

Libération.fr

Plan d'insonorisation : le BTP crie au scandale

YANN PHILIPPIN 14 OCTOBRE 2014 À 18:2 (MIS À JOUR : 15 OCTOBRE 2014 À 18:27)



Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne), situé dans la zone la plus affectée par les nuisances sonores de l'aéroport de Roissy. (Photo Eric Baudet. Divergence)

ENQUÊTE

L'exécutif, qui a encouragé l'inflation de dossiers tout en baissant les fonds, met en péril des centaines d'emplois.

Sauvé d'un côté, enfoncé de l'autre. Alors que le gouvernement lance un grand plan pour tenter de stopper la crise du bâtiment, le secteur doit encaisser une grosse faute de gestion... de ce même gouvernement. Selon nos informations, plusieurs centaines d'emplois sont ainsi menacés en Ile-de-France à cause des dysfonctionnements du fonds local d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports.

Suite à une série de décisions électoralistes, ce fonds, destiné à subventionner les travaux d'isolation phonique des logements affectés par le bruit des avions, est aujourd'hui à sec. Résultat : une dizaine d'entreprises de menuiserie et d'isolation ont déjà mis la clé sous la porte. Et plusieurs dizaines d'autres vont suivre, si aucune solution n'est trouvée dans les prochaines semaines. *«On est en train de nous décapiter, c'est honteux»*, lâche le patron d'une PME implantée près de l'aéroport de Roissy.

Doublement. Tout avait pourtant fonctionné sans problème pendant plus de vingt ans. Créés en 1992, les fonds (un par région aéroportuaire) sont alimentés par une taxe versée par les compagnies aériennes, sur le principe du pollueur-payeur, à hauteur de plus de 60 millions d'euros par an au début des années 2000. L'argent est ensuite géré par les aéroports, qui instruisent les demandes des riverains. Vu le poids des plateformes de Roissy et d'Orly, le fonds géré par le groupe Aéroports de Paris (ADP) représente à lui seul plus de 70% des recettes. En Ile-de-France, les travaux sont assurés par une centaine d'entreprises sélectionnées par les bureaux d'études agréés par ADP.

Tout dérape à partir de début 2012. La ministre de l'Ecologie de Nicolas Sarkozy, Nathalie Kosciusko-Morizet, décide que les travaux seront désormais remboursés à 100%, au lieu de 80%, jusqu'à la fin 2013, et étend le dispositif à l'aéroport d'affaires du Bourget. L'année suivante, sous François Hollande, l'exécutif prolonge le «bonus 100%» d'un an et élargit la zone concernée autour de Roissy, ce qui ajoute 30 000 logements éligibles. Ces mesures provoquent un doublement des demandes de travaux. Or, dans le même temps, le gouvernement baisse le montant de la taxe, plafonnée à 49 millions d'euros à l'échelle nationale. *«Une décision prise sous l'aimable pression d'Air France»*, premier contributeur de la taxe, déplore Jean-Pierre Blazy, député et maire PS de Gonesse (Val-d'Oise), près de Roissy.

Vu le boom des dossiers et la baisse des ressources, il aurait fallu mettre en place un système de tri des dossiers. Mais c'est le contraire qui s'est produit. *«ADP nous a mis une pression énorme pour qu'on embauche afin d'accélérer le rythme des*

travaux», témoignent plusieurs chefs d'entreprise. «L'impulsion était politique. La décision d'ouvrir les vannes a été prise par Nathalie Kosciusko-Morizet, car l'élection présidentielle de 2012 approchait, puis a été maintenue sous la gauche à cause des municipales», décrypte une source administrative proche du dossier. Résultat : en Ile-de-France, l'argent s'épuise à vue d'œil. Fin 2013, c'est la panique. Un document confidentiel d'ADP, que Libération s'est procuré, montre que si tous les travaux validés avaient été effectués, le dispositif francilien serait en déficit de 48,6 millions d'euros ! Or, ADP a l'interdiction de plonger les comptes du fonds dans le rouge. Après avoir accéléré, l'exécutif décide alors un blocage aussi total que brutal. La commission chargée d'instruire les dossiers en amont, qui se tient normalement tous les trimestres, ne s'est pas réunie depuis décembre 2013. Du coup, plus de 20 000 dossiers s'entassent chez ADP. Quant aux projets déjà validés, «il risque de ne plus y avoir d'argent pour les payer d'ici quelques semaines», confie une source proche du gouvernement.

Pour les entreprises les plus dépendantes d'ADP, la situation devient catastrophique. «J'ai déjà licencié 12 salariés sur 16, et je n'ai plus qu'un seul chantier à faire», s'alarme un patron de PME. «Je peux tenir jusqu'à mi-novembre. Après, je mets la clé sous la porte», ajoute un autre. Tous dénoncent l'attitude d'ADP, qui ne les aurait prévenus du blocage qu'à la mi-2014. «Ils nous ont alors dit de nous démerder et de trouver de nouveaux marchés. Mais ils auraient pu le faire avant de nous tirer une balle dans le genou», lâche un chef d'entreprise concerné. ADP assure qu'il a «anticipé la situation» en «transmettant aux autorités compétentes l'intégralité des informations financières».

«Machine». «La gestion du dossier a été calamiteuse», résume Françoise Brochot, secrétaire générale de l'Association de défense contre les nuisances aériennes (Advocnar). Le député PS Jean-Pierre Blazy a proposé plusieurs mesures pour tenter de «remettre en route la machine». Mais l'amendement qu'il a déposé pour dé plafonner la taxe a été retoqué par l'exécutif en juin. «Vu les conséquences pour les riverains et les entreprises, il faut résoudre le problème au plus vite», plaide-t-il. Sauf que l'exécutif, qui a commandé et reçu un rapport sur le sujet au printemps, prend son temps. Au cabinet du nouveau ministre des Transports, Alain Vidalies, on assure travailler sur «des mesures et une méthode afin de résorber ces retards, [...] qui seront présentés prochainement».

Yann PHILIPPIN