



Contribution du Pôle Écologiste pour le futur Plan d'action contre le bruit en Ile-de-France

Préambule

De par sa forte concentration de l'habitat, son attractivité économique et industrielle et de la densité exceptionnelle de ses infrastructures de transports, l'Ile-de-France est fortement touchée par le bruit.

Les sources du bruit sont multiples mais viennent principalement des transports (62%), du voisinage (24%) puis surviennent dans les lieux d'activités comme à l'école ou au travail (12%).

Selon l'étude de Bruitparif publiée en 2019¹, **61 000 années de vie en bonne santé sont perdues tous les ans en Ile-de-France à cause des nuisances sonores des transports**. Rapporté à l'ensemble de la vie d'un individu francilien, cela s'élèverait entre 10,7 mois et 3 ans de vie en bonne santé de perdus.

Perturbations du sommeil, risques cardiovasculaires, stress, obésité, déficit auditif... les risques sur la santé sont nombreux et connus. Le bruit agit également sur nos capacités cognitives (apprentissage, concentration, pertes de productivité, etc.). Récemment, il a été démontré que le bruit entre en jeu dans certains mécanismes épigénétiques fortement influencés par notre environnement, potentiellement réversibles mais transmis d'une génération à l'autre de façon héréditaire tels que cancer, diabètes, maladies auto-immunes, troubles mentaux etc. Le bruit opère également une dérégulation du rythme circadien, le cycle de 24h à la base de nombreuses fonctions vitales de l'organisme.

De même que le bruit a de lourdes conséquences et des effets dévastateurs sur notre biodiversité car les espèces se servent des sons pour communiquer entre elles (pour attirer les partenaires, repousser les rivaux, avertir de la présence de prédateurs, repérer une proie, partager des informations...). Avec la hausse de la pollution sonore, liée à l'activité humaine, les écosystèmes sont bouleversés, les niveaux de vigilance et de stress des espèces sont accrus et les oiseaux notamment désertent les espaces urbanisés.

Les différents confinements liés à la pandémie du COVID-19 ont agi et modifié notre perception du bruit. La réduction drastique des vols aériens, du trafic routier, des

¹. Source :

<https://www.bruitparif.fr/quantification-des-impacts-du-bruit-des-transports-en-ile-de-france/#:~:text=La%20g%C3%A9n%C3%A9ration%20deuxi%C3%A8me,dans%20la%20zone%20dense%20francilienne.>

nuisances sonores liées aux loisirs (salles de spectacle, bars, restaurants...) a offert aux Francilien·nes une vie plus paisible, reposante et moins sonore. Malgré tout, lors des confinements, certains phénomènes de bruit ont augmenté notamment ceux liés au voisinage (bricolage ou jardinage ; volume des appareils électroménagers ; musique ; animaux domestiques ; fêtes et soirées ; etc. Ainsi, à la sortie des confinements, 26% des Francilien·nes ont déclaré que ces périodes ont accru leur sensibilité au bruit.

La Région Ile-de-France, en tant que force organisatrice et levier d'action dans les politiques publiques d'aménagement et de mobilité, a réellement les capacités d'agir pour endiguer une grande partie de la pollution sonore.

C'est dans ce contexte, et à travers cette contribution, que les élu·es du Pôle Écologiste formulent plusieurs recommandations pour endiguer les nuisances sonores et réduire drastiquement leur propagation afin de préserver la santé des Francilien·nes et de la biodiversité.

1. Agir en priorité, rapidement et efficacement sur le secteur des transports

Dans son étude de novembre 2021, "*Le coût social du bruit en Ile-de-France*"², Bruitparif a révélé que les transports sont la première cause de nuisance sonore en Ile-de-France (62%). Alors qu'elle fait face à de nombreux modes de transports, notre région a pourtant négligé la prévention des risques de pollution (notamment liés à l'air et au bruit).

En fonction des différents secteurs, le Pôle Écologiste soumet des propositions pour améliorer le cadre de vie des Francilien·nes et atténuer la pollution sonore.

a) Trafic routier

Au niveau régional : mettre fin aux constructions d'infrastructures de routes ; transformer le périphérique ainsi que les autoroutes situées entre l'A86 et ce dernier en boulevards urbains ; développer des offres de transports alternatives et moins polluantes (chemin pédestre, pistes cyclables sécurisées pour favoriser la pratique du vélo) ; accroître la fréquence des transports en commun ; subventionner davantage la création de murs antibruit dans les zones les plus exposées ; développer les livraisons par voie fluviale.

À l'échelon municipal, la Région pourrait sensibiliser les communes dans la restriction ou l'interdiction de circulation des voitures dans certaines rues et tranches horaires (notamment la nuit et les weekend, limiter le passage des camions dans les villages...)

². Source :

<https://www.bruitparif.fr/pages/Environnement/400%20Impacts%20du%20bruit/700%20Le%20co%C3%BBt%20social%20du%20bruit/2021-11-30%20-%20Synth%C3%A8se%20-%20Co%C3%BBt%20social%20u%20bruit%20en%20Ile-de-France.pdf>

; en actant la réduction de la place de la voiture et des camions dans l'espace public urbain ; en développant le dernier kilomètre par des véhicules moins polluants et sonores ; et en développant les rues aux écoles et voies piétonnes.

b) Trafic ferré (cela concerne notamment le train, RER, métro, tram)

Installer des revêtements plus modernes et moins bruyants ; renouveler le matériel (rails, freins, ...) ; financer davantage de murs antibruits.

c) Trafic aérien

Nous l'avons rappelé dans notre dernière contribution sur le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France Environnemental³, selon les données de BruitParif, les cartes de bruit aérien établies en Île-de-France démontrent que plus de 1,9 million de Francilien-nes (soit près de 16% de la population) sont exposés-es à des nuisances sonores aéroportuaires qui excèdent les recommandations de l'OMS, pour le jour et la nuit⁴.

Dans la zone nord concernée par les aéroports de Paris-CDG et Paris-Le Bourget, ces valeurs diurnes et nocturnes concernent respectivement 1,4 et 1 million de personnes. Pour le secteur exposé aux nuisances liées à l'aéroport de Paris-Orly, ces deux totaux s'établissent respectivement à 480 000 et 180 000 personnes. L'activité des autres aérodromes d'Île-de-France (hélicoptère de Paris-Issy-Les-Moulineaux, Lognes-Emerainville, Chelles, Toussus-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Saint-Cyr-l'Ecole, Chavenay...) génère des nuisances sonores, sur la période diurne essentiellement, pour 22 000 Francilien-nes. Ces nuisances ont des impacts majeurs sur la santé des Francilien-nes. On estime qu'à cause d'elles, ce sont en moyenne 10,7 mois de vie qui sont perdus par les personnes qui y sont durablement exposées.

Ainsi, notre institution pourrait intervenir auprès des pouvoirs publics pour réduire drastiquement les nuisances sonores causées par l'avion.

Au niveau régional : il conviendrait d'instaurer, via le SDRIFE, un périmètre de protection des populations renforcé et étendu autour et aux abords des aéroports et aérodromes franciliens, dans lequel toute construction à vocation d'habitation ou d'accueil du public est interdite (le projet de cité scolaire à Gonesse doit ainsi être stoppé) ; élargir le champ des zones des Plans d'Exposition au Bruit (PEB) afin de permettre aux communes voisines de pouvoir bénéficier d'aides pour mieux isoler les maisons ; déposer un moratoire pour stopper le développement d'aéroports et hélicoptères en Ile-de-France ; ne pas subventionner le trafic et infrastructures aériennes ; programmer la fermeture des vols d'affaires de l'aéroport du Bourget (une alternative

³. Source : <https://poleecolo-idf.fr/sdrife/contribution-a-lenquete-publique-sur-le-sdrif-e-dile-de-france/>

⁴. Source : <https://www.bruitparif.fr/elements%20communs/2019-05-29%20-%20Rapport%20-%20R%C3%A9sultats%20des%20mesures%20de%20bruit%20a%C3%A9rien%20r%C3%A9alis%C3%A9es%20en%202018%20dans%20le%20cadre%20de%20l'action%20SURVOL%20du%20PRSE3.pdf>

devra être trouvée pour les vols sanitaires) et prévoir sa reconversion en parc urbain ; encadrer les vols par des réglementations en limitant les vols (pendant 15 jours les vols en provenance de l'aérodrome d'Emerainville et Lognes étaient interdits au cours des repas du week-end) ; interdire l'expérimentation et le développement des taxi-volants qui seraient une nouvelle source de bruit.

À l'échelle nationale : en lien avec les recommandations d'ADVOCNAR⁵ demander aux pouvoirs publics d'instaurer un couvre-feu à Roissy⁶ et élargir celui d'Orly (de 23h à 7h du matin au lieu de 23h30 à 6 heures du matin) afin de respecter le droit au sommeil et les préconisations de l'OMS qui estime qu'en deçà de 8 heures de repos le sommeil n'est pas réparateur⁷ ; mettre en place une taxe sur le kérosène et les jets privés⁸, augmenter la redevance sur les compagnies aériennes pour financer la lutte contre le bruit⁹, demander à Aéroport de Paris (ADP) de financer à 100% l'isolation des logements, reconverter l'aéroport du Bourget en parc urbain (à l'instar de Tempelhof à Berlin) avec des jardins partagés.

2. Améliorer le cadre de vie des Francilien·nes en réduisant les bruits liés aux voisinages

Si les problèmes de voisinage existaient bien avant les confinements successifs, leur perception s'est accentuée après la crise du COVID-19. À l'échelle de notre région, ces problèmes représentent 24% de la gêne, dont 15% des bruits des particuliers, 5% pour les chantiers et 4% pour les bruits générés par les activités professionnelles dans le voisinage (dont les restaurants, terrasses ou espaces de loisirs).

Nous l'évoquons en préambule de cette contribution, les Francilien·nes sont à bout et ne supportent plus les nuisances sonores, en particulier lorsqu'ils sont chez eux. Ils recherchent un cadre calme, loin des nuisances des transports ou de leur travail, un lieu apaisant pour pouvoir se reposer, dormir, se prélasser et s'épanouir. Certains évoquent même un droit au sommeil.

Dans ce cadre, la Région Ile-de-France doit agir dans la rénovation phonique des logements - en particulier ceux sociaux et des copropriétés dégradées - en même temps que la rénovation thermique. À travers ses dispositifs mis en œuvre - comme le plan régional pour la disparition des passoires thermiques dans le parc social - notre

⁵. Source : <https://www.advocnar.fr/association-advocnar/revendications/>

⁶. Selon la commune de Saint-Prix (95), l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est l'aéroport qui accueille en Europe le plus de vols de nuit entre 22h et 6h. En 2022, 55 393 vols de nuit ont été comptabilisés dont 26 994 vols « tout cargo », soit 152 vols par nuit. C'est + 54 % de vols de nuit par rapport à 2021.

⁷. Source : <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

⁸. Voir Annexe 1 : Amendement N°245, Conseil régional des 12 et 13 décembre 2022, rapport n° CR 2021-076 : PROJET DE BUDGET POUR 2023 ; "FINANCER LES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE PAR UNE MAJORATION DES CARBURANTS DE JETS PRIVÉS ET D'AFFAIRES "

⁹. Voir Annexe 2 : Amendement N°294, Conseil régional des 20 et 21 décembre 2023, rapport n° CR 2021-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024 ; FINANCEMENT DES TRANSPORTS : UNE MAJORATION DES TAXES SUR LE SECTEUR DE L'AÉRONAUTIQUE POUR FINANCER L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

région doit être en première ligne dans l'accélération massive de la rénovation thermique et phonique des bâtiments. Nous regrettons la liquidation et fusion-absorption de son ancienne SEM Ile-de-France Énergies, alors qu'elle était opérationnelle et montait en puissance et auraient pu agir dans l'aide à la rénovation des copropriétés.

L'exécutif régional doit également rétablir toutes les aides régionales en faveur de la rénovation thermique qu'il a supprimé (aides aux ménages modestes, aux copropriétés pour les travaux de rénovation énergétique, les audits et les études de conception...).

Concernant les bruits générés par les activités professionnelles dans le voisinage, Bruitparif a développé et breveté des méduses¹⁰, des capteurs capables de détecter, identifier, mesurer, et repérer les zones denses de bruit. Ces dernières sont utilisées pour mesurer le bruit de certains chantiers. Aux abords des quartiers les plus dynamiques (terrasses de cafés, salles de spectacle, espaces de loisirs, etc.) ces méduses pourraient permettre d'atténuer la pollution sonore en sensibilisant les publics aux effets du bruit et leur réverbération dans certains lieux publics, voire permettre à terme de mettre des amendes lorsque la législation le permettra.

De plus, et notamment pour les festivals, lorsque notre Région est partenaire, il conviendrait d'interdire qu'ils ne se déroulent toute la nuit et de favoriser des autorisations jusqu'à 1h du matin maximum. Cela permettrait aux riverain·es, mais aussi à la biodiversité d'avoir des moments de répit avant le lever du jour. Notre institution pourrait également lancer des expérimentations d'évènements festifs dans des lieux acoustiquement dédiés, éloignés des habitations tout en restant accessibles en transports en commun, comme ce qui est fait par exemple à Berlin, à proximité des rives, ce qui n'est pas vécu comme restrictif.

Pour ce qui est des chantiers, en plus de l'usage des méduses, notre région devrait sensibiliser - notamment lorsqu'elle est maître d'ouvrage - au respect des heures prévues dans les réglementations ([art. R.1336-10 du Code de la santé publique](#)¹¹) et d'interdire les chantiers de nuit.

Enfin, nous considérons que notre institution peut réellement être le levier d'action de lutte contre le bruit en lançant des mesures incitatives pour les communes, en instaurant des commissions locales de lutte contre le bruit. C'est d'ailleurs ce qui est fait dans le 17ème arrondissement de Paris où la mairie d'arrondissement a lancé un comité de lutte contre le bruit et a demandé à la SNCF de réaliser des travaux pour lutter contre le bruit ferroviaire. Démarche qui a porté ses fruits. Ces commissions locales pourraient être le lieu de prévention et de sensibilisation au bruit et aux actions de lutte contre ces dernières.

¹⁰. Source : <https://www.bruitparif.fr/les-meduses-gpe/>

¹¹. Source : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000035425918

3. Réduire les nuisances sonores sur les lieux de travail ou d'étude (écoles, lycées, universités)

Le temps consacré aux enseignements (scolaires, diplômes, formations, études supérieures) et au travail (usines, chantiers, bureaux, cantines...) occupe une grande partie dans la vie des Francilien-nes. Ainsi, ces lieux sont également propices à la circulation et à l'accroissement du bruit.

Opens spaces, restauration, salle de réunion, déplacement, contrainte physique, pénibilité... les salarié-es n'ont pas tous-tes le même rapport et ne sont pas exposé-es de la même manière au bruit. Pourtant, des solutions pour réduire les nuisances sonores existent : kit casque audio/bouchons d'oreilles, installer des panneaux et cloisons acoustiques (notamment entre les bureaux dans les opens spaces) pour réduire la réverbération du bruit ; revoir l'isolation des locaux où sont stockés les machines bruyantes ; identifier les zones de bruit à l'aide des méduses, etc.

Dans ce contexte, les élu-es du Pôle Écologiste demandent que lorsque notre Région attribue des subventions aux entreprises, associations, établissements publics, collectivités territoriales..., elle doit également **veiller au bien être au travail et donc aux mesures prises pour réduire et atténuer le bruit.**

En ce qui concerne les métiers manuels, et souvent très bruyants, il convient (en plus de fournir le kit anti-bruit) de s'assurer de la sécurité auditive des travailleurs en rendant obligatoire des suivis médicaux. Cela pourrait être une autre condition fixée par notre institution pour l'attribution d'une subvention à une entreprise.

Au sein des établissements scolaires ou d'études, il a été constaté une forte concentration du bruit dans les restaurations scolaires et les cours.

Concernant les réfectoires, les sources de ces bruits sont multiples et proviennent d'une mauvaise insonorisation, du choix des composants (carrelages, murs en béton peints, tables et chaises à pieds métalliques, etc.), mais aussi des conversations et agitations des élèves.

Ainsi, pour endiguer les phénomènes de bruit, il convient tout d'abord d'utiliser des capteurs pour identifier les zones et les sources du bruit afin d'apporter les solutions adéquates. Puis, revoir l'isolation phonique (et par là-même thermique) ou encore les mobiliers utilisés (placer des embouts en caoutchouc aux pieds métalliques des chaises et tables, favoriser les tables rondes, installer des panneaux et cloisons acoustiques aux murs, au plafond ou entre les tables pour créer différents espaces et réduire la réverbération du bruit, etc.).

Pour ce qui est des cours, au-delà de constituer des îlots de fraîcheur, la Région doit aider au développement des cours Oasis qui peuvent également agir sur l'ambiance sonore de plusieurs façons :

1. En créant des espaces spécifiques et dédiés au calme, au repos, à la lecture, sieste ou relaxation ;
2. En édifiant des zones de rencontre, de sociabilité, de créativité qui permettra d'apaiser le climat scolaire ;
3. En délimitant les différents espaces par des massifs qui contribueront à limiter la propagation des sons et planter des végétaux grimpants en pied de façade pour qu'ils puissent couvrir les murs et limiter la réverbération des sons.

Les premiers aménagements réalisés montrent une amélioration du niveau de bruit. Il convient donc de mettre en place de nouvelles campagnes de mesures dans les futurs projets.

Pourtant, ces mesures ne pourront être réellement efficaces qu'en impliquant les élèves dans la gestion du niveau sonore. Ainsi, afin d'agir et de prévenir avec eux pour réduire les sources du bruit, la Région doit subventionner :

- les sonomètres visuels ;
- les études et diagnostics pour identifier les lieux et sources du bruit ;
- les actions de sensibilisation des élèves au bruit en leur faisant écouter les différents sons provenant de leur établissement scolaire ;
- la création et réalisation collective d'affiches de prévention pour communiquer, informer et pérenniser "le calme".

Ainsi, lors des travaux de rénovation ou construction engagés par l'institution régionale, notamment dans les lycées franciliens ou universités, le critère de la réduction du bruit doit être pris en compte et des actions concrètes pour réduire son impact (choix des matériaux, isolations thermiques et phoniques, cour Oasis, etc.) doivent être menées.

Depuis plusieurs années, le Pôle Écologiste demande de végétaliser l'ensemble des cours des lycées franciliens¹². Aujourd'hui, en plus de l'urgence climatique et la nécessité d'augmenter les zones dites de fraîcheur, il est urgent pour la Région Ile-de-France d'entreprendre ce chantier pour endiguer une partie des nuisances sonores.

4. D'autres pistes à mener pour réduire drastiquement les nuisances sonores

Notre institution régionale a les capacités pour agir efficacement contre les pollutions sonores. Grâce à ses compétences et leviers d'actions, voici quelques mesures qui nous semblent primordiales à impulser et mettre en oeuvre :

- Intégrer la lutte contre le bruit dans les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité ;

¹². Voir Annexe 3 ; Amendement N°060, Conseil régional du 6 juillet 2022, CR 2022-038 : BUDGET SUPPLÉMENTAIRE 2022 ; VÉGÉTALISER LES COURS DES LYCÉES PUBLICS FRANCILIENS

- Sur la trame blanche, le SDRIFE doit aller beaucoup plus loin dans ses orientations réglementaires et définir un cadre réglementaire plus contraignant ;
- Croiser les cartes du bruit (trame blanche) avec l'ensemble des aménagements prévus dans le SDRIFE. Cette trame n'est pas représentée dans le SDRIFE alors que les aéroports, héliports ou aérodrome sont identifiés ;
- Sur le plan de la santé environnementale, ne pas oublier qu'il y a une accumulation du bruit et qu'elle pèse sur la santé des Francilien-nes, notamment des populations les plus précaires qui subissent le plus les effets cumulatifs (pollution atmosphérique + pollution sonore) ;
- Renforcer la prévention qui s'élève en Ile-de-France à 0,8 milliards d'euros par an, soit 1,9% des dépenses engagées, contre le coût social du bruit qui est à 42,6 milliards d'euros par an en Ile-de-France (au niveau national respectivement 2 milliards d'euros et 147 milliards d'euros par an) ;
- Suivre et appliquer les recommandations émises dans le Plan Régional Santé Environnement 4 (PRSE 4) pour lutter efficacement contre le bruit (notamment les fiches-actions : 4.3 ; 4.4 ; 9.1 ; 15.2).
- Faire suite aux préconisations du CESER dans son bilan du PRSE 3¹³, sur le bruit notamment aux articles 20 "Renforcer la surveillance du bruit en tenant davantage compte des effets sanitaires associés aux pics de bruit des transports", 21 "Améliorer les connaissances du lien bruit-sommeil des Franciliens en prenant en compte les principales sources nocturnes de bruit" et 22 "Documenter les impacts sanitaires croisés des expositions au bruit et à la pollution atmosphérique en milieu résidentiel".

Nous avons présenté dans cette contribution les recommandations des élu-es du Pôle Écologiste dans les différents secteurs de compétence de la Région en espérant vivement qu'elles seront entendues et intégrées au futur Plan d'action contre le bruit en Ile-de-France.

¹³. Source : https://elien.iledefrance.fr/web/master_37243829/avis-cshs-prse4-20240325 / page 14

ANNEXES À LA CONTRIBUTION

ANNEXE 1 : Amendement N°245, Conseil régional des 12 et 13 décembre 2022, rapport n° CR 2021-076 : PROJET DE BUDGET POUR 2023

FINANCER LES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE PAR UNE MAJORATION DES CARBURANTS DE JETS PRIVÉS ET D'AFFAIRES



Amendement
N° 245

CONSEIL RÉGIONAL DES 12 ET 13 DÉCEMBRE 2022

Rapport n° CR 2021-076 : PROJET DE BUDGET POUR 2023

Titre I - Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Un nouvel article est ajouté et rédigé comme suit :

"Mandate la Présidente pour demander au gouvernement d'inclure les carburants pour les jets privés et d'affaires dans ceux pouvant faire l'objet d'une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants, afin de mettre fin à cet avantage fiscal et dégager des marges de manœuvre financières pour financer l'amélioration des transports du quotidien en Ile-de-France."

Exposé des motifs de l'amendement :

FINANCER LES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE PAR UNE MAJORATION DES CARBURANTS DE JETS PRIVÉS ET D'AFFAIRES

Face à l'impérieuse nécessité d'exploiter toutes les pistes de financement possibles pour investir massivement et à la hauteur des besoins dans les transports en commun d'Île-de-France, la région doit solliciter l'État pour demander l'inclusion des carburateurs et de l'essence d'aviation dans la liste des carburants pouvant faire l'objet d'une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire.

A échéance 2024, ces carburants utilisés pour les besoins de l'aviation de tourisme privé, y compris les transports pour compte propre effectués pour les besoins du personnel des entreprises ou de clubs sportifs, seront taxés à des niveaux similaires à celui de l'essence pour automobile. Ces carburants doivent donc rentrer dans ce champ de majoration afin de participer aux financements des transports en commun de notre région. Ainsi, les carburateurs et l'essence d'aviation à l'article L312-39 du code des impositions des biens et services (CIBS) pourront faire l'objet d'une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire.

Un rapport de l'ONG Transport & Environnement démontre que l'usage d'un avion de tourisme est entre 5 à 14 fois plus polluant qu'un vol réalisé sur une ligne commerciale et 50 fois plus polluant qu'un trajet en train. En France, près de 60 % des émissions générées par l'aviation de tourisme sont liées à deux aéroports, dont celui de Paris-Le Bourget.

La Présidente du groupe :

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ghislaine Senée".

Ghislaine Senée

ANNEXE 2 : Amendement N°294, Conseil régional des 20 et 21 décembre 2023, rapport n° CR 2021-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024

FINANCEMENT DES TRANSPORTS : UNE MAJORATION DES TAXES SUR LE SECTEUR DE L'AÉRONAUTIQUE POUR FINANCER L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN



Conseil régional
Pôle Écologiste

CONSEIL RÉGIONAL DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024

Titre I - Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Un nouvel article est ajouté et rédigé comme suit :

“La Présidente du Conseil Régional demande au gouvernement d’augmenter les taux de la taxe de solidarité sur les billets d’avion dite « taxe Chirac » afin d’en affecter une fraction en direction des Régions pour financer des investissements dans l’amélioration des transports du quotidien.”

Exposé des motifs de l'amendement :

**FINANCEMENT DES TRANSPORTS
UNE MAJORATION DES TAXES SUR LE SECTEUR DE L'AÉRONAUTIQUE POUR FINANCER
L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN**

Depuis 2020, la taxe de solidarité sur les billets d'avions se répartie entre le fonds de solidarité pour le développement (FSD) afin financer le secteur de la santé (vaccination, Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, UnitAid) pour 210 millions d'euros et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dans la limite d'un plafond de 230 millions d'euros, réduit à 163 millions d'euros par l'alliance parlementaire des droites.

Selon les études, le transport aérien représente 4 à 6% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial alors que seule 11 % de la population mondiale a pris l'avion en 2018 et que 1 % de la population mondiale est responsable de la moitié des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aérien. Selon le bilan carbone du territoire parisien, l'avion représente 33% des émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait, et de loin, le principal facteur d'émission.

Il est donc légitime de taxer davantage les déplacements très polluants d'une minorité de privilégiés pour financer l'amélioration et le développement de l'offre de transports en commun pour tous. C'est un levier essentiel pour atténuer l'impact des dérèglements climatiques et s'adapter à leurs effets ! La décision du Parlement en 2020 d'affecter une fraction de cette taxe aux infrastructures de transport est, en ce sens, de bon aloi.

Les écologistes proposent, par cet amendement, fidèles à leur combat pour la décentralisation des compétences et l'accroissement de l'autonomie fiscale des collectivités, d'accentuer l'effort pour les infrastructures de transports en confiant une fraction des recettes aux Régions, suite à une hausse décidée par le gouvernement dans le Projet de Loi de Finances en deuxième lecture au Parlement.

En 2022, 57,48 millions de passagers ont transité par l'aéroport de Roissy et 29,19 millions par celui d'Orly. Une hausse de 2€ de la taxe par passager ères pour les classes économiques et de 10€ pour les classes supérieures sont susceptibles d'apporter à l'Île-de-France une recette supplémentaire de 200 millions d'euros dès 2024 pour le financement des investissements dans l'amélioration des transports du quotidien.

Le Président du groupe :

Kader Chibane

ANNEXE 3 : Amendement N°060, Conseil régional du 6 juillet 2022, CR 2022-038 :
BUDGET SUPPLÉMENTAIRE 2022

VÉGÉTALISER LES COURS DES LYCÉES PUBLICS FRANCILIENS



Amendement
N° 060

CONSEIL RÉGIONAL DU 6 JUILLET 2022

Rapport n° CR 2022-038 : Budget supplémentaire 2022

Investissement

Chapitre 902 : Enseignement
Sous-section 22 : Enseignement du second degré
Code Fonctionnel 222 : Lycées publics
Programme 22004 : Rénovation des lycées publics
Action 12200401 : Rénovation des lycées publics

Texte de l'amendement :

L'action suivante "Rénovation des lycées publics" est abondée de 10 M€ en autorisations d'engagement et 10 M€ en crédits de paiement.

Cet amendement est gagé sur le chapitre 908 « Transports », Sous-fonction 82 « Routes et voiries », Code fonctionnel 821 « Voiries nationales », Programme 82001 « Aménagement des infrastructures de voirie nationale », Action 18200105 « Aménagement de voirie nationale ».

Exposé des motifs :

VÉGÉTALISER LES COURS DES LYCÉES PUBLICS FRANCILIENS

Dans le cadre de la COP Régionale, l'exécutif régional a fixé l'objectif 57 visant à "*Planter 10 000 arbres et arbustes dans les lycées en lien avec les pépiniéristes et les horticulteurs franciliens*". Or, force est de constater qu'à chaque commission permanente, l'exécutif régional participe davantage à la réduction du parc arboré qu'à son accroissement.

Pourtant, à l'heure du réchauffement climatique, avec des épisodes météorologiques extrêmes de plus en plus intenses, il est impératif de repenser l'urbanisme et l'aménagement de nos villes, de faciliter la pénétration des eaux pluviales, de végétaliser un maximum d'espaces urbains, d'agir contre les îlots de chaleur et de capter un maximum de CO2. Les cours des lycées offrent un potentiel immense de mise en application de ces principes.

La crise COVID et les confinements successifs ont par ailleurs mis en lumière la nécessité de pousser les salles de classe en dehors des bâtiments en utilisant les espaces extérieurs des lycées quand cela était possible. Le besoin de nature s'est également renforcé.

Par cet amendement, le **Pôle Écologiste demande une revalorisation de l'action dédiée aux rénovations dans les lycées publics afin d'engager rapidement le reboisement dans les lycées, mais aussi pour engager la végétalisation des cours.**

La Présidente du groupe :

Ghislaine Senée