



Rachid Adda
Vice-pdt du groupe MRC



Amendements du MRC relatifs aux aéroports franciliens

>> Amendement relatif au financement d'études épidémiologiques sur l'impact sanitaire de la pollution chimique liée au trafic aérien des aéroports franciliens.

Exposé des motifs de l'amendement.

Il n'existe actuellement aucune étude épidémiologique française portant sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique d'origine chimique, sur les populations vivant autour d'une plate forme aéroportuaire. Aujourd'hui seul l'impact du bruit sur le sommeil a été étudié. Des études ont été menées à l'étranger (Pays-Bas, G.B, Suède, E.U) et ont eu le mérite de poser le problème des agrégats de pathologies sur des communes situées près d'un aéroport. Partielles et limitées à un nombre de cas restreints, elles auraient dû inciter, en France et en Ile-de-France singulièrement où existe la plus forte concentration d'aéroports, les pouvoirs publics, en particulier l'Etat, à lancer des études sérieuses dans ce domaine.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère a fait le choix de ne pas reconnaître la spécificité de la pollution liée au trafic aérien et malgré l'enjeu de santé publique l'Etat ne semble pas vouloir prendre l'initiative. Compte tenu des caractéristiques propres à la Région Ile-de-France sus évoquées (deux aéroports internationaux), des enjeux au regard des populations exposées, des compétences nouvelles de la Région en matière de gestion des plates-formes aéroportuaires, il apparaît souhaitable que la Région Ile-de-France soit moteur dans ce domaine en prenant dès cette année l'initiative par la création de la ligne budgétaire ad hoc.

Cette étude, qui s'étendra sur plusieurs années, n'entrera en phase opérationnelle (choix du panel, prélèvement, mesures, cartographies) qu'après l'élaboration d'une méthodologie et d'un protocole robustes pouvant s'appuyer, dans le cadre du PRQA, notamment sur les expertises de l'INVS, d'AIRPARIF, de l'ORS, de l'INERIS, de la DRIRE... Cette phase préalable particulièrement importante au regard du peu d'études existantes et du caractère exemplaire de cette étude pourrait être menée à travers deux thèses de doctorat financées par le dispositif régional existant.

Le groupe MRC propose donc de créer une nouvelle ligne « Etudes de santé publique sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique liée à l'activité aéroportuaire et au trafic aérien des aéroports franciliens » dotée de 150000 euros en autorisation d'engagement et en crédit de paiement.

Par ailleurs, nous proposons que la région Ile-de-France lance un appel à candidatures et projets pour deux thèses dans le cadre du dispositif régional existant.

Réponse de l'exécutif

L'exécutif régional accepte l'amendement du groupe MRC qui est voté par les groupes de la majorité régionale (PS, MRC, PRG, CACR, Les Verts) et par l'UDF.

L'exécutif annonce aussi la création d'un pôle épidémiologique régional qui s'appuiera sur les secteurs santé, recherche et environnement de la Région.

L'amendement du MRC a été accepté par l'exécutif et voté par l'assemblée.

>> Amendement relatif au préfinancement du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports de Roissy et Orly.

Mon intervention en séance pour défendre l'amendement

Je tiens d'abord à associer à cet amendement mon collègue Daniel Guérin qui s'implique aussi beaucoup sur ces questions.

Cet amendement vise à créer, dans le cadre l'article 57 de la loi de finances rectificative pour 2004, un fond de préfinancement du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports de Roissy et Orly.

Il s'agit surtout Monsieur le président d'un « amendement de discussion » sur une question qui concerne très directement plus de 600 000 franciliens Cette discussion est plus que jamais nécessaire en raison des problèmes que rencontre, depuis quelques mois, le dispositif d'aide à l'insonorisation.

Ce dispositif, ouvert aux riverains sous conditions d'éligibilité, est aujourd'hui alimenté par la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes versée par les compagnies aériennes suivant le principe de « pollueur payeur ». Une réforme du dispositif a modifié le mode calcul de la taxe et en a confié la gestion à ADP et la collecte à la DGAC qui prennent respectivement les places de l'ADEME et des Douanes.

En 2004, le gouvernement nous avait annoncé que la TNSA rapporterait 55 millions d'euros dont 25 millions pour les aéroports franciliens s'appuyant sur les prévisions de la DGAC. A ce rythme, il faudrait à périmètre constant du PGS, au moins 20 ans, pour aboutir à l'insonorisation de tous les logements éligibles sans parler des bâtiments publics tel que les écoles et les établissements à caractère sanitaire.

Pire, au 31 novembre 2005, la DGAC n'avait encaissé que 12 millions d'euros sur les 25 escomptés en raison de ce qu'elle appelle pudiquement des erreurs des compagnies aériennes.

Ceci n'est pas acceptable car le bruit est plus qu'une nuisance : c'est une pollution à laquelle les riverains sont soumis en durée cumulative à plus de 4h par jour et dont les effets sur la santé, sur l'apprentissage et même l'agressivité des enfants sont démontrés.

Le gouvernement Raffarin et son ministre des transports Gilles de Robien ont une grande responsabilité dans cette situation puisque l'Etat a décidé de piloter à vue puisqu' :

_ En modifiant le PGS il a augmenté le nombre des ayants droits de 300 % (de 15900 à 63257 sur Roissy) sans prévoir les moyens financiers supplémentaires nécessaires. La nouvelle clé de répartition aggrave même la situation pour Orly.

_ En changeant l'organisme collecteur, il a entraîné un décalage dans l'encaissement, ce qui explique en partie le manque à gagner de la collecte et bloque le fonctionnement des CCAR laissant de nombreux dossier en attente.

_ En confiant la gestion du fond à ADP, société anonyme prochainement privatisée et soumise à des règles comptables strictes, il a créé les conditions du blocage du dispositif : tant que les sommes ne sont pas en caisse, impossible d'engager.

_ En réformant les modalités de la collecte_ et c'est cela le pire _, il a fait le choix incompréhensible de ne pas fixer la ressource en fonction des besoins réels qui répondent à l'exigence d'insonoriser l'ensemble des ayants droits dans des délais raisonnables (5 à 10 ans)

– En oubliant son rôle de gendarme, il permet aux compagnies aériennes de se soustraire de leurs responsabilités sociale et environnementale entraînant une fragilité du dispositif

– En abandonnant enfin le projet de 3^{ème} aéroport sans proposer de solutions alternatives pérennes, il a mécaniquement programmé la hausse du nombre de mouvements sur Roissy et donc une augmentation de la nuisance. A titre d'information, le plafond en mouvements à Roissy était fixé à 550000 mouvements par an dans l'ancien PEB de Roissy-CDG, il est programmé à 680000 dans le projet de PEB de Roissy et nous savons bien que le plafond réglementaire des 200000 mouvements sur Orly sera sûrement remis en cause prochainement.

Mais tout n'est pas noir Monsieur le président. La mobilisation des associations de riverains et des élus Valdoisiens malgré le double discours parfois pratiqué par certains à droite, a permis de faire bouger les choses. J'ai moi-même interpellé le Préfet du Val d'Oise au sein de la CCAR de Roissy afin que notre commission puisse continuer à instruire les dossiers puisque depuis octobre tout était gelé faute d'encaissement des sommes prévues. Le gouvernement a répondu à cette mobilisation en relevant de 80 % le niveau de la taxe. Mais cela demeure insuffisant et il est urgent d'aligner la ressource aux besoins des riverains.

Monsieur le président, un dispositif de la loi de finance 2004 offre la possibilité aux collectivités territoriales, dans le cadre d'une convention avec ADP, de contracter des emprunts à coût théorique nul puisque remboursables par l'exploitant grâce au produit de la TNSA.

En effectuant ce tour de passe-passe, le gouvernement tente bien entendu de faire payer par d'autres peut-être le coût financier et sûrement le coût politique de son désintérêt pour les riverains.

Les modalités de l'emprunt n'étant pas encore fixées par le gouvernement, nous vous demandons à titre symbolique, Monsieur le président de créer une ligne abondée symboliquement de 1 euros en CP au regard des 200 millions nécessaires afin d'affirmer notre volonté de prendre, malgré le piège tendu par le gouvernement, la possibilité qui nous est offerte et d'apporter une solution acceptable à la seconde préoccupation des riverains des aéroports franciliens après le chômage mais avant la sécurité. **Cette possibilité pour la région ne doit en rien faire oublier les obligations des uns et les devoirs des autres.**

Nous vous demandons donc surtout, Monsieur le président, d'engager les discussions nécessaires avec l'Etat pour résoudre rapidement et durablement la question de l'insonorisation des riverains.

Exposé des motifs de l'amendement.

Le nouveau Plan de Gène Sonore de l'aéroport CDG double en superficie et, en englobant 20 communes supplémentaires, porte à 63257 (contre 15900 en 1999) le nombre d'habitations éligibles à l'aide à l'insonorisation, soit une hausse de 300 %. Les crédits nécessaires n'ont été augmentés en proportion ni à Roissy ni à Orly. Pour l'aéroport d'Orly, la nouvelle clef de répartition du produit de la TNSA, basée sur le volume du trafic, a largement amputée l'enveloppe consacrée à l'insonorisation des riverains malgré l'augmentation du nombre d'ayants droits. A cela il faut ajouter les bâtiments publics comme les Ecoles et les Hôpitaux.

Il faudrait « à PGS constant » **près d'une vingtaine d'année** pour aboutir à l'insonorisation de tous les logements éligibles.

Malgré une annonce initiale en 2003 par Roselyne Bachelot à 44 Millions d'euros, la DGAC, organisme percepteur depuis la réforme de la TGAP en TNSA, avait évalué en juin dernier à 25 millions d'euros le produit de la TNSA pour 2005. Au 31 novembre 2005, la DGAC n'avait encaissé que 12 millions d'euros (différence due à des « erreurs » des compagnies). Depuis octobre, la CCAR, tributaire des règles comptables de la société anonyme ADP, gestionnaire du dispositif en remplacement de l'ADEME, se voit dans l'impossibilité d'instruire les dossiers des riverains (400 par commission pour Roissy-CDG).

Ce droit est largement obéré pour les nombreux riverains qui attendent de pouvoir bénéficier de ce dispositif d'aide à l'insonorisation.

La responsabilité de l'Etat est entière. Il a étendu le Plan de Gène Sonore tout en réduisant de fait le financement du fonds d'aide aux riverains. Face à cette situation, la Région doit prendre

ses responsabilités et rechercher une solution de nature à répondre aux attentes spécifiques et aux besoins des riverains d'Orly et de Roissy.

La Région mandate le président pour agir auprès de l'Etat afin d'obtenir que le financement du fonds d'aide aux riverains soit porté au niveau des besoins exprimés par les riverains, et afin que soit mis œuvre le respect par l'Etat de ses engagements dans la durée, pour améliorer la prise en charge de l'insonorisation, en réfléchissant à la possibilité de porter ou de faire porter un emprunt remboursable sur le fonds d'aide aux riverains pour assurer ce financement.

Cette possibilité de portage, prévue par l'article 57 de la loi des finances rectificative, consiste en un emprunt dont les annuités seraient remboursées par l'exploitant d'aérodrome grâce au produit de la TNSA, dans la limite de la moitié du produit annuel de la taxe. L'ordre de grandeur de cet emprunt serait de 200M€. **Théoriquement de coût nul pour la Région**, cette initiative pourrait inciter d'autres collectivités territoriales ou des bailleurs sociaux à faire de même. A titre symbolique, et en attendant que l'Etat fixe les modalités de cet emprunt et pour lancer la discussion sur le sujet, nous proposons d'abonder cette ligne de 1€, sachant que les sommes à mobiliser sont de l'ordre de 200M€.

Le groupe MRC propose de créer une action « fonds de préfinancement, au dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports d'Orly et de Roissy », de l'abonder symboliquement de 1 M€ en AP et de 1 € en CP et de mandater le président pour l'évaluation des modalités de cet emprunt et des garanties nécessaires à une opération à coût nul conformément à l'esprit de la loi.

Réponse de l'exécutif

En accord avec l'analyse de notre groupe, l'exécutif régional s'est engagé à interpellier l'Etat afin qu'il s'engage sur la pérennité du dispositif, sur l'élaboration des modalités de l'emprunt afin de trouver une solution durable et acceptable pour la Région dans le cadre des communautés aéroportuaires.

Suite à cet engagement, l'amendement a donc été retiré.

>> Amendement relatif au fonctionnement des deux communautés aéroportuaires des aéroports franciliens

Exposé des motifs de l'amendement.

La loi portant sur la création de communautés aéroportuaires de 2004 a prévu d'en confier la présidence au Président du Conseil régional.

En Ile-de-France 2 communautés aéroportuaires, l'une pour Orly, l'autre pour Roissy doivent ainsi voir le jour.

Sans remettre en cause leur principe, le Président du Conseil régional d'Ile-de-France a confié à Jean-Pierre Blazy, député-maire de Gonesse, une mission pour en préciser la portée, les contours, les missions et les ressources.

Un rapport sera ainsi remis dans les prochaines semaines.

Les 2 communautés aéroportuaires devraient donc être formellement créées dès 2006 et il convient de prévoir de premiers crédits de fonctionnement.

Le groupe MRC propose de créer un programme « communautés aéroportuaires » et de le doter de 0,3 M€ en AE et en CP.

L'amendement du MRC a été accepté par l'exécutif et voté par l'assemblée.