles demandes, des ressources réellement disponibles et de l'avancement des paiements.

Fait à Paris, le 12 décembre 2014.

Le directeur du transport aérien,
P. SCHWACH