

Rapport pour le conseil régional
AVRIL 2008

*Présenté par
le groupe MRC et apparentés
du conseil régional
d'Île-de-France*

**MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ACCELERATION
DES PROCEDURES D'INSONORISATION DES LOGEMENTS
ET EQUIPEMENTS RIVERAINS DES AEROPORTS
DE PARIS-ORLY ET DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**

**MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ACCELERATION DES PROCEDURES
D'INSONORISATION DES LOGEMENTS ET EQUIPEMENTS RIVERAINS DES
AEROPORTS DE PARIS-ORLY ET DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**

**RAPPORT POUR LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE
PRESENTE PAR
LE GROUPE DU MOUVEMENT REPUBLICAIN, CITOYEN ET APPARENTES
DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE**

AVRIL 2008

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS7

PROJET DE DELIBERATION.....17

EXPOSE DES MOTIFS

Sur les nuisances sonores

L'Ile-de-France doit une partie de sa compétitivité et son attractivité à ses deux aéroports internationaux de classe mondiale : les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle. Toutefois, cette activité aéroportuaire génère des nuisances sonores importantes. Le bruit est la première préoccupation des riverains des aéroports franciliens, bien avant le chômage et l'insécurité. La nuisance sonore aérienne, plus particulièrement la nuisance nocturne, est la plus mal supportée par les Franciliens concernés et ses effets néfastes sur la santé et sur les performances scolaires sont démontrés.

Il semblerait même qu'il s'agisse d'une nuisance environnementale, et donc d'une pollution réelle à considérer comme un véritable problème de santé publique.

Les valeurs présentes dans le guide de l'OMS montrent qu'une fois les 45 db(A) atteints, les premiers troubles du sommeil apparaissent. Des experts en acoustique ont mené une étude qui montre que le maximum de 45 dB recommandé par l'OMS était largement dépassé pendant la nuit. La DRASS Ile-de-France indique dans son rapport 549-1 de décembre 2005 que « le bruit nocturne a un impact sanitaire majeur immédiat de par la gêne occasionnée par chaque vol. (...) Il a été établi un lien entre l'exposition au bruit des avions et l'impact sur certaines performances scolaires telles que la lecture et l'attention (...). Chez les adultes, l'exposition au bruit a été corrélée avec une hausse de l'hypertension artérielle. »

Le 22 août 2007, l'OMS vient une nouvelle fois de publier le résultat de travaux préliminaires « sur les dangers de l'exposition chronique au bruit à l'origine de 3% des décès dus aux maladies cardiaques ischémiques. Le bruit crée un stress permanent qui garde le corps humain en alerte, situation qui favorise l'infarctus. »

Ces observations ont été confirmées à travers l'étude menée par Bruitparif sur l'impact du bruit sur les troubles du sommeil, anxiété, hypertension artérielle. La Région Ile-de-France a rendu publique le 26 septembre dernier une étude menée à sa demande auprès de plus de 4 000 patients à la fin 2005. Confiée au cabinet Open Rome, l'étude a été réalisée durant une semaine, fin 2005, sur 4391 patients de plus de 15 ans qui ont été amenés à consulter 78 médecins généralistes répartis sur 30 communes franciliennes.

En matière d'exposition aux nuisances sonores aériennes :

- concernant les effets du bruit sur la **tension artérielle**, on retient que la prise de médicaments destinés à faire baisser celle-ci est 5,6 fois plus fréquente chez les hommes de 40 à 69 ans quand leur domicile est survolé par des avions passant à moins de 1.000 m.
- concernant les **hospitalisations**, l'étude montre qu'elles sont 5 fois plus fréquentes chez les femmes de 15 à 39 ans dont le domicile est survolé par des avions passant à moins de 2.000 m d'altitude ;

Cette étude a renforcé la détermination de la Région à faire de la lutte contre le bruit un enjeu majeur et c'est d'ailleurs l'une des thématiques que la Région a portée lors du Grenelle de l'environnement auquel elle a participé.

L'intervention du président de la Région Ile-de-France Jean-Paul Huchon a d'ailleurs fortement contribué à ce que les questions de santé publique liées à l'environnement soient abordées à part entière lors du Grenelle de l'environnement. Les conclusions du Grenelle ont posé clairement comme priorité de santé publique l'impact des nuisances sonores. A l'issue du Grenelle, le gouvernement a d'ailleurs fait quelques propositions convergeant avec les demandes de l'exécutif régional en particulier concernant l'aéroport de Paris-Orly et les vols de nuits à Paris-Charles de Gaulle.

Plus que de "qualité de vie des riverains", il s'agit donc bien de "respect de la santé et de la protection des plus touchés", véritable profession de foi de la Région Ile-de-France en matière de lutte contre le bruit. L'amélioration des dispositifs d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports franciliens entre donc dans les objectifs du conseil régional d'Ile-de-France de faire de l'Ile-de-France la première éco-région d'Europe.

Car ce sont plus de 2 millions de Franciliens qui sont survolés chaque jour, et 700 000 riverains sont directement concernés par les PEB des deux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly avec près de 580 000 mouvements à Paris-Charles de Gaulle prévus dans le scénario du PEB entériné l'an dernier, malgré le rejet de la quasi-totalité des 127 communes concernées, et 250 000 mouvements à Paris-Orly, seul à bénéficier d'un couvre feu nocturne.

Bien entendu, une solution consisterait à éviter que les avions survolent les zones d'habitation. C'est le rôle préventif des PEB qui empêchent toute nouvelle construction dans un périmètre autour de l'aéroport. Malgré ces dispositions préventives, les zones survolées à partir de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et plus encore de Paris-Orly sont fortement urbanisées et habitées. Le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional a réaffirmé la nécessité de pérenniser les dispositifs existants de limitation des nuisances à Orly s'agissant particulièrement du maintien du couvre-feu et du plafonnement du nombre effectif de mouvements aériens. S'agissant de Paris Charles de Gaulle, le projet de SDRIF tel qu'il a été soumis à l'enquête publique réaffirme la stabilité du trafic autour d'un scénario du PEB à 580 000 mouvements et l'objectif à court terme d'un couvre-feu nocturne semblable à celui de Paris-Orly.

Sur le dispositif d'insonorisation existant

Instauré par la loi du 31 décembre 1992 précitée, le dispositif d'aide aux riverains pour l'insonorisation autour des aérodromes était financé jusqu'au 1^{er} janvier 1999 par une taxe dite d'atténuation des nuisances sonores perçue auprès des transporteurs aériens et dont la gestion avait été confiée à l'ADEME, puis par un volet « transport aérien » de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) versée au budget de l'Etat. Il est régi par le code de l'environnement qui prévoit dans ces articles L571-14 à L571-16 que tout propriétaire d'un logement à usage d'habitation situé à l'intérieur du Plan de Gène Sonore d'un aérodrome peut demander à bénéficier d'une aide financière en vue d'améliorer le niveau d'isolement acoustique de son logement. De tous les aérodromes franciliens, seuls les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle disposent d'un PGS. Par exemple, les riverains du Bourget ne disposent pas d'un tel dispositif.

En conséquence, le programme d'aide aux riverains des aérodromes ne concerne en Ile-de-France que les aéroports internationaux de Paris-Paris-Orly et de Paris-CDG.

La loi n°2003-1312 de finances rectificative pour 2003 a supprimé le volet aérien de la TGAP pour y substituer à partir du 1^{er} janvier 2005 la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) dont le produit est intégralement affecté, **selon le principe « pollueur-payeur »**, au financement de l'isolation phonique des riverains.

Cette loi confie respectivement, dès le 1^{er} janvier 2004, la gestion des aides considérées aux exploitants des plates-formes aéroportuaires et la perception de la taxe à la DGAC en lieu et place de l'ADEME et du service des Douanes. **Pour les deux aéroports franciliens disposant d'un PGS, c'est donc la société anonyme Aéroport de Paris (ADP) qui assure la gestion de ce dispositif d'insonorisation.** ADP a mis en place une équipe pour instruire les demandes d'aides et les dossiers dans leurs deux phases essentielles (diagnostic acoustique puis travaux d'insonorisation) soumises à l'avis de la commission d'attribution.

S'agissant de l'attribution de l'aide aux riverains, un renforcement du rôle des commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR) a accompagné le transfert de gestion. L'attribution des aides est désormais soumise à l'avis conforme des CCAR et ces dernières ont la liberté d'apprécier au cas par cas les dossiers situés en limite extérieure du PGS.

L'éligibilité à l'aide financière repose sur un critère de lieu (le logement doit être situé dans l'une des zones du PGS établi pour chacun des deux aéroports) et d'antériorité (la date du permis de construire doit être antérieure à la date de publication des PEB respectifs). Le dispositif d'aide à l'insonorisation concerne aussi les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire et social inclus dans le PGS, pour lesquels le taux de l'aide est de 100%.

L'aide financière aux particuliers couvre, en général, 80% du montant total des prestations (diagnostic acoustique et travaux d'insonorisation). L'aide est calculée en fonction du nombre de pièces du logement concerné, et plafonnée selon la zone du PGS (zones I, II ou III) dans laquelle il est situé¹.

Le diagnostic acoustique, préalable à toute aide pour les travaux, est financé à hauteur de 80% de son montant, lui-même plafonné à 5% du plafond du montant des travaux.

Plafond des travaux	Zone I du PGS	Zone II du PGS	Zone III du PGS
Par pièce principale Logements collectifs	1981,84 €	1829,39 €	1524,49 €
Logements individuels	3506,33 €	3201,43 €	2896,53 €
Cuisine	1829,39 €	1372,04 €	1067,14 €

A titre illustratif, pour un pavillon moyen (4 pièces et une cuisine) situé en zone III du PGS, une prise en charge à 80% donnerait une aide maximale accordée de :

- 506 € pour le diagnostic acoustique, dont le montant est plafonné à 632 €,
- 10 122 € pour les travaux dont le montant est plafonné à 12 503 €

Dans le dispositif, la véritable maîtrise d'ouvrage des études et des travaux reste le fait des propriétaires. Une possibilité d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) est toutefois

¹ La prise en charge peut atteindre 90% suivant les conditions de ressources, voire 100% en cas de perception de l'allocation supplémentaire ou certaines formes d'aides sociales.

ouverte pour les particuliers, et est fortement conseillée en cas d'opération groupée sur des copropriétés ou le parc social.

Les frais de gestion de ce dispositif perçus par le gestionnaire varient fortement au niveau national, de l'ordre de 5% pour les aéroports franciliens à 17% à Marseille.

Données financières sur la situation du dispositif

Sur la ressource

Un bilan financier de l'aide à l'insonorisation, arrêté au 15 juin 2007, est porté à la connaissance des membres de la CCAR de Paris-Charles de Gaulle en octobre 2007 :

- Pour l'année 2004, la TGAP a rapporté 27 M€ pour une estimation pour la même période du fait générateur évalué à 27 M€
- Pour l'année 2005, les versements effectifs du produit de la TNSA étaient de 14 M€, dont 3 M€ pour Paris-Orly et 11 M€ pour CDG, pour une estimation pour la même période du fait générateur estimé à 19,8 M€
- en 2006, ces versements étaient de 37 M€, dont 7,6 M€ pour Paris-Orly et 29,4 M€ pour CDG, pour une estimation pour la même période du fait générateur de 37,4 M€
- Pour l'année 2007, seule l'estimation de 41 M€ du produit de la TNSA, prenant en compte les changements de calculs pour Paris-Orly, est disponible. La répartition serait de 11 M€ pour Paris-Orly et 29 M€ pour CDG.

Depuis le 1^{er} janvier 2007, Paris-Orly et CDG appartiennent à des groupes distincts d'aérodromes. Par conséquent, les collectes de la TNSA sont dorénavant dissociées alors qu'avant cette date, la collecte était globale avec une clef de répartition 80% / 20% au profit de Paris-Charles de Gaulle. Cette dissociation et les augmentations successives des bases unitaires de calcul pour la TNSA versées par les compagnies aériennes ont permis une augmentation du produit de cette taxe vers l'objectif national de 55 M€ affiché en 2004.

Ces dernières mesures sont le résultat d'une mobilisation des membres des CCAR, des associations de riverains et des élus concernés à la suite de dysfonctionnements manifestes de la collecte de la TNSA par la DGAC. En 2005, la DGAC n'a en effet encaissé que la moitié des sommes escomptées initialement. En conséquence, les CCAR tributaires des règles comptables de la société ADP, devenue anonyme et dans l'impossibilité d'engager des sommes non inscrites en recettes prévisionnelles, n'ont pas pu fonctionner normalement. Cet épisode a par ailleurs montré la convergence des points de vue des élus locaux et des associations de riverains des deux aéroports notamment sur la nécessité d'une accélération des délais de l'insonorisation.

Sur les besoins

L'extension du PGS de **Paris-Charles de Gaulle** en juin 2004 a porté le **nombre d'habitations éligibles à 63 257** contre 15 900 en 1999. **Pour Paris-Orly, le nombre d'habitations éligibles est d'environ 45 000.** Pour autant les périmètres couverts par ces plans de gêne sonore ne sont pas satisfaisants en ce qu'ils excluent des communes ou des parties de communes dont les habitants et les usagers des équipements publics éligibles subissent pourtant des nuisances.

Parallèlement la mise en place de la clef de répartition de la TNSA s'est de fait réalisée en défaveur de Paris-Orly, ce qui a largement ralenti le rythme d'instruction des dossiers même si l'on peut espérer quelques améliorations liées à l'appartenance des aéroports de Paris-Orly et de Paris Charles de Gaulle à deux groupes distincts d'aérodromes.

Ceci a permis d'augmenter pour Paris-Orly les entrées de la TNSA en définissant une taxe par aéronef distincte de celle définie pour Paris-Charles de Gaulle.

A ce jour, on estime qu'il reste à insonoriser, à périmètre constant des PGS de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, respectivement 80% et 70% du parc de logements éligibles au dispositif d'insonorisation.

Selon les bilans 2005 et 2006 du programme d'aide aux riverains fournis par ADP, l'évolution chiffrée est la suivante :

Travaux d'insonorisation en nombre de logements	2004	2005	2006
Roissy	1069	1106	2963
Orly	1147	515	783
Diagnostics acoustiques	2004	2005	2006
Roissy	814	3939	4781
Orly	871	1291	1555

Compte tenu des rythmes actuels d'insonorisation des logements et de l'entrée de la TNSA pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle (groupe 2) et de Paris-Orly (groupe 1), que le nombre de logements éligibles sur Paris-Charles de Gaulle est d'environ 63 000, que celui sur Paris-Orly est de 45 000, on peut considérer qu'il **faudrait environ 25 années pour achever l'insonorisation des riverains éligibles de Paris-Charles de Gaulle et 35 années pour ceux de Paris-Orly. Ces délais sont aujourd'hui dissuasifs pour les riverains, dont beaucoup renoncent à leurs droits, créant ainsi une inégalité supplémentaire entre ceux qui peuvent financer eux-mêmes des travaux d'insonorisation et les autres.**

En plus des délais de mise en œuvre des travaux s'ajoutent les délais de notification des accords, après passage pour avis conforme en CCAR. Ces derniers sont actuellement de deux mois pour Paris-Charles de Gaulle. Cependant, 1500 dossiers en cours d'instruction par la CCAR de Paris-Orly sont mis en suspens à cause d'un manque de 15 Millions d'€, **portant à deux ans le délai de notification** de la décision de la CCAR pour les riverains de cet aéroport, rallongeant d'autant l'engagement des travaux.

C'est ainsi qu'un riverain qui dépose aujourd'hui une demande d'aide à l'insonorisation peut espérer l'achèvement des travaux dans 12 mois pour Paris-Charles de Gaulle, et d'au moins 3 ans pour les riverains de Paris-Orly !

On note par ailleurs une montée en charge exponentielle des dossiers provenant des communes plus récemment incluses dans le PGS de Paris-Charles de Gaulle, ce qui devrait entraîner une augmentation des délais d'instruction dans les prochaines années pour les riverains de cet aéroport. Le nombre important de diagnostics acoustiques pour 2006 comparé aux possibilités d'engagements de travaux pour la même année en est un signe précurseur.

Il est aujourd'hui manifeste que le dispositif d'insonorisation des riverains des aéroports franciliens est dimensionné par la faiblesse de la ressource au regard des besoins.

Une adaptation des ressources aux besoins permettra d'avoir en matière d'information une démarche proactive vers les riverains, les bailleurs sociaux, les syndicats de copropriétés et les collectivités territoriales concernées pour les bâtiments publics éligibles. La Région Ile-de-France pourra notamment associer à cette démarche vers le parc social et les copropriétés en difficultés les acteurs du secteur de l'amélioration de l'habitat, en particulier les Pact Arim franciliens.

Sous ces contraintes, les délais ne pourront donc être raccourcis au niveau de l'acceptable pour les riverains que par l'injection immédiate de recettes complémentaires afin que la ressource ne soit plus l'étape limitante du dispositif d'aide à l'insonorisation.

Ainsi, compte tenu des autres facteurs limitant tels que :

- le rythme actuel de l'entrée de la TNSA pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly ;
- les possibilités d'instruction des dossiers ;
- l'existence d'un nombre limité d'entreprises pouvant effectuer les travaux d'insonorisation ;

une somme de **150 Millions d'euros débloquée au fur et à mesure des besoins exprimés par les CCAR** permettrait une amélioration importante et immédiatement perceptible de l'insonorisation des riverains des deux aéroports franciliens concernés. En particulier, cela **supprimera le « goulot d'étranglement » actuel** créé par les dossiers en jachère à Paris-Orly, cause principale des délais anormalement longs de l'instruction des dossiers des demandeurs autour de cet aéroport.

Par ailleurs, cet apport financier augmentera très sensiblement le nombre de dossiers traités par les deux CCAR, ce qui permettra d'atteindre l'objectif d'achever dans les dix à quinze ans l'insonorisation du parc de logements et des bâtiments publics éligibles au dispositif.

Le cadre d'action de la Région

A travers ses politiques sectorielles (transports, environnement et logement), la Région a déjà une action volontariste en matière de lutte contre le bruit. En particulier, elle agit contre le bruit autour des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires, et la résorption des points noirs de bruit.

De plus, elle contribue financièrement au soutien des collectivités territoriales dans l'élaboration de leurs plans locaux de lutte contre le bruit. Enfin, à travers la création de Bruitparif, elle a doté l'Ile-de-France d'un véritable outil d'expertise et d'action en matière de bruit et de réduction des nuisances sonores.

L'isolation phonique, qui contribue à l'isolation thermique des habitations et autres équipements, va dans le sens de la démarche HQE d'économies d'énergie que la Région met au cœur de ses exigences afin d'être la première éco-région d'Europe.

Le projet de Schéma directeur de la Région Ile-de-France révisé prend largement en compte la dualité des zones aéroportuaires. Les secteurs aéroportuaires sont considérés comme une priorité en tant que « *système aéroportuaire performant, facteur essentiel de*

compétitivité, un outil au service du développement économique et touristique. (...) » mais aussi « comme des secteurs de multi exposition aux nuisances qui cumulent aussi des problèmes de ségrégation sociale. LE SDRIF préconise le renforcement des dispositifs de protection des riverains et une accélération des programmes d'isolation à l'intérieur des périmètres des plans de gêne sonore de Paris-Orly et de CDG. »

La Région voit son rôle accru en matière aéroportuaire par la loi du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires, en lui donnant une capacité d'intervention dans la correction des atteintes à l'environnement et dans les dispositifs d'insonorisations.

La loi de finances rectificative pour 2004 du 30 décembre 2004 ouvre une possibilité d'action aux collectivités territoriales telles que la nôtre.

Elle permet, dans son article 119 codifié à l'article 1609 quatervicies du code général des impôts, qu'un emprunt soit contracté ou une avance faite par une ou plusieurs personnes publiques pour aider au financement de ce dispositif dans des délais acceptables selon les termes suivants :

« Le produit de la taxe est affecté, pour l'aérodrome où se situe le fait générateur, au financement des aides versées à des riverains en application des articles L. 571-14 à L. 571-16 du code de l'environnement et, le cas échéant, dans la limite des deux tiers du produit annuel de la taxe, au remboursement à des personnes publiques des annuités des emprunts qu'elles ont contractés ou des avances qu'elles ont consenties pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores prévus par des conventions passées avec l'exploitant de l'aérodrome sur avis conformes de la commission prévue par l'article L. 571-16 du code de l'environnement et du ministre chargé de l'aviation civile. »

Il en résulte que les recettes collectées peuvent également contribuer, dans la limite des deux tiers du produit annuel de la taxe, au remboursement des annuités d'emprunts contractés par les collectivités territoriales pour financer des travaux de réduction des nuisances sonores.

Les modalités de versement pour chacun des deux aéroports, de remboursement par le gestionnaire et éventuellement d'affectation à des programmes spécifiques de travaux d'insonorisation feront l'objet d'une convention pour chaque aéroport conclue avec les collectivités territoriales intéressées, l'exploitant de l'aérodrome gestionnaire du dispositif et l'Etat. La Région Ile-de-France s'appuiera notamment sur l'expertise de Bruitparif pour élaborer ces conventions et assurer l'évaluation, sur le dispositif d'insonorisation, de l'impact du pré-financement régional afin d'en ajuster les modalités de mise en oeuvre.

C'est pourquoi nous vous proposons, pour faire face à un plus grand nombre de demandes d'aides, d'adopter un dispositif permettant d'accélérer l'insonorisation des logements et équipements éligibles au dispositif d'aides aux riverains des aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle fondé sur une ligne de crédit plafonnée à 150 millions d'euros en application des lois de finances rectificatives pour 2004 et 2006.

Il n'est évidemment pas proposé au Conseil Régional de se substituer au principe du « pollueur-payeur » qui fonde le prélèvement de la taxe et d'oublier les responsabilités environnementales des compagnies aériennes et de la société gestionnaire des aéroports franciliens.

En revanche, l'alimentation actuelle du fonds par la TNSA fait des riverains les premières victimes des dispositifs. Et ce sont les Franciliens les moins favorisés qui en subissent principalement les effets. C'est pourquoi il est proposé de faire usage des dispositifs légaux en vigueur pour accélérer le financement des demandes d'insonorisation des riverains et des bâtiments publics par un préfinancement régional dont le coût sera intégralement couvert par le produit de la TNSA.

L'intervention à ce niveau de la Région permettra, par ce préfinancement, **avec un coût nul pour notre collectivité** :

- 1) De régler les dossiers en attente à Orly, qui entraînent une saturation du système et des délais de prétraitement des dossiers de plusieurs années;
- 2) De prévenir pour Paris-Charles de Gaulle l'arrivée d'une situation similaire à celle de Paris-Orly en raison de la montée en charge des demandes d'insonorisation ;
- 3) D'accélérer l'insonorisation des bâtiments publics, des logements sociaux et des copropriétés les plus en difficulté ainsi que du parc social.

Nous proposons ainsi que le Président du Conseil régional soit mandaté pour réunir les collectivités intéressées avec l'Etat et l'exploitant aéroportuaire chargé de la gestion du dispositif d'aide à l'insonorisation et négocier les termes d'une convention stipulant les modalités d'un abondement temporaire du produit de la taxe par les collectivités et les conditions dans lesquelles elles en seraient remboursées dans le cadre des dispositions législatives en vigueur.

Cet abondement prendra la forme d'une ligne de crédits, déployée au fur et à mesure des besoins et dont les annuités (capital et intérêts) seront intégralement remboursées, conformément à la Loi, par un prélèvement à hauteur des 2/3 sur le produit annuel de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes, permettra d'accélérer l'insonorisation des riverains des deux aéroports franciliens munis d'un PGS (Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) et de l'achever, dans le cadre du dispositif existant ou de programmes définis par la Région et ADP, dans des délais raisonnables tels que le suggère le projet de SDRIF. L'objectif de ce dispositif est de résorber le retard de traitement des dossiers en attente d'aide, d'éviter l'engorgement du traitement des nouveaux dossiers de demande d'insonorisation dans le périmètre du PGS de Roissy-Charles-de-Gaulle et de permettre un retour au traitement « au fil de l'eau » d'ici fin 2009 des dossiers instruits dans le périmètre du PGS d'Orly.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du groupe MRC et apparentés
du conseil régional d'Ile-de-France**



Guillaume VUILLETET

PROJET DE DELIBERATION

**DELIBERATION N°
DU****MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF D'ACCELERATION DES PROCEDURES
D'INSONORISATION DES LOGEMENTS ET EQUIPEMENTS RIVERAINS DES AEROPORTS
DE PARIS-ORLY ET DE PARIS-CHARLES DE GAULLE**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le code général des collectivités territoriales
- VU** Le code de l'environnement
- VU** Le code l'urbanisme
- VU** La loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007
- VU** La loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006
- VU** La loi n° 2004-1485 du 30 décembre 2004 de finances rectificative pour 2004
- VU** La loi n° 2004-172 du 23 février 2004 portant création des communautés aéroportuaires
- VU** La loi n° 2003-1312 du 30 décembre 2003 de finances rectificative pour 2003 (article
- VU** 19-1)
- VU** La loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 modifiée
- VU** La loi 85-696 du 11 juillet 1985
- VU** Le décret 2004-1079 du 11 octobre 2004 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes, modifiant le décret du 1^{er} juin 1999
- VU** Le décret 2000-127 du 16 février 2000
- VU** Le décret 2000-128 du 16 février 2000 modifiant le décret 87-341 du 21 mars 1987, relatif aux commissions consultatives de l'environnement (CCE) des aérodromes
- VU** La délibération du conseil régional n° CR 29-07 du 15 février 2007 arrêtant le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
- VU** L'article 8 du règlement intérieur
- VU** Le rapport CR 22-08 présenté par le groupe MRC et apparentés
- VU** L'avis de la commission de l'environnement, du développement durable et de l'éco-région
- VU** L'avis de la commission du logement et de l'action foncière
- VU** L'avis de la commission du développement social, de l'économie sociale et solidaire, de la santé et du handicap
- VU** L'avis de la commission de l'aménagement du territoire,
- VU** L'avis de la commission des transports et de la circulation
- VU** L'avis de la commission des Finances, de l'administration générale et du plan

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Acte le principe de son soutien au dispositif d'insonorisation, et de sa volonté de contribuer à l'accélération de l'indemnisation des riverains et l'insonorisation des logements, sociaux et non sociaux, et équipements à caractère d'enseignement ou sanitaire éligibles, sous réserve de la signature de la convention s'y rapportant.

Article 2 :

Dit que le Conseil Régional n'entend pas se substituer aux compagnies aériennes responsables des nuisances subies par les riverains des aéroports et pour ce fait assujetties à la TNSA. A ce titre affirme que le coût de la mise en œuvre du dispositif mis en place par la présente délibération devra être neutre pour le Conseil Régional et que la convention prévue à l'article 3 de la présente délibération le stipulera impérativement, conformément aux textes législatifs en vigueur.

Article 3 :

Donne mandat au Président du Conseil régional d'Ile-de-France pour établir, préalablement à la mise en œuvre de la présente délibération pour chacun des aéroports concernés, une convention entre l'Etat, Aéroports de Paris, le Conseil régional d'Ile-de-France et les autres collectivités territoriales concernées, définissant les modalités d'un abondement temporaire du produit de la TNSA destiné à accélérer les procédures d'indemnisation, et de son remboursement auxdites collectivités. Ces conventions établiront les modalités d'affectation des sommes nécessaires en fonction des besoins financiers de chacune des deux Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR) et la contribution de chacune des collectivités à ce dispositif. Elles seront soumises avant la fin 2008 à l'approbation de la commission permanente du Conseil régional.

Article 4 :

Décide, dans ce cadre, de contracter, en accord avec les autres collectivités partenaires et en application de l'article 3 de la présente délibération, une ligne de crédit plafonnée à 150 millions d'euros, débloquée au fur et à mesure des besoins exprimés par le gestionnaire du dispositif en fonction de l'instruction des dossiers de demandes d'insonorisation.

Article 5 :

Mandate le Président pour engager les contacts nécessaires avec les pouvoirs publics compétents afin de les sensibiliser à la nécessité d'améliorer les dispositifs d'insonorisation à proximité des aéroports franciliens s'agissant notamment du mode et du niveau de financement du fonds d'aide aux riverains, des conditions de leur indemnisation pour les travaux d'insonorisation et du périmètre des plans de gêne sonore afin d'assurer une meilleure couverture des besoins.

JEAN-PAUL HUCHON