

Séance du Conseil régional des 15 et 16 décembre 2004

Question d'actualité posée par Rachid ADDA Au nom du groupe MRC et apparentés concernant

L'ARTICLE 57 DE LA LOI DES FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2004

Monsieur le président

Depuis l'abandon du projet de troisième aéroport en juillet 2003 par Gilles de Robien, chaque mois nous amène son lot de nouvelles quant à la future organisation du transport aérien et des aéroports franciliens, sans pour autant que les élus locaux et en particulier ceux de la Région Ile de France ne soient consultés au préalable.

Depuis juillet dernier, les épisodes semblent se succéder à une fréquence plus grande : annonce unilatérale du transfert de vols de Roissy vers Orly qui avait suscité l'émoi de la population de Villeneuve-le-Roi et de notre collègue Daniel Guérin, publication du nouveau PGS, réduction programmée du champ d'action des CCE, augmentation du trafic sur le doublet Nord de Roissy-CDG par la mise en service de la 3eme tour de contrôle, annonce d'un nouveau terminal dédié à Air France et ses filiales, des projets de PEB de Roissy-CDG et d'Orly qui entérinent l'accroissement à terme du nombre de mouvement à CDG et le dépassement du plafond réglementaire des 200.000 mouvements à Orly, et même l'annonce unilatérale d'ADP de construction d'un centre commercial sur la plate-forme de Roissy !!. A cela il faudrait ajouter la baisse de la part de l'Etat dans le capital d'Air France et le projet de CDG-Express, qui file bon train, sans que l'on sache au préalable si cette ligne pourra bénéficier aux quelques 80000 salariés de la plate forme de Roissy.

Tous ces évènements s'inscrivent dans une logique du tout Roissy avec pour seule alternative Orly. Cela n'annonce rien de bon pour les riverains des aéroports qui subissent toujours plus de nuisances aériennes. L'année 2004, avec une hausse de 5 % du trafic, est en effet celle de tous les records. Le gouvernement actuel y porte une grande responsabilité puisqu'en enterrant le projet de troisième aéroport, il a mécaniquement programmé l'extension de Roissy-CDG, jusqu'à sa saturation technique prévue pour 2015 et l'explosion du plafond de mouvements à Orly au mépris de la réglementation et des riverains. Dans le contexte du changement de statut d'ADP, il est donc normal de s'interroger sur la logique que sous-tendent ces différentes décisions. D'autant que nous savons bien, vu l'importance de ces deux aéroports et des territoires mis en jeu par le PEB, que les scénarii possibles du SDRIF seront différents suivant les logiques développées par ADP et l'Etat (alternative au tout Roissy-Orly ou rentabilisation maximale de l'existant)

Le nouveau Plan de Gène Sonore de l'aéroport CDG, qui double en superficie, formalise, en l'anticipant, cette extension future en englobant 20 communes supplémentaires et en portant le nombre d'habitations éligibles à l'aide à l'insonorisation à 63257 contre 15900 en 1999 soit une hausse de 300 %.

Les crédits nécessaires n'ont été augmentés en proportion ni à Roissy ni à Orly où les riverains s'inquiètent de la partition des revenus des taxes en fonction des aéroports. Cela entraînera une baisse de la dotation globale pour l'insonorisation des habitations riveraines d'Orly alors que le nombre d'ayants droits augmente. Il faudrait « à PGS constant » près d'une vingtaine d'année pour aboutir à l'insonorisation de tous les logements éligibles.

Là aussi, l'Etat risque de faire payer à d'autres l'addition de sa politique et d'asphyxier fortement les collectivités territoriales par sa politique du fait accompli. Les exemples sont multiples : du financement des maisons de l'Emploi par celui de la rénovation urbaine en passant par les conditions du désengagement du STIF. A l'occasion du désengagement massif et revendiqué de l'Etat, le gouvernement Raffarin pourrait d'ailleurs faire sien un couplet de Joe Dassin « on s'est aimé comme on se quitte, sans jamais penser au lendemain ! ».

S'agissant du financement de l'insonorisation des riverains – et ce sera le cœur de ma question – le gouvernement, lors du conseil des ministres du 17 octobre 2004, a annoncé des dispositions nouvelles sur le régime des taxes sur les nuisances aéroportuaires, qui entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 2005 pour le financement des aides versées aux riverains des grands aéroports pour l'insonorisation de leur habitation. Ainsi, les Régions auraient désormais la possibilité, dans le cadre de conventions passées avec l'exploitant d'aérodrome, de contracter des emprunts afin d'avancer les fonds aux riverains et de financer des travaux d'isolation de bâtiments publics, emprunts dont les annuités leur 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 (soit à hauteur de 20 millions d'Euros en 2005).

Nous saluons le principe de cette mesure demandée par de nombreuses associations de riverains ou d'élus comme Pégase à Villeneuve-le-Roi ou Aeeverest.95 en Val d'Oise et qui devrait permettre l'insonorisation des logements des riverains avec plus de célérité. Nous attendons bien entendu son vote et les modalités de sa mise en œuvre. Comme pour les communautés aéroportuaires, il est possible que nous ne voyions rien venir et pour reprendre Jacques Dutronc que le gouvernement « y pense et puis oublie ».

Faut-il d'ailleurs voir un lien entre le changement de statut d'ADP et l'absence de publication des décrets d'application portant sur la création de ces communautés que l'on nous annonçait récemment pour la fin de l'année? Nous attendons toujours mais il est vrai que Noël n'est pas loin...

Si cette décision venait à être confirmée, nous souhaiterions savoir si, Monsieur le Président, vous accepteriez de faire usage de la possibilité ainsi ouverte d'utiliser les compétences et les moyens de la Région pour pallier aux insuffisances de l'Etat et accélérer la mise en œuvre des mesures d'insonorisation attendues par les riverains.

Quelles mesures envisageriez-vous dans le cas où l'Etat n'engagerait pas les mesures nécessaires auxancements des études épidémiologiques sur l'impact des survols d'aéronefs en matière de santé publique et à la maîtrise des nuisances aériennes ?

Je vous en remercie.