

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE
PARIS – ORLY**



Mardi 16 octobre 2001

Ordre du jour

1. Propos introductifs du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris 2
2. Réorganisation du dispositif de circulation aérienne en Région Parisienne..... 5
3. Situation sur l'évolution du trafic 97

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE PARIS - ORLY**



Mardi 16 octobre 2001



La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Jean-Pierre DUPORT, Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.

1. Propos introductifs du Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les élus régionaux, départementaux et communaux, Monsieur le Président de l'ACNUSA, Messieurs les représentants d'EUROCONTROL et de NLR, Mesdames et Messieurs de la commission consultative de l'environnement d'Orly, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs,

Il m'est agréable d'ouvrir cette deuxième réunion plénière de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Paris - Orly et je vous remercie de votre présence.

Le principal point de notre ordre du jour porte sur le projet de réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région Ile-de-France.

Notre commission est appelée à émettre sur ce sujet un avis en bonne et due forme.

J'indique aux membres de la Commission consultative de l'environnement que j'ai souhaité que les membres du Comité de pilotage régional, Comité que le Ministre de l'Equipement, des

Transports et du Logement m'avait demandé de mettre en place, ainsi que des élus des groupes de concertation locale mis en place par les préfets de département, puissent s'exprimer devant notre commission.

Je les ai donc conviés et suis heureux de les saluer, et les prierai de se retirer avant que nous ne procédions au vote puisqu'ils ne sont pas membres de la commission consultative de l'environnement.

En décembre 2000, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a décidé que le dispositif de circulation aérienne à l'étude ferait l'objet d'une large concertation au delà du cadre réglementaire prévu.

Les 19 janvier et 2 février de cette année, le projet était présenté aux CCE de Roissy et d'Orly dans leur ancienne composition. Le 7 février, j'installai au niveau régional un comité composé d'élus des huit départements et de représentants de l'État, tant au niveau local qu'au niveau central, ainsi que d'Aéroports de Paris.

Ce Comité de pilotage concernant la circulation aérienne en région parisienne a tenu huit séances plénières. Il a défini la mission d'Eurocontrol et soumis à son expertise les deux propositions émanant d'Alerte Nuisances Aériennes et du C4A, les seules contre-propositions que le Comité de pilotage ait reçues. Il a également décidé, pour répondre à la demande de M. Paternotte, Vice-Président du Conseil Général du Val d'Oise, de lancer une étude complémentaire sur les procédures de moindre bruit qui a été confiée à NLR.

Je vous en avais informé lors de notre séance d'installation du 10 juillet.

Par ailleurs, les préfets de département ont tenu de nombreuses réunions de concertation au niveau local, à la demande des élus et des associations, notamment dans les départements de

l'Essonne et de Seine-et-Marne, mais ceci a été vrai aussi dans tous les départements.

Enfin, le Comité permanent de notre CCE s'est réuni le 2 octobre et a largement débattu de cette question, après avoir eu l'occasion d'assister à la réunion d'information d'Eurocontrol du 19 septembre.

C'est donc après un débat approfondi, conduit en toute transparence, que notre CCE est aujourd'hui amenée à délibérer.

Je vais donner la parole successivement à MM. Baudry, Bruneau et Desbenoît pour qu'ils présentent le dossier de consultation. Je donnerai ensuite la parole à M. Hendrix pour qu'il rappelle rapidement les conclusions d'EUROCONTROL.

Puis nous organiserons le débat et pour avoir un bon équilibre et éviter des difficultés que nous avons rencontrées hier, je donnerai successivement la parole et j'organiserai le débat par catégorie : les membres élus de la Commission consultative, les membres représentants des professions aéronautiques, les membres émanant des associations et les membres du comité de pilotage ou des concertations locales, de façon que chacun puisse s'exprimer démocratiquement dans la CCE.

Pour l'instant l'heure est à la présentation et je vais demander à M. Baudry de bien vouloir rappeler ce sur quoi nous sommes appelés à délibérer.



2. Réorganisation du dispositif de circulation aérienne en Région Parisienne.

M. BAUDRY (DNA).- Merci, Monsieur le Préfet.

Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs.

Brièvement, je vais rappeler la genèse du dossier qui vous est présenté avant de passer la parole à mes collaborateurs pour qu'ils vous précisent le contenu du dossier, notamment les aspects populations survolées et les aspects bruit.

La genèse de ce dossier est la situation actuelle de la circulation aérienne dans l'ensemble de la région parisienne qui est caractérisée par une concentration très forte de trafic dans le quart nord-ouest de la région parisienne, notamment en direction de Roissy avec des trafics en face à face, des concentrations de trafic très fortes dans le nord de la région parisienne, conduisant aujourd'hui à une situation non satisfaisante dans la mesure où cette partie de la région parisienne est une des sources importantes de retard dans l'ensemble de la région européenne.

Ce qui caractérise cette situation, ce sont des flux de trafic concernant Orly et Roissy qui sont mal dissociés avec des croisements de flux entre les arrivées et les départs qui posent des problèmes de sécurité dans la mesure où on a quelques difficultés à pouvoir séparer correctement ces flux.

C'est pour cela que cette étude a été lancée. Comme Monsieur le Préfet l'a rappelé, ce dossier a fait l'objet d'une large concertation organisée sous son égide dans le cadre d'un comité de pilotage qui a demandé à EUROCONTROL d'analyser cette situation, d'en tirer des recommandations et de prendre en compte différentes alternatives qui ont été proposées et validées à travers le comité de pilotage.

C'est le dossier qui est présenté à la commission consultative de l'environnement. Ce dossier, conformément aux

recommandations de l'ACNUSA , est le dossier qui a été présenté hier en commission consultative de l'environnement de Roissy et qui sera soumis à l'ACNUSA avant que l'ACNUSA ne remette un avis et ne fasse ses recommandations auprès du Ministre qui pendra ensuite sa décision.

Le contenu de ce dossier est le suivant :

Le rapport d'EUROCONTROL qui a analysé la situation, formulé ses recommandations, fait l'étude, y compris son volet environnement, puisqu'EUROCONTROL a été saisi de l'aspect environnement, et ceci a fait l'objet d'une étude spécifique qui se trouve dans votre dossier ;

Ensuite le rapport complémentaire qui a été demandé à NLR sur les procédures de moindre bruit afin de voir dans quelle mesure ces procédures pouvaient s'appliquer et à quelle échéance.

Conformément à la demande qui nous a été faite par l'ACNUSA, nous avons traduit en terme de quantité de populations survolées par tranche de 1.000 mètres (entre 0 et 1.000 mètres, entre 1.000 et 2.000 mètres, entre 2.000 et 3.000 mètres) pour voir dans quelle mesure, dans ces différents projets, l'aspect environnement avait été effectivement pris en compte puisque c'était aussi dès le départ un des objectifs des évolutions, à savoir de diminuer l'impact environnemental.

Ensuite dans le dossier, nous avons prolongé les études de bruit en utilisant des modèles disponibles au plan international pour traduire en termes d'indicateurs de bruit (Lden, LAMax), l'impact qu'aurait la situation actuelle et la situation future.

Autre point aussi très important : à la demande du comité de pilotage des mesures ont été faites. Des mesures avaient été faites précédemment sur la situation actuelle pour voir quel était l'impact au sol, notamment dans la branche vent arrière, et dimanche dernier d'autres mesures ont été faites sous la nouvelle trajectoire qui concerne Orly de façon à pouvoir apprécier en réel, au-delà de la modélisation, l'impact en matière de bruit sur l'environnement.

Les mesures de bruit vous ont été distribuées pour la séance.

Maintenant je vais passer la parole à Eric Bruneau et Jean-Pierre Desbenoit pour faire la description des résultats des études en termes de populations survolées.

M. BRUNEAU (DGAC).- Merci. Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, bonjour.

Je ne reviendrai pas sur les projets de modification des procédures dans la mesure où cela a déjà fait l'objet de présentations à l'occasion de la CCE du mois de février, du comité de pilotage de la région parisienne et de la quinzaine de réunions des groupes départementaux de concertation depuis six mois.

Néanmoins, dans un premier temps, je vais m'attacher à rappeler les motifs du changement que le Directeur de la Navigation Aérienne a synthétisé rapidement.

Le schéma d'une journée de trafic à CDG en configuration face à l'ouest montre bien les deux difficultés auxquelles nous faisons d'ores et déjà face :

Première difficulté, une concentration des vols dans le secteur de contrôle situé au nord-est de la région parisienne qui voit une concentration des vols en provenance de l'ouest. Ce sont pour la plupart des vols transatlantiques qui ne sont pas régulés, ainsi que des vols en provenance du sud-ouest. Donc situation de saturation qui occasionne des retards.

Plus encore, vous pouvez observer au nord-est des pistes de CDG une zone de guidage radar qui permet d'acheminer les avions sur l'axe de piste et d'intégrer les différents flux de trafic. Cette zone de guidage radar est relativement saturée avec près de 500, voire 600 vols par jour. Ce qui nous amène, compte tenu de l'absence d'équilibre d'affectation des deux doublets de pistes à acheminer des avions en provenance du nord des pistes sur le

douplet sud avec une concentration de vols qui représente deux tiers des vols sur CDG. Tout cela est lié au fait, qu'il n'y a pas, contrairement à Orly, de point d'entrée sud-ouest pour l'aéroport de CDG.

Cette situation, en particulier en zone de guidage radar, est une situation complexe à gérer si on veut maintenir un haut niveau de sécurité.

Il y a manifestement là un potentiel d'amélioration encore de la sécurité en matière de contrôle aérien sur CDG.

Le projet de création d'un point d'entrée sud-ouest en région parisienne et l'imbrication des flux tant sur CDG que sur Orly et le Bourget nous a amenés à concevoir ce projet de réorganisation pour l'ensemble des trois plates-formes et à envisager une mise en oeuvre à court terme pour résoudre ces problèmes d'aujourd'hui de saturation. Ces points-là ont été validés par l'agence EUROCONTROL.

Conformément aux demandes de l'ACNUSA mais également aux demandes formulées à plusieurs reprises par les élus et les associations de riverains, nous avons été amenés à bâtir un dossier de synthèse avec un support de présentation qui est le cédérom, avec aussi un certain nombre de supports papier qui représentent le contenu même du cédérom. Nous avons donc bâti ce document qui vise avant tout à traduire des zones de survol par tranche de 1.000 mètres, situation arrivées, départs, configuration face à l'est, face à l'ouest pour chacune des trois plates-formes, Orly, CDG, le Bourget.

Pour la situation actuelle, il s'agit de l'enveloppe réelle des trajectoires radar. S'agissant des situations projetées nous avons utilisé à cette fin des données soit simulées, soit extrapolées.

Nous sommes parfaitement conscients des limites d'un tel indicateur, il est pas suffisant pour caractériser la gêne sonore. C'est la raison pour laquelle nous avons également bâti sur la base d'outils de modélisation universellement répandus des courbes de

bruit isophoniques et nous avons également procédé à des mesures de bruit in situ tant sur l'actuelle vent arrière à Orly en configuration face à l'ouest que sur le projet tel qu'il a été conçu par l'agence EUROCONTROL.

Nous avons pris en compte, pour bâtir ces zones de survol, les quatre alternatives formulées sur le projet de vent arrière en configuration face à l'ouest à Orly : le projet établi par la DGAC, le projet d'Alerte Nuisances Aériennes, celui du C4A et enfin le projet proposé par l'agence EUROCONTROL.

M. Hendrix reviendra sur les tenants et aboutissants de cette proposition.

Nous avons bien évidemment tenu compte des incidences éventuelles sur les départs en face à l'ouest vers l'est qui peuvent être modifiés le cas échéant en fonction de la localisation de cette vent arrière.

Nous avons mentionné la quantification des vols, c'est un élément d'appréciation de la gêne ressentie au sol. J'attire votre attention, en particulier sur les chiffres qui figurent sur Orly, les 210 avions sur ce projet de vent arrière, sur le fait qu'il s'agit d'éléments de trafic qui ne sont pas amenés à évoluer dans l'avenir compte tenu des limitations imposées de façon réglementaire à la plate-forme d'Orly.

Quelques enseignements généraux avant de passer au comptage des populations que l'on peut tirer de ces zones de survol.

Tout d'abord en matière de dispersion horizontale :

La dispersion des aéronefs sur la vent arrière à l'arrivée est relativement faible pour la bonne et simple raison qu'à ce stade les contrôleurs aériens ne sont pas amenés pour assurer la séparation des aéronefs à donner des consignes aux pilotes et donc on a une dispersion latérale relativement faible de l'ordre de deux à trois kilomètres.

En revanche, dès lors qu'on est en zone de guidage radar, quand il s'agit d'amener les avions sur l'axe de piste et d'intégrer des flux de trafic convergents, les contrôleurs aériens sont amenés pour assurer la séparation des aéronefs à conduire à une plus grande dispersion de ceux-ci. Cette dispersion est relativement naturelle. Sur le plan du fonctionnement du contrôle aérien, je crois savoir qu'EUROCONTROL a validé ces concepts qui sont universellement répandus.

Dernier enseignement en matière de dispersion, s'agissant des départs, là aussi on constate une dispersion plus forte car les flottes d'aéronefs sont hétérogènes, les aéronefs ont des performances différentes soit en rayon de virage, soit en taux de montée et là-aussi les contrôleurs aériens, afin d'éviter tous phénomènes de rattrapage entre les avions, sont amenés à assurer une séparation soit verticale soit latérale.

Autre enseignement, l'imbrication des flux d'arrivée et de départ sur chacune des trois plates-formes montre bien qu'elle n'autorise pas dans la pratique de tous les jours un non respect des procédures, cela méritait d'être rappelé.

Autre conclusion, les dispersions, notamment en zones de guidage radar, là où les avions sont relativement bas, peuvent avoir ces vertus environnementales.

Conformément aux demandes de l'ACNUSA, nous avons procédé à des comptages de population en fonction de ces zones de survol, soit dans la situation actuelle, soit dans la situation projetée, qui montrent s'agissant de la plate-forme d'Orly des gains substantiels en nombre de personnes survolées. Cela résulte principalement du basculement de la vent arrière d'Orly sur une zone actuellement très urbanisée - le Val de Marne, la Seine-St-Denis - vers une zone qui l'est moins - l'Essonne, dans les différents projets.

On va maintenant vous expliciter ces comptages de populations.

Je vous remercie de votre attention.

M. DESBENOIT.- Le travail de comptage a été fait sur les bases INSEE de 1999. Le problème est qu'aujourd'hui les seules bases qui sont disponibles sont des bases par commune. Il n'y a pas eu de possibilité de descendre au niveau des îlots, ce qui est fait couramment.

On a défini une règle, en liaison avec l'ACNUSA, de façon à avoir une méthode. Etant donné que c'est la même méthode qui est utilisée dans la situation actuelle et dans la situation projetée, on peut considérer qu'on a des résultats qui sont cohérents.

Deuxième point : la comparaison des flux actuels de juin 2001 et des flux projetés. L'ensemble des communes n'est pas survolé par l'ensemble des avions qui sont dans un flux, en particulier vous avez vu qu'il y avait des flux relativement importants.

Sur ce document, vous avez la présentation par tranche de 1.000 mètres entre la situation actuelle et les différentes situations projetées. On voit qu'à ce niveau-là, on additionne arrivées et départs dans une même configuration et on voit apparaître, même s'il reste des personnes survolées, des gains qui sont extrêmement importants du fait du déplacement de procédures de zones très urbanisées vers des zones qui sont moins urbanisées.

En face à l'est, on va avoir le même phénomène, avec simplement le fait que ce n'est pas une procédure qui est dans les principaux flux d'Orly.

Il est intéressant de voir les points négatifs et les points positifs.

Sur les points négatifs, en ce qui concerne Orly les modifications sont des déplacements, le déplacement des arrivées en provenance du sud-ouest en configuration ouest ou le déplacement du départ vers l'est en configuration ouest. Dès l'instant où il y a des modifications, il y a forcément un ressenti qui peut être

négalif pour des gens dont les conditions de survol sont modifiées avec l'ajout d'avions supplémentaires.

Il y a des points positifs qui sont à noter. D'une part, dans la tranche de 0 à 1.000 mètres pour les arrivées face à l'ouest, on voit une diminution extrêmement importante de près de 90 % qui combine deux choses : le déplacement vers une zone moins urbanisée puisqu'aujourd'hui le guidage se fait au nord des pistes et que demain il se fera au sud des pistes d'Orly. D'autre part, par rapport aux chiffres que vous avez vus tout à l'heure, il y a un écart entre la proposition DGAC et la proposition EUROCONTROL et celles des associations, le gain supplémentaire est obtenu par l'interception de l'ILS qui est porté de 900 mètres à 1.200 mètres.

Deuxième point important, toujours sur les arrivées, en global plus de 80 % de personnes en moins survolées puisqu'on passe de 1,2 million à 200.000 personnes.

Et enfin, le départ qui est modifié vers l'est en configuration face à l'ouest, près de 50 % de personnes survolées en moins. Il y a en effet un déplacement vers les zones moins urbanisées.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Messieurs.

Je voudrais passer la parole à M. Hendrix qui va rappeler les conclusions d'EUROCONTROL.

M. HENDRIX (traduction).- Merci bien, je suis heureux d'être parmi vous.

Je tiens tout d'abord à préciser que dans l'étude que nous avons menée, la conclusion est évidente : nous sommes ici tout à fait d'accord avec la Direction de la Navigation Aérienne qu'il y a besoin de modifier les procédures pour des raisons de sécurité. Les éléments de sécurité doivent être traités d'urgence.

Nous avons procédé à une comparaison entre les études menées par la DNA et les deux propositions émanant du C4A et de

l'ANA. Nous avons en fait conservé les meilleurs éléments de chacune de ces propositions pour aboutir à la proposition optimale d'EUROCONTROL.

Elle se résume à ceci : pour ce qui est de l'arrivée à Orly, pour les flux vent arrière, nous préconisons une ligne d'interception à FL 100, ce qui veut dire que jusqu'à une altitude de 3.300 mètres les avions ne commencent pas leur descente. La proposition de la DNA prévoyait une altitude de 3.000 mètres, inférieure à la nôtre.

Pour ce qui est du segment d'arrivée à proprement parler, celui-ci commencerait à environ 15 kilomètres au sud de l'aéroport d'Orly.

Le dernier point concernant l'interception avec l'axe de la piste, celui-ci se ferait à l'interception ILS à 1.200 mètres. Les autres propositions mentionnaient 900 mètres.

Enfin pour ce qui est des nouvelles procédures que nous préconisons, il est faux de dire qu'elles engendreront plus de bruit. En fait, elles ne provoqueront qu'un niveau réduit de nuisance sonore.

Pour ce qui est des populations survolées dont il est question dans tous les rapports, pour ce qui concerne le nombre de personnes concernées par des survols à une altitude à laquelle il est possible de mesurer le bruit selon des normes internationalement reconnues, à un niveau DNL 55, quelles que soient les procédures proposées existantes ou modifiées, ce nombre ne changera pas quel que soit le cas de figure. Nous pourrions établir une carte de la France vous démontrant que 99 % de la population est survolée tôt ou tard par des aéronefs, mais à mon sens une telle carte n'aurait guère de sens puisqu'il s'agit essentiellement d'aéronefs à 9 kilomètres ou encore au-dessus, mais ce qui est important par contre, c'est de s'intéresser aux altitudes à partir desquelles le bruit est perceptible.

Comme je vous le disais, pour ce qui est mesurable selon les normes admises, les procédures proposées ne changent pas le cas de figure.

Pour ce qui est des nouvelles procédures d'arrivée, les flux sud se situent à une altitude de 3.300 mètres, or dans l'étude que nous avons menée, il s'agit là d'une altitude à laquelle le bruit n'est pas mesurable. S'agissant des flux face à l'est, ils se trouvent à une altitude de 3.000 mètres, c'est-à-dire deux fois le statu quo qui est actuellement de 1.500 mètres.

Pour ce qui est des procédures de décollage, je rappelle que les avions au décollage sont plus bruyants que ceux à l'arrivée, la proposition que nous avons faite et la procédure que nous avons proposée prévoit un décollage sans restriction, c'est-à-dire qu'il permet aux aéronefs d'atteindre le plus rapidement possible des altitudes auxquelles le bruit n'est plus perceptible, ou en tout cas le bruit ne constitue plus un facteur de gêne.

Nous travaillons par ailleurs sur une autre procédure qui reste encore à agréer, la proposition permettra d'augmenter le gradient, c'est-à-dire la pente d'ascension des aéronefs au décollage, ce qui permettrait de réduire encore sous ces avions la surface concernée par le survol à des altitudes où le bruit est encore perceptible.

Enfin deux mots sur la sécurité, si vous le permettez Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mes propos liminaires, nous estimons qu'un changement est urgent pour des raisons de sécurité en raison de la situation critique qui prévaut au point MERU.

La proposition que nous avons faite a le mérite à nos yeux d'améliorer cet aspect de sécurité de manière considérable. Avec le respect que je dois à cette assemblée, je m'interroge quand même sur la responsabilité et la pertinence qu'il y aurait à refuser ici une proposition dont l'une des qualités sera d'apporter un remède à une situation de sécurité qui est critique et ayant besoin de changement.

Il a été dit qu'avec les nouvelles procédures proposées, il y aurait une augmentation de la capacité de trafic aussi bien à Orly qu'à Roissy. Force est de constater, nous n'allons pas nous en cacher, que tel est effectivement le cas. Cela ne signifie pas pour autant que le nombre d'aéronefs arrivant ou partant de ces aéroports serait augmenté. Le nombre d'avions dans le trafic aérien est déterminé essentiellement par des facteurs politiques et des facteurs économiques.

Tout ce que cela veut dire par contre, c'est qu'avec la nouvelle configuration, les aéronefs arriveront avec moins de retard et avec plus de régularité et donc représenteront quand même pour les usagers une amélioration de qualité.

Enfin, ce sera mes dernières remarques, les nouvelles procédures que nous proposons, en tout cas dont nous envisageons l'étude, aboutiront à une réduction des pollutions atmosphériques, aussi bien sur le plan des émissions de CO₂ que de NO_x.

S'agissant des aéronefs à l'arrivée des aéroports, le segment d'arrivée étant pour une plus grande partie réalisé à une plus haute altitude, il y aura moins de pollution. D'autre part, la configuration étant assainie entre les aéronefs, il y aura moins d'émissions atmosphériques et surtout, c'est le point le plus important, ces avions sur un trajet plus long opéreront avec des moteurs à capacité réduite, donc avec une émission de particules considérablement réduite. Cela concerne les aéronefs à l'arrivée.

Pour ce qui est des aéronefs au décollage, la procédure leur permettant d'atteindre plus rapidement une altitude plus élevée permettra à ces avions de pouvoir atteindre plus vite un point où les moteurs peuvent tourner de manière plus efficace et donc moins polluante.

J'en ai terminé de mon exposé et je vous remercie de votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur Hendrix pour votre exposé, et merci pour le travail qu'EUROCONTROL a fait à notre demande et sous le contrôle du comité de pilotage. Je pense que ceci a été tout à fait positif.

Dernière intervention introductive, je vais demander à M. Delort de présenter le résultat des mesures effectuées à ma demande, approuvées par l'ensemble du comité de pilotage, le 7 octobre dernier, et qui ont porté sur 9 vols effectués dans l'après-midi entre 13 heures et 16 heures.

M. DELORT (DGAC).- Merci, Monsieur le Préfet.

Nous avons réalisé dimanche 7 octobre ces vols expérimentaux, entre 13 heures et 16 heures locales. Nous avons coordonné avec les compagnies Air France et Air Liberté 9 vols pour pouvoir faire des mesures de bruit et regarder concrètement ce que cela pouvait donner comme impact sonore au sol.

Ceci nous a été demandé le 24 septembre par le comité de pilotage et nous avons fait ces mesures avec le maximum de transparence et d'objectivité possible, en particulier dans le choix des points de mesure.

En bleu, ce sont les trajectoires des neuf avions. Vous voyez le début de la vent arrière qui est située entre Dourdan et St Arnoult, la trajectoire nominale passe à peu près au péage de St Arnoult, puis passe au sud du terrain de Brétigny. Le point précis nominal est le croisement entre les autoroutes A5a et A5b. Au-delà de Melun-Villaroche, virage à gauche pour aller se poser à Orly. Sachant qu'actuellement la trajectoire pour ces arrivées est de passer par le nord du terrain pour aller se poser.

Nous avons fait passer 9 vols.

Les points de mesure sont les trois points noirs : au Val St-Germain au nord est de Dourdan, Avrainville au sud-est d'Arpajon, Savigny-le-Temple au sud-ouest de Melun Villaroche

J'en profite pour remercier tous les élus locaux qui nous apporté tout ce dont on avait besoin pour faire des mesures dans de bonnes conditions. Des personnes de Toulouse du service technique de la navigation aérienne sont venues le dimanche pour faire des mesures avec du matériel de professionnels puisque c'est leur métier de faire ce genre de mesures.

Pourquoi ces points ?

Ces points de mesure ont été choisis lors des réunions de concertation en Essonne et en Seine-et-Marne qui avaient eu lieu le 1^{er} octobre. On nous avait demandé de mettre un point à Val-St-Germain et un autre point à Avrainville pour pouvoir mesurer l'effet des départs puisqu'il y a, certes, les nouvelles arrivées mais il est apparu dans l'étude complète faite par EUROCONTROL qu'en fonction de l'endroit où on plaçait cette vent arrière, cela pouvait avoir des effets sur les profils de départ, les traces au sol ne sont pas modifiées. Je le répète, il n'y a pas de modification, quels que soient les projets, des traces des départs sud au sol.

En revanche, en fonction du point où on met la vent arrière et de l'altitude à laquelle on la met, il peut y avoir quelques effets sur les profils. Quand un avion monte, si des arrivées le croisent, on va laisser le départ dessous pour ensuite continuer la montée.

Pour simplifier, la vent arrière étant au niveau 110, c'est-à-dire à 3.300 mètres, cela veut dire que quand il y a un départ qui doit passer dessous, s'il y a une arrivée au même moment, on va stabiliser pendant quelques dizaines de secondes le départ à 3.000 mètres pour qu'il puisse reprendre sa montée.

Les arrivées passent toutes comme c'est prévu dans la proposition d'EUROCONTROL : 3.300 mètres, on arrive en paliers, que ce soit à Val-St-Germain ou à Avrainville, elles étaient à 3.300 mètres, les 9 vols y étaient. Ensuite, début de la descente pour descendre sur une pente naturelle à 5 % avec moteur réduit, avion en configuration lisse, pour atteindre le niveau de 2.500 mètres, soit

le niveau 80 ou 85, pour ensuite aller tourner et rejoindre l'interception à 1.200 mètres.

Le choix des points de mesure a été fait dans la transparence et il y a eu des communiqués de presse faits la veille ou l'avant-veille pour que tout le monde soit au courant. Il y a eu quelques témoins qui ont assisté à ces mesures, élus locaux ou représentants d'associations ou des riverains. FR3 ainsi qu'Antenne 2 sont passées mais ce n'est pas passé au journal du soir à cause des événements du dimanche 7 octobre.

On vous a distribué en séance un document qui est intitulé "Mesures acoustiques sur le projet de vent arrière sud de Paris-Orly".

Vous y trouverez à la fois les conditions de ces mesures et des tableaux complets de toutes les mesures, vol par vol : le niveau de bruit, l'altitude, l'heure de passage, la durée de l'émission sonore. Et ceci à la fois pour les arrivées et pour les départs. Vous pouvez constater que sur les deux premiers points de mesure les arrivées étaient bien toutes à 3.300 mètres et qu'au point de mesure de Savigny-le-Temple elles étaient à 2.500 mètres.

Sur les niveaux mesurés, en moyenne les niveaux maximaux mesurés étaient de 53 décibels, entre 50 et 56 décibels. C'était la même chose à Avrainville et à Savigny-le-Temple. Cela s'explique par le fait que les avions à Savigny sont légèrement plus bas, 2500 mètres au lieu de 3.300 mètres mais comme ils sont en descente et non plus en palier, ils sont sur un régime moteur plus réduit, donc le bruit est sensiblement le même.

Vous trouverez aussi les résultats des mesures sur les départs. Les départs sont légèrement plus bruyants que les arrivées mais ils existent déjà. Il n'y a pas de changement sur ces départs. Vous pourrez constater en regardant les niveaux que parmi les plus bruyants, certains sont à des niveaux inférieurs à 3.000 mètres. Autrement dit, leur profil naturel est celui-là : un quadriréacteur comme un 747 qui prend ces routes de départ, ils n'atteignent de

toute façon pas le niveau 100 au passage de la vent arrière, donc cela ne change rien. Ce sont malheureusement les avions qui ne montent pas très bien comme les quadriréacteurs qui sont souvent les plus bruyants. Les niveaux mesurés s'échelonnaient entre 55 et 65 décibels, dont un à 70 décibels.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur Delort.

Avant de vous passer la parole et comme j'ai vu qu'un certain nombre d'entre vous s'échangeaient le Parisien, je me suis moi-même interrogé à la lecture de ce quotidien du matin, je vais passer la parole à M. Duret, Directeur général d'Aéroports de Paris .

M. DURET (ADP).- Merci, Monsieur le Préfet de Région.

J'ai moi même pris connaissance ce matin, comme beaucoup d'entre vous, avec surprise et je dois le dire avec une certaine forme de consternation, de l'article qui figure aujourd'hui dans le Parisien.

Je dis consternation parce que, depuis que je participe moi-même aux travaux des commissions consultatives de l'environnement, qu'il s'agisse de celle de Charles de Gaulle ou de celle d'Orly, j'ai toujours cherché à dire la vérité pour éviter tout malentendu sur des dossiers difficiles.

Je souhaite aujourd'hui vous dire la vérité sur cet article du Parisien et commencer par vous apporter le démenti le plus formel à tout ce qui pourrait ressembler à une délibération du conseil d'administration d'Aéroports de Paris sur la construction d'une nouvelle aérogare à Orly.

Je vais développer ce point mais il est utile de le dire d'entrée de jeu de façon à éviter de porter atteinte encore une fois à ce climat de confiance que je souhaite, comme vous le souhaitez vous-même, développer entre nous.

De quoi s'agit-il en réalité ?

Il est bien exact que les services d'Aéroports de Paris viennent d'éditer une plaquette sur le schéma d'urbanisme à très long terme d'Orly.

Pourquoi cette plaquette ?

Vous le savez, depuis un certain nombre d'années, des travaux de modernisation importants ont été entrepris à Orly, notamment à Orly sud, et nous avons souhaité, ce qui je crois n'est pas tout à fait anormal, en faire état pour montrer les améliorations de qualité de services que nous offrons dans cet aérogare.

Plaquette également parce qu'un certain nombre d'éléments sont aujourd'hui vieillissants à Orly - je pense aux installations de fret, aux installations d'Air France Industrie sur lesquelles il y a d'autres problématiques - et là aussi il importait de faire le point.

Vous savez également qu'un certain nombre de projets qui dépassent infiniment Aéroports de Paris mais qui figurent dans les mesures qui ont été annoncées par le ministre de l'Équipement et des Transports ne peuvent pas être sans conséquences sur les emprises d'Aéroports de Paris à Orly. Je pense en particulier au tramway, je pense également à la possibilité de la construction d'une nouvelle gare TGV à Rungis la Fraternelle.

Tout ceci nécessite de mener une réflexion sur l'utilisation des espaces d'Orly.

Par ailleurs, vous savez aussi, et nous le déplorons tous, que depuis quelques années, très exactement depuis 1996, le trafic d'Orly non seulement a cessé d'augmenter mais a décru dans des conditions sensibles au point que nous sommes aujourd'hui dans une situation où, par rapport à une capacité nominale des aérogares d'Orly qui est de 30 millions de passagers, nous avons une utilisation réelle d'environ 24 millions. Ces 24 millions étant d'ailleurs, j'y reviendrai en fin de réunion lorsque nous parlerons des résultats de trafic actuel, susceptibles de passer à 23 millions dans l'année 2002 si les tendances actuelles devaient se prolonger.

Nous avons donc entrepris une réflexion destinée à regarder dans quelles conditions et en respectant de la manière la plus absolue le plafond de 250.000 mouvements qui est fixé ...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Créneaux, pas mouvements ! Il ne faut pas exagérer maintenant !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Lacambre, vous n'avez pas la parole !

M. DURET (ADP).- Créneaux... Monsieur, j'ai toujours eu pour habitude de respecter mes interlocuteurs et de les laisser parler. Je vous demande par conséquent de faire la même chose.

M. LACAMBRE.- Vous êtes Président d'ADP et vous ne dites même pas "créneaux".

M. DURET (ADP).- Non, je ne suis pas le Président d'Aéroports de Paris !

Donc tout en respectant les plafonds réglementaires qui existent à l'heure actuelle, il importe de pouvoir réaugmenter le trafic d'Orly. Ceci nécessite par conséquent des réflexions de façon à permettre un meilleur accueil des gros avions, qu'il s'agisse de postes de stationnement permettant de mettre au contact des avions importants - je prends un exemple : les Boeing 747 de Corsair – ou qu'il s'agisse dans le futur d'accueillir pour le trafic des départements et territoires d'outre-mer les futurs gros-porteurs A.380, ce qui nécessite là-aussi des travaux d'infrastructure. Bref, nous avons effectivement incorporé un certain nombre de perspectives de travaux.

Mais de troisième aérogare baptisé Orly Est par rapport à Orly Sud ou Orly Ouest, point.

Je terminerai en vous indiquant que je peux vous dire et que je le fais en ma qualité de Directeur général d'Aéroports de Paris qu'il n'y aura au prochain conseil d'administration d'Aéroports de Paris, ni décision de principe sur la réalisation d'une nouvelle aérogare, ni délibération sur une telle décision.

Une telle décision serait absurde car nous sommes à 23/24 millions de passagers alors que nous pouvons encore une fois en accueillir 30 millions dans les installations actuelles. Construire une nouvelle aérogare dans ces circonstances n'aurait rigoureusement aucune rentabilité et ne peut correspondre aux capacités financières d'Aéroports de Paris.

Je termine, Monsieur le préfet, en réaffirmant mon démenti le plus formel et en demandant que ce démenti formel soit porté au procès-verbal de la présente commission.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Directeur général.

Je rappelle les termes d'organisation du débat que je vous propose de façon à ce que les différentes composantes de cette assemblée soient représentées : je donnerai la parole dans l'ordre aux membres élus de la CCE, aux représentants des associations, aux représentants des professions aéronautiques et aux membres du comité de pilotage ici présents, et on fera une rotation tous les quatre intervenants pour éviter un déséquilibre.

Tout le monde aura la parole mais je ne pourrai pas la donner à tout le monde au même moment.

Collège des élus membres de la CCE, qui souhaite s'exprimer ?

Monsieur M. HERRY ...

M. HERRY (Villeneuve-le-Roi).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je voudrais, en réaction aux propos de M. Duret et en réaction avec ce que nous lisons dans le Parisien ou ce que nous entendons sur les ondes, redire ce que j'ai eu l'occasion de dire lors du comité permanent sur le fonctionnement de cette institution de la CCE d'Orly.

Je crois, que lorsque l'on s'en donne les moyens, incontestablement des choses très importantes peuvent être traitées, preuve en est donnée par ce dossier sur les couloirs aériens.

J'observe qu'il y a eu un vrai travail d'élaboration démocratique puisque devant la première proposition de la DGAC et les réactions que cela a entraînées, il y a eu mise en place d'un comité de pilotage, propositions alternatives, un travail important d'accompli, une évolution de la situation notamment sur la surface considérée, et une limitation des populations touchées par le bruit lointain.

Je m'en félicite.

Simplement, je veux le redire ici, je validerai ces propositions, mais je voudrais réagir aux propos de M. Duret et profiter de la circonstance pour dire qu'il y a des dossiers que nous avons laissés de côté et qu'il est plus qu'urgent de reprendre.

Parmi les dossiers que nous avons laissés de côté, il y a toutes les questions qui sont liées au devenir de l'aéroport d'Orly qui avait été matérialisé par un vaste débat qui s'était tenu courant de l'année 1999, me semble-t-il, et conclu par le ministre lui-même par une série de propositions, 20 propositions concernant l'activité d'Orly avec depuis des questionnements nouveaux liés à l'évolution du trafic aérien et à la perspective ouverte par la question du troisième aéroport.

Pourquoi dis-je cela ? L'histoire est ainsi mais je rappelle tout de même que la commission consultative de l'environnement d'Orly est l'émanation des communes touchées par le Plan d'Exposition au Bruit. Sur la carte, on ne nous a pas montré ce que représente le Plan d'Exposition au Bruit d'Orly en rapport avec la

question des couloirs aériens. Mais vous verrez que pour les communes limitrophes d'Orly, l'évolution des couloirs aériens ne change rien à leur situation.

Par contre, ce qui est extrêmement important pour les communes frappées par le Plan d'Exposition au Bruit, ce sont toutes les questions qui ont fait l'objet du débat préalable autour des 20 propositions du ministre concernant l'emploi, la formation, les transports, la voirie etc. et sur les questions extrêmement importantes sur le devenir urbain lié à la révision du PEB avec l'observation suivante : maintenant coexistent des institutions que sont la CCE mais aussi l'ACNUSA, autant de lieux de travail et d'élaboration ; mais, pour l'instant j'ai le sentiment que tout cela se tourne un peu le dos dans la mesure où, sur le PEB d'Orly, il y a des conclusions positives qui tiennent compte de l'évolution du débat et de la réflexion des élus, des associations etc. autour de la réglementation urbaine et de la protection d'Orly et d'autre part le rapport de l'ACNUSA qui statue très durement en matière de règles environnementales avec une probable extension, si l'on suit ses recommandations, du Plan d'Exposition au Bruit dans des conditions extrêmement dures qui poseraient incontestablement de grandes questions à un département comme le Val-de-Marne si on suivait ces recommandations.

Je dis cela parce que la remarque faite par le Directeur d'ADP montre au moins qu'il est temps de se replonger dans le dossier fondamental qui est comment maintenir un aéroport de haut niveau dans le débat d'aujourd'hui sur le transport aérien en Région Ile-de-France, maintenir un aéroport de haut niveau respectueux de l'environnement, gageure pas facile à régler, et qui assure un devenir pour le transport aérien et pour l'avenir économique de la région qui l'entoure.

Je souhaiterais véritablement, Monsieur le Préfet, que très vite le même dispositif important, y compris pourquoi pas un comité

de pilotage, soit mis en place pour reprendre point à point les 20 propositions d'une part, la Charte de l'environnement d'autre part.

Merci de votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur Herry.

Du côté des associations, Monsieur Souchard ...

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je voulais vous faire part de la position d'Ile-de-France Environnement qui représente quelques 300 associations de protection de l'environnement en Ile-de-France.

Cette organisation a donc adopté la position suivante :

En préalable, elle tient à rappeler son exigence d'un changement d'attitude dans la politique du transport aérien afin que celui-ci s'inscrive dans le cadre d'un développement durable et que soient maîtrisées les pollutions sonores et atmosphériques qu'il engendre et les dommages causés à l'atmosphère.

C'est un objectif qu'il faut poursuivre avec détermination mais, compte tenu des enjeux, nous sommes bien conscients qu'il ne pourra pas aboutir à des résultats significatifs dans le court terme.

C'est pourquoi nous mettons l'accent également sur le fait qu'en Ile-de-France les nuisances générées par le transport aérien ont atteint un niveau insupportable pour la vie des franciliens et il est indispensable, urgent que ce niveau de nuisances soit stabilisé avant de pouvoir décroître.

Dans cette perspective, les couloirs aériens qui nous sont présentés comme destinés à fluidifier le trafic vont également, ceci a été reconnu tout à l'heure par EUROCONTROL, permettre une augmentation du trafic actuellement ou à terme. C'est quelque chose dont nous ne voulons pas.

C'est pourquoi, avant de se prononcer sur la validité du schéma qui nous est présenté, IDFE pose deux préalables :

Premier préalable : une décision gouvernementale pour la création et l'aménagement d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire en dehors de la Région Ile-de-France selon un calendrier qui permette d'ici quelques années de faire face à l'augmentation du trafic sans mettre en cause les plafonnements de Roissy et d'Orly.

D'autre part, l'article du Parisien auquel il vient d'être fait allusion le prouve, il y a toujours un risque rémanent sur les plafonnements malgré les déclarations officielles. La déclaration qui a été faite tout à l'heure de démenti de l'article du Parisien est assez subtile puisqu'elle dément sans démentir tout en démentant.

Nous souhaitons donc que les plafonnements d'Orly et de Roissy fassent l'objet d'une disposition législative afin qu'ils ne puissent pas être remis en cause sous le prétexte d'une certaine urgence ou d'une certaine imprévision.

Ce serait d'ailleurs un excellent moyen de commencer à encadrer de façon législative le transport aérien qui, comme vous le savez, est dans une zone de non droit ou dans une zone de droit tout à fait spécifique puisque l'on peut créer des couloirs aériens, des nuisances qui touchent des centaines de milliers, sinon des millions de personnes, sans suivre les procédures qui sont établies en matière d'installations nuisantes, notamment en se dispensant de toutes études réelles d'impact, de procédures de concertation ou de procédures d'enquête publique.

C'est un fait.

C'est la raison pour laquelle Ile-de-France Environnement souhaite un report de l'examen du dossier qui est inscrit à notre ordre du jour afin que les deux préalables que j'ai rappelés tout à l'heure soient satisfaits.

Les événements que nous avons vécus en septembre ont pour conséquence, au moins de façon temporaire, de limiter le trafic aérien et sa croissance et peut-être même d'en réduire le volume.

Ceci veut dire que nous avons, à quelque chose malheur est bon, le temps de mieux examiner le dossier qui nous est proposé, de laisser le temps au gouvernement de nous préciser un cadre législatif qui puisse nous apporter quelques apaisements sur le devenir du trafic aérien en Ile-de-France et puis également le temps à EUROCONTROL de compléter son examen des procédures de trafic aérien puisqu'il a été dit au cours d'une réunion précédente qu'EUROCONTROL n'avait pas pu, dans les délais qui lui étaient impartis, procéder à cet examen complet du trafic aérien en Ile-de-France. Il serait souhaitable que nous ayons quelques éclairages complémentaires, ne serait-ce par exemple que pour le Bourget dont les avions ont des caractéristiques et des trajectoires basses et fort nuisantes.

Conclusion, IDFE considère qu'il faut reporter l'examen de ce dossier et estime que si l'on voulait faire passer en force dans la conjoncture actuelle ce dossier, ce serait faire preuve d'une hâte suspecte.

Je souhaite donc, Monsieur le Président, que l'on soumette à la commission par vote une motion ou une demande ou un vœu selon lequel le report de cet examen de l'ordre du jour est repoussé à un an, à une séance ultérieure pour les raisons que je viens d'exposer.

Merci, Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Monsieur PERRIN...

M. PERRIN (CGT).- Je suis mandaté par notre organisation syndicale pour donner quelques explications quant à ce dossier.

Effectivement après plusieurs rencontres avec les salariés et les techniciens concernés du trafic aérien sur Orly, si les nuisances pourraient être affaiblies avec le projet EUROCONTROL, il semblerait qu'il y aurait des répercussions sur la gestion et la capacité de trafic d'Orly, réduction à la baisse. Nous tenons à souligner cette contradiction.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention M. Duret. Il faut absolument trouver pour cet aéroport le développement harmonieux dans la limite des 250.000 créneaux, ne serait-ce qu'en reprenant rapidement les mesures qui avaient été énoncées par M. le Ministre des Transports, dont une à notre sens est extrêmement importante, à savoir une politique de gros-porteurs sur Orly qui réduirait le nombre de créneaux et qui augmenterait la capacité de transport des passagers. C'est une mesure que nous soutenons vivement puisqu'Orly est aussi sur le plan économique une zone extrêmement importante.

Nous nous opposons au transfert des activités d'AIR FRANCE INDUSTRIE. Nous pensons que ce transfert serait un gâchis financier extrêmement important, par contre nous soutenons une modernisation sur les lieux qui serait de moindre coût.

Nous nous abstiendrons pour ce qui nous concerne. Nous demandons l'approfondissement de l'examen de ce dossier.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Tron et puis après nous répondrons à cette première série de questions.

M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs.

Je ne fais pas partie en tant que membre élu de la commission consultative de l'environnement, j'étais en revanche membre du comité de pilotage qui a été constitué au mois de février

dernier à la suite des protestations virulentes qui se sont développées dans le département de l'Essonne dans un premier temps, puis dans l'ensemble de l'Ile-de-France concernant ce projet de couloir aérien de la DGAC.

Aujourd'hui devant la CCE, il y a quelques jours devant le comité de pilotage, je voudrais redire les raisons qui font qu'en ce qui me concerne, je ne crois pas être le seul dans le département à penser ainsi, le projet d'EUROCONTROL aujourd'hui est un projet qui non seulement ne nous convient pas, mais nous inquiète.

Avant de développer les deux ou trois raisons qui font que ce projet ne nous convient pas, je voudrais faire cinq observations rapides sur la façon dont le débat a été mené et je précise en l'occurrence qu'EUROCONTROL n'est en aucun cas concerné par les critiques que je vais émettre. Je reconnais la compétence et la parfaite courtoisie avec laquelle EUROCONTROL a toujours veillé à répondre aux questions que nous lui posions au comité de pilotage.

Première observation, nous n'avons jamais été rassurés à quelque moment que ce soit, je parle en tant qu'élu, député et maire, par les différentes observations qui ont été portées à notre connaissance concernant les mesures de bruit qui ont été au centre du rapport.

Nous ne l'avons pas été dès le départ parce que nous avons parfaitement compris que, ni à la DGAC, ni à EUROCONTROL, cette culture de la mesure des atteintes à l'environnement ne faisait partie des schémas de pensée avant de prendre des décisions aussi importantes que l'instauration d'un couloir aérien. La preuve en a été qu'il a fallu que nous déléguions les études faites dans le cadre d'examen par EUROCONTROL des propositions DGAC et autres à un cabinet externe.

Je dirai d'ailleurs, de façon la plus pragmatique qui soit, que les différentes mesures de bruit qui ont été réalisées nous ont totalement échappé sur le plan de leur contrôle démocratique et j'en veux pour preuve le fait que les communes dont je suis l'élu sont

sous les couloirs aujourd'hui de décollage et d'atterrissage et que les avions y passent régulièrement alors même qu'il n'y a aucun couloir nominal au-dessus de leur tête. Donc par définition, les mesures de bruit ne s'y font pas, étant entendu qu'elles ne s'y font pas parce que nous ne sommes pas sur les couloirs nominaux.

Je suis donc tout à fait dubitatif sur ces données liées aux mesures de bruit.

En second lieu, je tiens à préciser que je suis tout aussi dubitatif sur la façon dont le projet EUROCONTROL pourrait être ou ne pas être appliqué. Vous me direz que je fais de la prospective mais je tiens à signaler que c'est par l'intermédiaire de bruits divers apportés à la connaissance des élus que nous avons pris connaissance il y a deux ans de ce projet de couloir aérien initial, celui de la DGAC. Aujourd'hui, sans même que techniquement je ne sois capable d'apporter des réponses aux questions qui me sont posées, on fait état à partir du projet EUROCONTROL – projet qui propose une altitude de l'ordre de 3.300 mètres sur le département de l'Essonne et une interception du point ILS à 1.200 mètres, ces deux altitudes ayant été relevées de 300 mètres par rapport au projet de la DGAC – de difficultés techniques soulevées par les contrôleurs aériens – je ne sais pas si c'est exact mais je soumetts cette information à votre connaissance – qui rendraient d'ores et déjà ce projet inopérant à l'altitude qui est prévue. Si c'était le cas, il y aurait matière à s'interroger sur l'utilité du travail qui a été effectué.

Troisième raison, quoiqu'il en soit durant l'ensemble de ces débats devant le comité de pilotage, j'ai eu l'occasion de dire qu'un des points fondamentaux pour nous était l'obtention de garanties précises quant au respect des différentes considérations techniques ayant trait à tel ou tel projet. Aujourd'hui, quel que soit le projet retenu, que ce soit celui-ci, celui de la DGAC, celui de C4A ou de l'ANA, je ne vois pas comment les élus, en particulier ceux qui ne sont pas directement inclus dans le périmètre d'exposition au bruit mais qui sont directement concernés par l'extension d'un aéroport ou

par l'instauration de nouveaux couloirs aériens, pourraient être en mesure d'avoir des garanties quant au respect des différentes procédures ou altitudes qui nous sont indiquées. Je dis en présence de M. Duret que je salue – je connais sa courtoisie et sa volonté de répondre précisément aux questions posées – que les statistiques provenant d'Aéroports de Paris qui nous ont été communiquées indiquent un chiffre de l'ordre de 45 à 50 % d'infractions qui sont commises et qui donnent lieu plus ou moins à dépôt de plaintes quant au respect des altitudes ou des couloirs aériens.

D'ailleurs, M. Hendrix dans le cadre de l'exposé qu'il avait fait devant le comité de pilotage le 25 juin dernier nous avait indiqué, en particulier dans le département de l'Essonne, que des couloirs étaient empruntés – M. Baudry avait dit que c'était tout à fait exceptionnel - sans qu'ils ne soient inscrits sur les cartes. Quelles garanties avons-nous à l'issue de tous ces débats ? Pour schématiser ma pensée, je vous dirais que je n'en vois aucune.

Quatrième observation, nous aurons demain, nous le savons tous, un développement du trafic aérien qui est inéluctable. Les statistiques dont nous disposons laissent à penser que d'ici 2020 c'est un doublement sur l'Ile-de-France. En ce qui me concerne, je sais pas très bien si c'est estimable ou pas, mais en revanche je sais que par définition, que ce soit en termes de mouvements ou de passagers, j'ai tendance à penser qu'on nous parle en termes de mouvements ou de passagers quand cela arrange, il faudra de toute façon de nouveaux couloirs aériens.

Pour ma part, je voudrais dire combien je trouve stupéfiant que nous n'ayons pas pu obtenir, c'est le Parlement qui l'a refusé - j'en suis désolé parce que je faisais partie de ceux qui supportaient deux propositions de loi différentes, l'une émanant de l'opposition et l'autre de la majorité – l'instauration d'enquêtes publiques pour la détermination des couloirs aériens.

C'était, me semble-t-il, le b-a-ba d'un processus démocratique pour un sujet d'une telle nature. Le fait que cela ait été

refusé lors d'un débat sur un sujet qui n'avait pas grand chose à voir, bien qu'il s'appelait "démocratie et proximité", ne fait que m'inquiéter.

Cinquième et dernier point, je suis extrêmement perplexe et extrêmement inquiet après avoir participé à la dernière réunion de la Ducsai sur le 3^{ème} aéroport. Je prends bonne note de ce qu'a dit M. Duret, je ne remets en aucun cas sa parole en cause, je trouve qu'il a été extrêmement clair dans ses propos sur l'article du Parisien. En revanche, sans savoir si c'est lié aux propos tenus par le Directeur général d'ADP, ce que j'ai constaté lors de cette discussion à laquelle j'ai pris part à la Ducsai, il y a quelques jours, c'est que le problème du troisième aéroport ne se posait pas tellement en termes d'implantation mais en termes d'opportunité. Il se posait surtout par rapport à des chiffres qui ont été ceux que j'évoquais tout à l'heure – un doublement du trafic aérien en Ile-de-France – et donc une nécessité par définition de pouvoir absorber des passagers et des mouvements supplémentaires importants. Je ne sais pas où il sera implanté mais je suis certain que nous aurons demain d'autres débats comme celui qui nous a tous mobilisés ces derniers mois.

J'en reviens au point précédent : l'absence totale de garantie sur la façon dont ces débats seront menés, l'absence de processus de consultation démocratique, renforcent mes inquiétudes à ce sujet.

Pour ce qui est du couloir actuel, je ferai deux remarques :

Première remarque : le projet d'EUROCONTROL est un projet qui n'est pas sensiblement différent du projet précédent, c'est le moins qu'on puisse en dire. Il ne l'est pas par rapport à la latitude sur le département de l'Essonne. L'ensemble des cartes que nous avons vues dans les comités de pilotage avaient ceci de particulier, c'est qu'elles étaient très ciblées mais elles ne nous montraient pas la totalité du département ni d'ailleurs la totalité du sud de l'Ile-de-France.

Quand on observe le couloir initial et celui-ci, on s'aperçoit qu'il ne diverge que de quelques 5 à 6 kilomètres. Je ne suis pas spécialiste de ces questions, mais j'ai cru comprendre que les couloirs étaient d'une largeur supérieure à la distance qui sépare le projet DGAC du projet EUROCONTROL. Je ne suis donc en aucun cas rassuré par rapport à son positionnement aujourd'hui.

J'ajoute, même si j'ai trouvé souvent pertinentes et toujours argumentées les propositions faites par EUROCONTROL sur l'implantation du couloir, que le problème se pose exactement dans les termes initiaux à notre débat, à savoir qu'il y a sous l'actuel couloir un nombre considérable de populations qui sont encore survolées, alors qu'il y a toujours des possibilités de l'instaurer ailleurs.

On nous a répondu que techniquement ce n'était pas possible. Permettez-moi de dire ici, en non spécialiste, que les arguments utilisés pour refuser quelques propositions alternatives n'ont pas été compris par beaucoup de gens dont je suis.

Le couloir de l'ANA a été refusé, nous a-t-on expliqué, parce qu'il suscitait des paliers dans l'axe de montée des avions au décollage. Or j'ai découvert à l'occasion du dernier comité de pilotage que c'était exactement la même chose pour le couloir d'EUROCONTROL et qu'en réalité, les critiques qui avaient été opposées à ce couloir ANA pouvaient être opposées au couloir actuel d'EUROCONTROL et en fait il n'avait pas été explicité de façon suffisamment clair pour qu'on sache ce qu'il en était.

J'ai tendance à penser que dans le projet actuel, nous avons de la même façon que dans les autres projets présentés, des avantages et des inconvénients. J'en reviens donc à une donnée qui me paraît très claire, c'est que la dimension environnementale et de protection des populations n'a pas été suffisamment prise en compte.

J'en conclus que si ce comité de pilotage a été une occasion tout à fait instructive de regrouper des spécialistes et des

non spécialistes, je pars avec un fort sentiment d'inquiétude générale sur notre avenir à tous en matière de protection par rapport à ces nuisances aériennes, un fort sentiment d'inquiétude personnel sur la façon dont le processus d'information des élus et des populations ne répond pas à des critères qui aujourd'hui me paraissent indispensables dans une société moderne.

Je termine en disant que ce projet n'obtiendra pas mon agrément, ni celui de nombre d'associations de mon département.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons revenir sur un certain nombre de points qui ont été évoqués.

Sur les remarques formulées par M. Herry, nous n'avons pas oublié, tout au contraire, la mise en oeuvre des 20 mesures qui ont été évoquées par Jean-Claude Gayssot à la fin de l'année 1999 et au début de l'année 2000.

M. Baudry et M. Duret reviendront éventuellement sur ce qui est relatif aux gros-porteurs. Je peux vous dire que pour ce qui concerne les effectifs d'emplois publics, nous étions au milieu de cette année à plus de 9.000 emplois alors qu'à janvier 1999 on était à 8.800, je prends ceci à titre d'exemple.

Pour ce qui concerne les mesures qui dépendaient plus directement de ma responsabilité, la mise en place de l'Observatoire de l'emploi est actuellement en cours. Le périmètre qui concernera 14 communes du Val-de-Marne et de l'Essonne est actuellement en cours de définition, c'est un point qui a été tout à fait délicat. Il sera installé dans le courant du mois d'octobre ou au plus tard au début du mois de novembre.

Pour ce qui concerne la mise en place d'un GIP. Nous allons commencer par la mise en place, comme nous l'avons fait à Roissy d'un service public interdépartemental de l'emploi réunissant les DDTEFP, l'ANPE et l'AFPA, permettant d'adapter le réseau

respectif de chacune de ces institutions. Ce service public interdépartemental qui aura la même aire géographique que l'Observatoire sera opérationnel en janvier 2002.

Nous sommes actuellement en train de mettre en œuvre ces mesures qui sont tout à fait importantes.

Pour ce qui concerne l'agence de développement économique, c'est un sujet plus délicat qui doit s'articuler avec les projets qui sont menés dans chacun des départements du Val-de-Marne et de l'Essonne. Je sais que des projets d'agence en particulier sont en train d'être mis au point dans l'Essonne. Il y en a également en ce qui concerne le Val-de-Marne. Il y a une concertation avec les deux conseils généraux qu'il nous appartient de mener.

En ce qui concerne la révision du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore, nous attendons pour Orly comme pour Roissy la fin des travaux de l'ACNUSA pour reprendre ce travail. Ceci je l'espère pourra être fait dans les prochains mois.

Voilà pour les mesures qui dépendent plus directement du préfet de région.

En ce qui concerne les quelques remarques faites par M. Souchard, je vais revenir sur un certain nombre.

Tout d'abord, l'intervention de M. Hendrix l'a montré tout à l'heure, il y a par rapport aux procédures actuelles une très forte décroissance du chiffre de populations touchées par les nuisances aériennes. Ceci a été démontré, analysé, il l'a commenté tout à l'heure.

Vous avez évoqué deux préalables : le préalable d'une disposition législative – il y a des députés et des sénateurs dans l'assistance - mais ce n'est pas à moi qu'il appartient d'en juger. Comme l'a dit M. Tron : on ne fait pas toujours voter les lois sur lesquelles on a un sentiment favorable ;

Pour ce qui concerne le deuxième préalable, le 3^{ème} aéroport, le gouvernement sera amené à se prononcer dans les prochaines semaines sur la base du rapport de la commission Ducsaï. Nous n'avons pas souhaité établir de lien entre le 3^{ème} aéroport et les procédures de circulation aérienne, ceci n'aurait pas eu de sens, mais je crois bien qu'au niveau des annonces politiques, le lien est fort et il appartient au gouvernement de trancher.

Vous avez souligné en reprenant les mêmes mots, je vois que le texte n'était pas différent de celui qui a été lu hier à la CCE de Roissy, une "hâte suspecte".

D'abord le mot "suspect" est injurieux mais je n'irai pas tout de suite saisir le procureur de la République. Le mot "hâte", lui par contre me paraît quelque peu surprenant. Cela fait à peu près dix mois que, personnellement et avec mes collaborateurs, nous sommes en train de tenir des réunions sur ce sujet. Tout ceci a été analysé extrêmement attentivement. Je pense que pour un dossier comme celui-ci, je ne pense pas qu'on puisse dire que ceci relève d'une "hâte suspecte".

Quant au travail d'EUROCONTROL, il a été fait en toute objectivité. Les membres du comité de pilotage ont eu tous les éléments d'explication nécessaires, y compris sur des questions que M. Tronc repose aujourd'hui et sur lesquelles nous avons eu l'occasion de discuter extrêmement attentivement pour les raisons qui ont été présentées et pour lesquelles les solutions alternatives ne paraissaient pas pleinement satisfaisantes.

Comme je ne considère pas qu'il y a eu de hâte suspecte, nous voterons tout à l'heure, chacun prendra ses responsabilités sur les propositions qui sont sur votre table et non pas sur un voeu de report.

Sur les remarques de M. Tron et le doute qu'il éprouve sur les mesures de bruit effectuées le 7 octobre, je crois qu'il n'y a pas de raison sauf à mettre en cause l'honnêteté des personnes en cause.

Pour ce qui concerne le problème du nombre mouvements ou de passagers, ce n'est pas moi qui ai pris la décision de faire que la limitation est en mouvements, ou en créneaux pour faire plaisir à Monsieur Lacambre, sur Orly et en passagers sur Roissy.

C'est comme ça ! Après, est-ce qu'on peut penser qu'il vaut mieux avoir des limitations en mouvements ou en créneaux ou en passagers ? Je constate que lorsqu'il y a eu des déclarations ministérielles, d'un côté ça portait sur des mouvements et de l'autre sur des passagers.

Sur les garanties, j'ai bien noté ce qui a été dit au cours de nombreuses réunions, y compris au cours de cette grande réunion de présentation au cours de laquelle EUROCONTROL a bien voulu présenter ses analyses et ses projets. Je suis extrêmement sensible à cette question, et je pense qu'un des éléments importants d'avancée sur ce dossier, mais il ne m'appartient pas de les donner aujourd'hui, sera les garanties que l'on pourra donner à l'ensemble des personnes concernées.

Monsieur Baudry, Monsieur Duret, si vous voulez ajouter quelque chose.

M. BAUDRY.- Merci, Monsieur le Préfet. Juste quelques remarques concernant le fait que l'étude EUROCONTROL ne serait pas complète.

Je rappelle que le point de départ de l'étude d'EUROCONTROL dans son cahier des charges était bien d'analyser l'ensemble du dispositif de la circulation aérienne en région parisienne et c'est effectivement l'objet du premier chapitre de l'étude d'EUROCONTROL, c'est-à-dire une perception globale sur la circulation aérienne tant pour Roissy, Orly que le Bourget.

Vous verrez dans le cédérom et dans la documentation qui vous est fournie que c'est bien l'ensemble de la circulation aérienne qui est pris en compte avec les améliorations qui sont apportées sur

le Bourget, par exemple, grâce aux nouvelles procédures sur Roissy qui permettent de déplaçonner les trajectoires du Bourget. Il y a bien une approche globale qui a été faite et sur laquelle EUROCONTROL a porté son jugement en matière de sécurité et d'organisation globale de la circulation aérienne en région parisienne.

Le deuxième point sur lequel je voudrais revenir ce sont les événements actuels. Le problème qui est soulevé sur l'organisation de la circulation aérienne en région parisienne existe aujourd'hui. C'est aujourd'hui que le problème est posé, ce n'est pas demain, ni après-demain. C'est indépendant au point de vue technique, je ne me place pas sur la plan politique, c'est indépendant de tous les débats qu'il peut y avoir autour du 3^{ème} aéroport.

Je dirai même d'une certaine façon que la situation d'aujourd'hui face à une situation de crise du transport aérien avec toutes ses conséquences nous conduit peut-être, au contraire, à faciliter le déroulement du trafic aérien et à améliorer la sécurité. D'une certaine façon, l'argument des événements actuels nous conduit à faire plus d'efforts dans la direction de mieux organiser notre système de circulation aérienne en région parisienne pour les problèmes de sécurité et de facilité du transport aérien.

Je ne revendique pas la perfection pour les milliers de personnes qui constituent la navigation aérienne, mais je revendique par contre un effort important qui a été mené depuis quelques années pour intégrer dans notre démarche la dimension environnementale. C'est ce que nous avons fait dès le départ sur ce dossier, à savoir de viser à relever les trajectoires d'arrivée et de départ de façon à avoir le moindre bruit possible. C'est une dimension qui a été prise en compte dès de début de cette étude.

Ensuite EUROCONTROL a travaillé sur le dossier, a apporté d'autres solutions, et réellement je crois qu'il y a une dynamique sur la prise en compte de l'environnement. C'est un phénomène qu'on ne rencontre pas seulement sur Paris mais aussi sur Nice ou sur d'autres plates-formes où il y a des évolutions en

cours et ces évolutions techniques ont effectivement une dimension de prise en compte de l'environnement.

Par rapport au respect de ce qui peut être proposé, je crois qu'effectivement il y a une dimension sur laquelle nous devons travailler, dans la limite de la sécurité parce que c'est l'impératif premier, de façon à aboutir à des garanties et surtout au développement de l'information sur la connaissance de ce qui se passe effectivement, soit en termes de mesures, l'ACNUSA a été créée pour cela aussi et nous ferons appliquer les recommandations de l'ACNUSA en matière de mesures. Nous avons à être plus transparents par rapport au déroulement effectif de la circulation aérienne, les développements dans ce domaine ne datent pas d'aujourd'hui, mais il y a encore des progrès à faire sur cet aspect-là, mais on se heurte aussi aux limites de la technique pour pouvoir apporter le maximum de transparence. En tout cas les efforts seront faits pour apporter les informations sur le déroulement effectif des vols.

Par rapport aux différentes solutions qui ont été analysées par EUROCONTROL, il faut bien reconnaître qu'EUROCONTROL a été saisi de différentes propositions, que ces propositions ont été analysées sur le plan de la sécurité, sur le plan de la faisabilité technique et EUROCONTROL a abouti à une solution qui n'est pas la nôtre, sachant qu'il y a toujours un compromis à faire entre ce qui est possible dans le cadre technique et la sécurité qui doit toujours venir en premier.

M. DURET (ADP).- Je voudrais réintervenir quelques instants sur le problème de la taille des avions ou le problème de ce que nous appelons dans le jargon technique "l'emport moyen", c'est-à-dire le nombre de passagers transportés en moyenne par un vol.

Pour nous c'est tout à fait fondamental de parvenir à cette augmentation de la capacité des avions, pas simplement parce que cette mesure figure en deuxième place dans la liste des mesures

arrêtées, il y a deux ans, par le ministre de l'Équipement et des Transports mais parce que nous voyons bien, en regardant l'historique de ce qui s'est passé sur Orly, à quel point cette grandeur est essentielle.

L'emport moyen, autrement dit le nombre moyen de passagers transportés par avion a culminé sur Orly, il y a quelques années à 131. Il est aujourd'hui de 100. Un simple calcul montre qu'avec le nombre de mouvements réalisés l'année dernière, c'est-à-dire 235.000 et 30 passagers de plus par avion, c'est un trafic de 7 millions de passagers supplémentaires qui existerait à Orly. C'est-à-dire que nous serions aujourd'hui aux alentours de 30 millions, capacité normale des aéroports, sans qu'il y ait un vol de plus et sans qu'il y ait plus de nuisances puisque c'est le retour à une situation connue il y a quelques années.

C'est donc pour nous quelque chose qui est fondamental.

Qu'est-ce que qu'on peut faire ?

La première chose que peut faire Aéroports de Paris, j'y faisais allusion tout à l'heure à propos de ce malheureux article, c'est faire en sorte que les installations d'Orly, notamment les postes au contact d'avions, soient appropriés à des tailles d'avions plus gros. Ceci figure dans les programmes d'investissements d'Aéroports de Paris.

Que peut-on faire d'autre ?

On peut recourir à des incitations tarifaires. Nous le faisons également. Faire en sorte que les redevances d'atterrissage soient proportionnellement moins lourdes pour les avions les plus gros que pour les avions les plus petits.

Nous pouvons enfin, et nous le faisons en liaison avec la DGAC, procéder par voie réglementaire pour faire en sorte que, pour les relations qui sont desservies plusieurs fois par jour, les compagnies aériennes soient obligées d'engager au moins sur certains de leurs vols des avions d'une certaine taille.

Il y a donc tout un panel de mesures qui peuvent être mises en œuvre, pour autant il faut bien comprendre que ce n'est pas l'aéroport qui joue en la matière le rôle essentiel, c'est le marché et c'est la politique commerciale des compagnies aériennes en réponse aux besoins du marché, mais pour autant on peut essayer d'inciter et nous le ferons.

Je me permets d'insister sur ce point, il peut paraître un peu loin de nos problématiques d'aujourd'hui sur la refonte des procédures de navigations aériennes et pourtant, à mes yeux, les deux problématiques ne sont pas déconnectées.

Quand on regarde les faisceaux de trafic qui sont intéressés par ces gros porteurs, on s'aperçoit qu'il y en a deux essentiellement : il y a les relations domestiques non concurrencées par le TGV pour lesquelles il y a encore des potentiels de trafic tout à fait considérables, le prototype étant Toulouse ; et il y a les vols Dom-Tom.

En particulier pour les vols domestiques, vous voyez à quel point le caractère de ponctualité est important. Ces procédures de navigation aérienne telles que proposées, dans la mesure où elles établissent une bien meilleure séparation des flux entre Roissy et Orly, améliorent, vous le savez bien, indépendamment de leurs aspects environnementaux, les facteurs de ponctualité et les facteurs de sécurité.

Tout va donc, à mon avis, dans le sens d'un meilleur développement d'Orly, d'un développement équilibré. Encore une fois, je redis ce que je disais tout à l'heure, il ne s'agit pas d'aller au-delà des 250.000 créneaux ou mouvements, il s'agit simplement de faire en sorte qu'à nombre égal de mouvements d'avions, nous puissions avoir une activité plus satisfaisante de la plate-forme, par conséquent une meilleure situation de l'emploi et des retombées économiques plus satisfaisantes.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Tron, vous avez fait une longue intervention, je ne peux pas vous redonner la parole. J'ai M. Tavernier, M. Toussaint, M. Malherbe, M. Bonnetain... je ne peux pas n'avoir qu'un débat avec vous !

M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Ce n'est pas une intervention, sans même le micro. C'est simplement pour dire à M. Duret que ce serait intéressant qu'il nous réponde à l'occasion sur les principes tarifaires par rapport à ce que la SNCF actuellement développe sur les TGV. Il y a 13 millions de passagers qu'on pourrait faire passer de l'avion au train prochainement.

M. LE PRESIDENT.- On va passer deux par deux par catégorie parce que j'ai beaucoup de demandes.

M. Malherbe et M. Toussaint ; M. Bonnetain et M. Lacambre. Après, on verra du côté des professionnels de l'aéronautique.

Si vous pouvez faire des interventions brèves et cumulatives si je puis dire pour ajouter des idées nouvelles à chaque fois...

M. MALHERBE (Maire d'Epina y sur Orge).- Merci Monsieur le Préfet. Je serai effectivement très bref, ce serai tout simplement, au point où nous en sommes, pour demander si nous pourrions recueillir l'avis des contrôleurs aériens et des pilotes sur le projet d'EUROCONTROL.

M. LE PRESIDENT.- Ils le feront s'ils le souhaitent.

Monsieur Toussaint...

M. TOUSSAINT (Cons. gal Val-de-Marne).- Quelques mots. Dans cette salle, si on peut débattre, c'est qu'il y a une volonté de le faire et, Monsieur le Préfet, vous l'avez dit tout à l'heure, combien vous êtes engagé dans cette direction.

Il y a quelques années, pas très longtemps en arrière, les élus, les associations ne craignaient pas de débattre puisqu'on ne leur demandait pas leur avis. Je crois que c'est une avancée importante et je tiens à le souligner, avancée importante avec les outils que nous nous sommes donnés aujourd'hui qu'il nous faut améliorer par le débat, par l'écoute. Ces outils sont nouveaux parce qu'ils n'existaient pas par le passé.

Je tiens à le dire parce qu'à une époque pas si lointaine, nous ne craignons pas d'avoir ces débats et ces dispositifs puisque c'était l'époque où, dans cette salle, certains se reconnaîtront, il ne fallait surtout pas réglementer, il fallait tout pour le libéralisme.

Le libéralisme, on sait où cela a conduit Orly et d'autres politiques qui se sont faites au détriment de l'emploi, de l'environnement et de la sécurité.

Je me réjouis qu'aujourd'hui on puisse débattre, on puisse s'écouter et ce qui a été présenté tout à l'heure et les différents documents pour peu qu'on s'y intéresse et qu'on les lise, je pense que nous allons dans la bonne direction.

Cette bonne direction, je la veux, sans doute comme pour tout le monde, pour des garanties, mais demander des garanties c'est déjà prendre position pour les solutions qui sont avancées. Je souscris à cette démarche qui est une démarche de construction dans le cadre d'une réglementation qui fasse que chacun compte pour ce qu'il apporte. A travers la charte environnementale, nous avons les données pour aller dans la bonne direction.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- M. Bonnetain...

M. BONNETAIN (ADEV).- Je voudrais d'abord remercier et féliciter les ADP et la DGAC pour l'excellente instruction de ce dossier.

Membre de la CCE d'Orly depuis avril 1999, aujourd'hui je mesure l'énorme chemin parcouru dans le sens de l'information et de la bonne connaissance des éléments avant la réunion. En particulier le Cédérom proposé à chaque membre de la CCE est un instrument de travail et d'information tout à fait remarquable.

Je souhaiterais poser maintenant une question à M. Delort et aux contrôleurs pour savoir si, lors de la manipulation du dimanche 7 octobre, le guidage radar s'est bien exécuté et si les contrôleurs ont donné leur accord à ce guidage radar après l'Essonne pour rejoindre la Seine-et-Marne. Des réserves avaient été émises au Comité permanent sur ce point particulier.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Lacambre...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Au sujet des couloirs aériens de l'Essonne, on ne peut absolument pas dissocier les couloirs aériens au niveau global qui concernent Roissy et Orly. C'est-à-dire que c'est un problème de régulation. On nous dit "fluidité", c'est-à-dire pour éviter les retards ; on nous dit "sécurité", jusque là je suis entièrement d'accord ; mais on nous dit aussi, sans nous le dire, tout en nous le disant : "possibilité d'augmentation de capacité des aéroports qui sont en Ile-de-France".

Voilà où est le problème et voilà pourquoi, peut-être faute d'information ou de garanties suffisantes, la CCE de Roissy, hier, a voté contre les couloirs aériens. Je vous ferai remarquer que les couloirs aériens concernant Roissy sont beaucoup plus importants que le couloir aérien qui va traverser l'Essonne.

Quelles garanties les associations et l'UFCNA et Ile-de-France Environnement, comme vous l'a rappelé M. Souchard, vous demandent ?

Les garanties que, tout à coup, ces nouveaux couloirs aériens ne soient pas faits pour, comme la campagne de presse l'a fortement démontré dans Libération, dans Le Monde et un peu partout au niveau des médias, augmenter la capacité de l'aéroport de Roissy et augmenter la capacité de l'aéroport d'Orly.

Comment voulez-vous que les associations de riverains qui ont les avions sur la tête puissent les accepter ? C'est ma première remarque.

Maintenant, je vais vous faire un petit historique au niveau d'Orly et de la capacité d'Orly.

M. LE PRESIDENT.- Ne commencez pas à Alexandre le Grand, Monsieur Lacambre, parce que je crois qu'on connaît un peu l'historique de l'aéroport d'Orly !

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il semblerait justement que vous ne le connaissiez pas vraiment puisque, dans les schémas directeurs d'Ile-de-France pour 2015, il a été fixé à 200.000 environ le nombre de mouvements annuels sur la plate-forme d'Orly, et à 250.000 créneaux, on y revient, cela fait dix ans qu'on y revient !

Il faut bien se dire que la capacité d'Orly est limitée par la loi, par des schémas directeurs. Elle est limitée par un arrêté ministériel du 6 octobre 1994. Respectons la loi !

Maintenant est-ce que l'UFCNA est contre l'augmentation de l'emport des avions ? Est-ce que l'UFCNA est contre une augmentation de capacité de passagers d'Orly ? Non ! Non, on n'est pas contre. Mais on n'est plus dans le monopole d'Air France qui permettait d'avoir un emport de 130 passagers par avion, on est dans la libération totale, et on y reste.

M. Graff, le Directeur général de la DGAC, l'a rappelé parfaitement bien : "On voudrait arriver à un emport de 131 passagers par avion mais c'est quasiment utopique", a-t-il dit !

Comment faire ? Que nous propose ADP ?

J'aimerais bien qu'ils soient plus clairs, plus transparents et plus logiques. Amener le A 380 à Orly, est-ce que cela va vraiment sérieusement augmenter les capacités de passagers d'Orly ?

Des milliards de travaux vont être nécessaires pour faire que les pistes puissent supporter, sur les ponts des autoroutes, le A 380, est-ce que cela vaut le coup vraiment ? Cela nécessite une étude !

Donnez-nous exactement en transparence comment vous fonctionnez ! Est-ce que c'est possible ? Si c'est pour dépenser 6 milliards pour refaire les pistes de l'aéroport d'Orly, repeindre ou remettre du carrelage dans les aérogares... D'abord expliquez-nous que cet argent ne sera pas dépensé pour rien et expliquez-nous surtout, par une étude d'impact logique, transparente et efficace, compréhensible par les associations, que le A 380 ne sera pas un avion qui va faire énormément de bruit et qui va énormément polluer.

Si c'est le cas, à ce moment-là tout le monde va y perdre : les contribuables qui auront dépensé des milliards pour les pistes d'Orly, les riverains qui vont supporter le bruit de l'A 380, et Orly qui ne va peut-être même pas gagner en nombre de passagers parce que vous n'arriverez pas à remplir l'A 380.

Soyons clairs, soyons transparents, soyons honnêtes. Discutons, analysons avec les associations et essayons de faire du bon boulot ensemble. C'est tout ce que je vous souhaite.

Par contre au niveau des couloirs aériens actuels, j'étais pour la situation d'Ile-de-France Environnement, mais puisqu'on doit voter actuellement, je vous dis que je suis absolument, comme la CCE de Roissy, contre, contre et contre les nouveaux couloirs aériens actuels et projetés.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Du côté des professions, Monsieur Ducamp...

M. DUCAMP (CSTA).- Je ne voudrais pas polémiquer avec M. Lacambre, mais simplement lui rappeler que dans l'état actuel des choses, le financement des équipements aéroportuaires est assuré pour l'essentiel quasi-exclusivement par des ressources qui proviennent du transport aérien lui-même. Par conséquent des dispositions sont prises dans le cadre d'une organisation qui est prévue par la loi et qui fait que les gestionnaires d'aéroports comme les compagnies se concertent notamment d'une part sur ce qui doit être fait en termes d'investissement et d'autre part comment ceci doit être financé.

En ce qui concerne le problème qui nous occupe aujourd'hui, qui est celui du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne, je note que le débat est centré essentiellement sur les couloirs de contournement sud d'Orly puisqu'on parle de l'aéroport d'Orly. Nous sommes dans la Commission Consultative de l'Environnement d'Orly.

Simplement, il me paraît important, comme ceci a été fait par le précédent intervenant, de rappeler que ceci se situe dans un cadre beaucoup plus large de réorganisation de l'ensemble de la circulation en région parisienne dont on attend un progrès sensible sur l'ensemble de l'écoulement du trafic.

Je voudrais donc reprendre ce que j'ai dit hier à la Commission Consultative de l'Environnement de Roissy sur les motivations de notre approbation du plan qui nous est proposé.

Les attentes des usagers du transport aérien concernent au premier rang la sécurité, puis la régularité et la ponctualité des vols.

La mise en œuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne est nécessaire pour améliorer la régularité et la ponctualité des vols, tout en respectant un haut niveau de sécurité.

Le plan d'ensemble qui nous est présenté rationalise le schéma global de circulation aérienne. Il évite des croisements de flux. Il adopte des cheminements plus directs, notamment pour les vols en provenance du Sud-Ouest. Il permettra d'améliorer l'utilisation des infrastructures au sol en équilibrant l'activité des doublets de pistes de Roissy. Nous sommes là loin effectivement d'Orly, mais c'est un point qui a son importance.

Il améliore sensiblement le bilan global des nuisances sonores sur l'ensemble de la région parisienne : moins de personnes survolées, altitudes de survol plus élevées.

En ce qui concerne plus particulièrement le contournement sud d'Orly, il faut noter que les mesures faites au Val-Saint-Germain, à Avrainville et à Savigny-le-Temple montrent des niveaux d'émergence très faibles.

C'est pourquoi les compagnies aériennes de la Chambre syndicale du Transport aérien sont favorables à la mise en œuvre de ce dispositif au plus tôt.

Nous voterons pour ce nouveau dispositif de circulation.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Monsieur Arribart...

M. ARRIBART (SNCTA).- Merci Monsieur le Préfet.

Sur cette nouvelle réorientation du flux par le sud d'Orly, aujourd'hui il nous est difficile d'avoir un avis très précis sur ce que nous a proposé EUROCONTROL.

En effet, depuis une semaine déjà, nous faisons des tests sur simulateurs qui vont durer jusqu'à la fin du mois. Un nombre important de contrôleurs sont en train de tester cette nouvelle vent-arrière.

Il est probable déjà qu'il y aura quelques petits aménagements qui seront nécessaires avant de pouvoir valider ce que nous propose EUROCONTROL, notamment l'interception de l'ILS à 4.000 pieds dont découlent de nombreuses implications : notamment la capacité probablement, la zone de régulation radar qui est réduite, l'alimentation des terrains satellites notamment Toussus-le-Noble et Villacoublay, les problèmes d'altitude de transition. Etant donné que l'interception se fait à 4.000 pieds, nous perdons un niveau pour travailler, et il est nécessaire de le regagner en altitude en modifiant l'altitude de transition.

Toute cette étude de relèvement de l'interception à 4.000 pieds avait été prévue dans le Code de bonne conduite. L'étude devait être faite. Là EUROCONTROL, sans aucune étude préalable, dit que 4.000 pieds doivent être utilisés, exceptionnellement 3.000 pieds. Cela nous paraît un raccourci qu'on ne peut pas visiblement suivre tant que l'étude n'a pas été menée.

Voilà pour l'avis des contrôleurs aériens.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Tavernier...

M. TAVERNIER (Député de l'Essonne, Maire de **Dourdan**).- Monsieur le Préfet, je voudrais d'abord faire deux remarques préalables :

Ma profonde irritation quand j'entends des propos tenus en termes quantitatifs : que l'on perturbe gravement la vie de 400.000 personnes au lieu de perturber la vie de 600.000 personnes deviendrait subitement un progrès considérable.

Que, dans un premier projet, on passe au-dessus d'une ville nouvelle était inacceptable, que l'on passe maintenant au dessus de villes qui sont moins nouvelles serait acceptable.

Le problème n'est pas de caractère quantitatif. C'est un problème de caractère qualitatif et la question qui nous est posée, étant donné que le développement de l'aviation civile est une réalité et une nécessité, il faut bien des aéroports, il faut bien que les avions décollent et atterrissent, essayons de voir dans quelles mesures ils peuvent remplir cette mission en provoquant le moins de nuisances possible quel que soit le volume de la population considérée.

C'est la première remarque que je voulais faire. De grâce ne traitons pas la population comme des bestiaux lorsqu'on parle de transport aérien.

Ma deuxième remarque, Monsieur le Préfet, j'y suis habitué, je ne doute pas qu'il me sera répondu que je suis dans l'erreur parce que c'est un crime, on le sait, de mettre en doute la crédibilité d'un grand service public de l'Etat, et comme vous me répondrez et que je ne pourrai pas vous répondre, je regrette que le débat ne puisse pas être véritablement un échange. Je tenais malgré tout à le dire.

J'indique que je suis Député de l'Essonne et Maire de Dourdan. Je vais reprendre ce que j'ai dit devant le Comité de suivi.

Je mets en cause la crédibilité de la Direction générale de l'Aviation civile. J'ai le sentiment amer depuis le début d'avoir été trompé et d'être un acteur impuissant dans un théâtre d'ombres. Et je vais dire pourquoi.

D'une part l'affaire a été mal engagée dans la mesure où on a cherché à nous masquer le projet jusqu'au jour où il a été dévoilé par la presse et les élus, comme les associations, comme la population ont découvert la réalité de ce projet à travers la lecture des journaux. Cela ne me paraît pas être de bonne méthode, je l'ai dénoncé, je le dénonce encore aujourd'hui.

Deuxièmement, il y a un débat qui n'a jamais été tranché entre la Direction de l'Aviation civile et ceux qui vivent sur le terrain.

Nous disons que, depuis un certain temps, il y a un fort développement du trafic aérien au-dessus de nos régions et que les avions passent à une altitude qui n'est pas celle à laquelle ils devraient, paraît-il, se trouver.

Nous avons demandé qu'il y ait une étude réelle, une sorte d'audit qui soit fait sur la réalité de ce que nous observons.

On passe son temps à nous dire que ce que nous voyons n'est pas vrai, que nous nous trompons et que la réalité n'est pas celle que nous observons.

Or, sur ce point qui est un point simplement de faire l'état des lieux, nous n'avons pas eu les réponses demandées.

Plus grave encore, sur le fond des choses : pendant des mois, on nous a berné en nous parlant exclusivement du couloir arrivées et jamais des couloirs départs et du problème majeur que pose l'interconnexion, si je peux employer ce terme, entre couloirs arrivées et couloirs départs.

Il a fallu attendre qu'EUROCONTROL fasse son travail et je les en remercie pour que seulement lors de notre réunion, tenez-vous bien, du 6 juillet, nous soyons informés que le couloir arrivées aurait des incidences sur, en tout cas au minimum les altitudes des avions au couloir départs. Cela n'était pas indifférent bien évidemment puisque, chacun le sait, les nuisances phoniques viennent surtout des avions au départ plus que des avions à l'arrivée.

Or, EUROCONTROL nous l'a très bien dit, a pris en compte ces données mais n'a pas fait une étude systématique et approfondie sur ces problèmes de couloirs départs et d'incidences du couloir arrivées sur les couloirs départs.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé, pour que les choses soient honnêtes et transparentes, que l'étude soit poursuivie sur ce terrain-là avant d'arriver à des conclusions.

Le troisième point, Monsieur le Préfet, vous aviez demandé effectivement que des études de nuisances phoniques soient réalisées le 7 octobre dernier. Elles l'ont été.

J'ai regardé le document qui nous a été remis. Il me laisse perplexe. Je vais vous dire pourquoi.

Pour le secteur que je connais bien, celui du Val-saint-Germain, j'ai noté qu'effectivement on a fait des analyses de nuisances phoniques sur les couloirs arrivées à 3.300 mètres et on a les résultats. Mais j'ai observé que sur les couloirs départs, les études qui ont été faites des avions à hauteur du Val-Saint-Germain étaient au-dessus de 3.300 mètres puisqu'il est indiqué là que la moyenne se situe au FL 111 alors que le couloir arrivée est au FL 110, disons sensiblement à la même hauteur.

Or, l'effet du couloir arrivées fera que les avions au départ passeront en dessous. Donc à 3.300 mètres, ils passeront entre 2.500 et 3.000 mètres vraisemblablement. On a mesuré des avions au départ à une hauteur moyenne qui n'est pas celle que nous connaissons à la suite du couloir arrivées.

Je dis qu'on se moque de nous. Je ne doute pas qu'il me sera répondu que je n'ai pas su lire. En tout cas je fais cette observation à la lecture du dossier.

Enfin, et je l'ai dit, on vient de nous dire à l'instant que les tests sur simulateurs n'ont pas encore été réalisés par les contrôleurs aériens, qu'ils vont l'être et que cela amènera vraisemblablement des modifications. La moindre des choses aurait été qu'on nous demande notre avis après que ces tests aient été réalisés et qu'on en ait eu connaissance. C'est une question de méthode.

Enfin nous n'avons aucune garantie sur les trajets, les altitudes et la vitesse des avions. Lorsque les tests ont été faits dimanche, tout a été respecté, mais comme nous observons que les normes actuelles ne le sont pas, quelle garantie aurons-nous pour demain ?

C'est pour toutes ces raisons que je résume ici très brièvement, et au nom de toutes les populations que je peux représenter, mais là je suis l'expression de toutes les municipalités de toutes les associations de toute cette Région du sud de l'Essonne, j'exprime mon opposition ferme et je demande que les études soient poursuivies parce qu'elles ont été, pour les raisons que je vous ai indiquées, tronquées.

(Applaudissements sur les bancs des associations).

M. JEDRZEJEZYK (Conseiller régional d'Ile-de-France – élu Seine-et-Marnais).- Monsieur le Président, je vous remercie de nous avoir invités puisqu'on est là quelques collègues seine-et-marnais pour la première fois présents devant votre assemblée.

Je représente aussi Jacques Heuclin, Député de la 9^{ème} circonscription, qui est retenu à l'Assemblée nationale.

Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, vous savez que la Seine-et-Marne existe. J'avais l'impression, en entendant les propos de chacun, qu'on existait au travers d'une balise qui s'appellerait ILS. En dehors de cela, je n'avais pas l'impression que la Seine-et-Marne comptait.

La Seine-et-Marne compte. Notre collègue Tavernier qui vient de parler il y a quelques instants, nous dit : « Le nouveau couloir ne passe plus sur une ville nouvelle ». Excusez-moi, cher collègue, cela passe complètement sur une ville nouvelle qui s'appelle Sénart.

La question est identique à celle qui avait été posée par l'Essonne, en l'occurrence : est-ce qu'il n'y a pas contradiction avec

la volonté de l'Etat de construire et de favoriser le développement des villes nouvelles, et à la fois de faire passer, au-dessus de cette ville nouvelle un couloir aérien. Je n'irai pas plus loin dans cette partie de mon intervention puisque j'ai des collègues qui interviendront certainement dans ce sens.

Aujourd'hui, je rappelle qu'en Seine-et-Marne, au même titre que dans beaucoup d'autres endroits, nous étions farouchement opposés au projet initial.

Je remercie le Préfet de Région d'avoir organisé toutes ces réunions, le Préfet du Département qui a bien voulu nous associer régulièrement à l'avancée des travaux, et je remercie chaleureusement EUROCONTROL pour le travail qui a été fait et pour le résultat qui nous est aujourd'hui proposé.

Effectivement, on a un résultat différent de ce qui était initialement prévu. Néanmoins, nous avons encore quelques soucis importants en Seine-et-Marne justement avec ce nouveau tracé.

Le souci des altitudes :

Si j'en crois ma lecture que j'ai pu faire du dossier du tracé proposé, c'était une altitude de 3.300 m jusqu'à hauteur de Melun-Villaroche.

Je m'aperçois que ce n'est pas vraiment cela aujourd'hui. J'en veux pour preuve les essais qui ont été faits le dimanche 7 octobre, auxquels j'ai participé, c'était très enrichissant, mais ces essais ont été faits à 2.400 m. Je voudrais avoir une réponse précise : est-ce qu'au-dessus de Sénart, nous sommes aux environs de 3.300 m ou sommes-nous à 2.400 m ? Ce qui, bien entendu, influencera l'arrière de notre circonscription, c'est-à-dire l'Est de la circonscription puisque, pour arriver à se mettre en phase à ILS et à 1.200 m, selon la hauteur que nous aurons, 3.300 ou 2.400 m, effectivement ce sera différent.

Autre question par rapport au tracé horizontal du couloir, même si je comprends bien tous les problèmes de sécurité.

Néanmoins, à la lecture du Cédérom que nous avons, qui est très bien fait et je remercie ceux qui nous l'ont donné, je m'aperçois que si je pointe une ville, elle échappe au tracé. J'en veux pour preuve Gretz-Armainvilliers par exemple. Elle échappe au tracé, mais par contre quand je prends les trajectoires qu'ont prises les neuf avions le jour de l'essai, je m'aperçois que ces villes ont été survolées.

Là aussi je crois qu'il faut aller jusqu'au bout de la transparence : 1/ respect des hauteurs et bien nous préciser ces hauteurs définitivement ; 2/ si le couloir – que nous comprenons – est plus large que prévu, n'est pas dans les Cédérom, dans les cartes que nous avons eues, mentionner que ces villes ne sont en fait pas survolées.

Voilà les quelques questions que nous posons.

Je voudrais dire aussi, et c'est la réflexion de l'ensemble des élus seine-et-marnais, la question a déjà été bien posée tout à l'heure, mais je la repose : est-ce qu'on est vraiment obligé aujourd'hui de prendre une décision finale quand on sait qu'il y a un besoin, et on l'a entendu, de revoir l'ensemble de la circulation aérienne, même la circulation des personnes sur le territoire, voire en Europe ?

Je crois qu'il n'y a pas que la circulation aérienne. Là il y a un débat beaucoup plus large à tenir.

En conclusion, nous nous opposons au tracé proposé tant que nous n'aurons pas les réponses à nos questions, et pour ce faire un grand nombre d'élus que je représente aujourd'hui rencontreront le ministre des Transports pour qu'il nous apporte les réponses, au moins qu'il entende nos questions, mais Monsieur le Préfet, je sais pertinemment que vous lui transmettez. Cette rencontre est prévue le 24 octobre et nous y serons.

Je ne parle pas des décollages face à l'Est, mais sachez que la Seine-et-Marne est pleinement concernée et je pense que certains de mes collègues seine-et-marnais ici présents vous en parleront aussi.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Une première série de réponse. On va faire des questions-réponses pour que le débat soit plus vivant. On recommencera peut-être une dernière série de questions.

Je voudrais revenir sur un certain nombre de points qui ont été évoqués.

D'abord je rappelle que l'ensemble de la démarche que nous avons engagée est une démarche qui permet de faire fonctionner les deux doublets de Roissy pour utiliser les capacités de Roissy dans le cadre de ce qui a été défini par les différents ministres concernés.

Deuxième remarque de ce que j'ai compris du dossier, mais comme je suis un ignorant, mon avis de béotien peut peut-être être utile : nous sommes dans un processus dans lequel les procédures d'atterrissage et de décollage sont amenées à se modifier. On n'est pas dans un système figé. Je parle sous le contrôle de M. Baudry, de M. Duret et de M. Rico, il y aura des évolutions dans l'avenir. C'est bien pour cela que dans un système, et je crois qu'EUROCONTROL l'avait dit très clairement, on ne peut pas tout remettre à plat dans une agglomération de 11 millions d'habitants en une seule fois.

C'est pour cela d'ailleurs que nous travaillons, M. Jedrzejzyk vient de l'évoquer, sur les procédures de décollage face à l'Est d'Orly qui intéressent très directement une partie de l'Essonne et la Seine-et-Marne.

Pour ce qui concerne les remarques de M. Tavernier, il lui appartient de porter le jugement qu'il estime devoir porter sur les services de l'Etat en général et sur un en particulier. Je continuerai à défendre tant que nécessaire les services de l'Etat.

Il peut m'arriver aussi, de temps à autre, de mettre en cause le fonctionnement d'autres services. Je peux quelquefois

trouver que l'Union européenne, qu'un Conseil régional que je ne nommerai pas - je ne m'attaquerai pas aux conseils généraux et aux communes - peuvent quelquefois avoir des difficultés de fonctionnement.

En tout cas, là c'est l'Etat qui est mis en cause, il se défendra.

M. BAUDRY, M. DURET et M. RICO, reviendront sur ces questions.

Je voulais revenir sur un point parce que je trouve désagréable d'être accusé de mentir, de cacher les choses. Le problème des couloirs départs qui est très sensible, je le comprends, pour M. Tavernier, est apparu le 6 juillet parce que c'est au moment où on a fait l'étude de l'ANA et du C4A et qu'on a examiné le problème d'EUROCONTROL, qu'on a vu, ce qui n'était pas le cas dans la proposition de la DGAC, qu'il pouvait y avoir une incidence sur les départs. Le problème n'avait pas été posé avant - je donne le sentiment de quelqu'un qui n'est pas un spécialiste de la navigation aérienne - car il ne se posait pas dans les hypothèses initiales puisqu'on était plus proche d'Orly et qu'on était moins gêné.

Il n'y a pas eu volonté de cacher qu'il y avait une incidence sur les départs. C'est au moment où on a présenté les premières conclusions et les premières analyses que cette question est arrivée sur le devant.

Sur ce qu'a dit M. Tavernier sur les garanties, j'ai déjà répondu à M. Tron sur ce point. Je sais qu'un certain nombre d'entre vous auront l'occasion de revoir le ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement. C'est à lui qu'il appartiendra de vous répondre sur ce point.

Pour ce qui concerne l'expression qualitatif-quantitatif, Monsieur le Député, nous ne sommes pas dans une logique, et je vous en donne volontiers acte, dans laquelle les choix sont faits de manière quantitative, vous avez parfaitement raison. Ceci étant, lorsqu'on voit des populations qui sont libérées du poids des survols,

on ne peut que trouver que ceci a une incidence positive. C'est un élément important.

Ceci étant, bien évidemment, on est conscient des difficultés que l'on crée à toutes les populations qui peuvent être survolées.

L'approche n'est pas une approche quantitative, mais on ne peut pas non plus totalement la négliger dans l'approche qui a été la nôtre. Je maintiens que même s'il y a eu un avis négatif de la Commission de Roissy, il y a aussi des améliorations dans le secteur de Roissy, pas forcément sur les secteurs qui étaient représentés au sein de la CCE.

Je redis d'ailleurs aux parlementaires qui sont ici présents, puisque M. Tron a évoqué tout à l'heure le problème de l'enquête publique, que les CCE sont ce qu'elles sont parce que le législateur et le pouvoir réglementaire les ont faites ce qu'elles étaient. Il se trouve qu'elles sont définies par rapport au PEB, si mes souvenirs sont bons.

Peut-être aurait-il fallu envisager une autre configuration ?

C'est ce que j'ai fait, vous l'avez vu, chaque fois qu'il a été nécessaire, j'ai associé un certain nombre d'autres élus au fonctionnement des CCE, pas pour la partie vote. Il faudra peut-être un jour en tirer des conséquences. En tout cas, je fais fonctionner.

Pour votre question ponctuelle, j'ai toujours retenu au comité de pilotage que le survol de Sénart jusqu'à Melun-Villaroche se faisait à une hauteur de 2.500 m. C'est ce que j'avais retenu, pas 3.300 m. On n'est pas très éloigné des 2.400 que vous avez évoqués tout à l'heure. C'est en tout cas ce que j'avais retenu.

M. Baudry ou M. Duret, si vous souhaitez compléter, puis on fera une dernière série d'intervention.

M. BAUDRY (DNA).- Merci Monsieur le Préfet.

Tout d'abord, je confirme deux points que vous avez évoqués. En ce qui concerne le volume du trafic, cela s'inscrit bien dans le cadre qui a été fixé notamment dans les textes officiels tels que l'enquête publique sur les deux pistes complémentaires de Roissy, à savoir qu'on s'inscrit effectivement dans une capacité de Roissy qui est limitée à 120 mouvements en programmation par heure.

Je confirme aussi que quelque soit l'aboutissement aujourd'hui du dossier, il y a des améliorations toujours à apporter qui sont traitées au sein de la CCE, dans le cadre aussi du Code de bonne conduite, sur des relèvements de trajectoires, sur la mise en oeuvre de nouvelles techniques comme par exemple la descente continue. Tout ceci doit être pris en compte pour toujours améliorer la situation et c'est ce que nous poursuivrons.

Je reviens sur les départs. Je crois qu'il faut rappeler l'historique. Je suis allé moi même en réunion à l'Union des maires du département de l'Essonne à l'automne 2000. J'ai aussi planché dans une réunion en préfecture, à peu près à la même époque. J'ai encore les documents. J'ai bien expliqué à l'époque que la trajectoire DGAC sur laquelle nous travaillons, qui peut présenter par ailleurs des inconvénients, et là-dessus on n'a jamais dit le contraire, le positionnement de cette trajectoire était justifié par le fait qu'il ne fallait pas gêner les départs. J'ai les dessins. J'ai les transparents qui ont été présentés à ce moment-là.

Nous avons les transparents qui ont été présentés en Commission Consultative de l'Environnement en janvier 2001 à la Préfecture de Région où nous avons expliqué en quoi finalement l'interférence entre les arrivées et les départs nous conduisait à avoir une trajectoire aussi Nord que possible.

Nous l'avons aussi dit dans le dossier qui est sur le site Internet. Il y a un paragraphe qui parle de cette problématique.

Ensuite, c'est vrai que le problème est arrivé au niveau du comité de pilotage en juillet lorsque, effectivement, il est apparu à

l'analyse de ce qui était proposé qu'il y avait des inconvénients en ce qui concerne les interférences entre les arrivées et les départs sur un certain nombre de solutions qui étaient proposées.

Même EUROCONTROL, dans la mesure où sa trajectoire est légèrement plus au sud que celle de la trajectoire DGAC, pose un peu plus cette problématique, même si on peut considérer que le compromis n'est pas mauvais en soi.

Il y a néanmoins une attention particulière à apporter à ce croisement entre les arrivées et les départs. Cela a déjà été présenté. Qu'on ne dise pas qu'on découvre aujourd'hui le problème. Il a été mis sur la table il y a un an, il a été évoqué à différentes reprises, y compris en CCE, et traité au niveau du comité de pilotage. Nous avons les éléments.

M. TAVERNIER (Député, Maire de Dourdan).- C'est faux !

M. BAUDRY (DNA).- Nous avons les éléments, je suis désolé Monsieur Tavernier. Nous avons les graphiques qu'on vous a présentés.

M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Il a raison !

M. BAUDRY (DNA).- En ce qui concerne la Seine-et-Marne, effectivement la trajectoire va survoler à une altitude supérieure à 2.500 mètres en descente, et on a bien vu que l'impact, en terme de nuisance sonore, était inférieur à 60 dB même 55 dB.

Je signale quand même, néanmoins, même si l'approche quantitative peut avoir aussi ses inconvénients, mais on a aussi besoin d'indicateurs, la Seine-et-Marne aussi, les trajectoires actuelles survolent Marne-la-Vallée à 1.500 m. C'est aussi une ville nouvelle, Marne-la-Vallée !

C'est-à-dire que nous supprimons actuellement, par les trajectoires que nous proposons, un survol de 1.500 mètres même en descente vers 1.000 mètres, et que nous mettons une trajectoire qui va survoler effectivement encore, c'est vrai, une autre ville nouvelle, mais qui va se retrouver, à ce moment-là, à plus de 2.500 mètres.

Il faut aussi prendre en considération l'ensemble. C'est-à-dire qu'il y a d'un côté une amélioration significative parce qu'il s'agit d'avions qui sont bas et de l'autre côté des trajectoires beaucoup plus hautes sur des zones urbanisées.

En ce qui concerne la mise en œuvre, quelle qu'elle soit demain, du dispositif, je rappelle que les études d'EUROCONTROL ont été faites avec des simulations mais qui ont duré quelques jours, des simulations qui ont permis de valider un certain nombre de points. Je signale quand même que, dans l'étude EUROCONTROL, il est indiqué 4.000 pieds mais qu'il peut y avoir aussi besoin de l'interception à 3.000 pieds dans certaines conditions de trafic parce qu'il y a aussi besoin d'un certain nombre de degrés de liberté pour assurer le trafic en toute sécurité.

Il faut aussi prendre en considération le fait que, pour pouvoir mettre en place un tel dispositif qui modifie profondément les trajectoires, il est tout à fait primordial, pour des questions de sécurité, de faire fonctionner, sur une beaucoup plus large échelle, le dispositif pour voir si cela passe et si le nominal qui a été élaboré est tout à fait sûr ou s'il y a besoin de faire des ajustements.

C'est tout à fait normal, logique et nécessaire que nous mettions les contrôleurs en quantité, pas simplement trois ou quatre contrôleurs, mais une population assez large de contrôleurs en face d'une nouvelle procédure pour la tester, pour voir quelles sont les difficultés, quels sont les problèmes et ensuite pour pouvoir donner à la sortie dans quel cadre, dans quel gabarit, nos procédures vont pouvoir tenir, quel sera le référentiel qui permettra d'assurer le trafic en toute sécurité. C'est le travail que nous sommes en train de faire.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Duret...

M. DURET (ADP).- Merci. Je serai extrêmement bref en ce qui me concerne. Je voudrais simplement rappeler en référence à certaines interventions, et notamment je crois à celle de M. Lacambre, que ces nouvelles procédures n'ont absolument pas pour but de parvenir à des niveaux de trafic qui seraient sans commune mesure, même qui dépasseraient ce qui résulte des plafonds actuels.

Il s'agit simplement de fluidifier le trafic, d'assurer une meilleure sécurité dans le respect des 250.000 créneaux d'Orly et également dans le respect des capacités de Roissy, étant entendu que, je crois que M. Baudry l'a rappelé tout à l'heure, le dossier d'enquête d'utilité publique prévoyait expressément la possibilité de monter la capacité maximale de programmation horaire aux alentours de 120 mouvements.

Ce sont les deux objectifs qui sont poursuivis. Il ne s'agit pas, encore une fois, par rapport à ce qu'a dit M. Lacambre tout à l'heure, de permettre de dépasser ces chiffres. Ces chiffres demeurent la référence qui est prise en compte.

Nous sommes bien sur l'amélioration qualitative en termes de sûreté, de sécurité et de fluidité. Nous ne poursuivons pas un objectif d'augmentation quantitatif du trafic.

M. LE PRESIDENT.- Je voulais juste vous indiquer que M. le Député Mignon avait posé une question à la première séance de l'Assemblée nationale le 2 octobre sur le problème du nouveau couloir aérien à Orly. Il me fait passer la réponse que Mme Demessine a lue au nom de M. Jean-Claude Gayssot sur le problème des garanties. Je vais la lire si vous le voulez bien :

« Par ailleurs, il est parfaitement compréhensible que vous demandiez que les procédures prévues soient respectées. Les écarts constatés correspondent en général à une instruction du contrôle aérien pour éviter le rapprochement de deux avions ou encore un foyer orageux. Quoi qu'il en soit les décisions qui seront arrêtées seront traduites dans les consignes d'exploitation.

Soyez assuré, Monsieur le Député, que le ministre demandera qu'un suivi du respect des trajectoires soit institué afin de relever, d'analyser les cas où les procédures ne seraient pas respectées. »

Déclaration qui figure au Journal Officiel – débats de l'Assemblée nationale.

Je donne maintenant la parole à M. Hervy.

M. HERVY (maire-adjoint de Chevilly-Larue).- Je voulais dire quelques mots pour me féliciter de la déclaration qu'a faite tout à l'heure M. Duret sur la question de l'utilisation de cet outil de régulation remarquable, comme nous ne cessons de le souligner depuis des années, qu'est la limitation de l'emport moyen ou plutôt les contraintes de capacité qui sont actuellement régulées aux heures de pointe et qu'il est envisagé de réguler en journée pleine, ce qui constitue un premier progrès.

Je voulais m'en féliciter parce que cela fait des années que les élus locaux autour d'Orly ont dénoncé les méfaits de la déréglementation du transport aérien et les conséquences catastrophiques que celle-ci a eu sur la nature du trafic, sur ses conditions économiques et sur les répercussions qui ont été constatées à la fois sur la sécurité des passagers et sur les conditions de vie des riverains.

Il y a un tout qui nécessitait qu'on remette un peu d'ordre et qu'on tire les leçons de l'expérience. On ne peut donc que se féliciter que, de nouveau, cet outil de régulation soit remis à l'honneur.

Cela étant dit, je crois que décider d'avancer dans cette voie aujourd'hui de manière prudente et je crois que nous en connaissons tous les raisons, cela doit s'assortir d'une contrepartie, notamment pour ce qui concerne les compagnies aériennes. La contrepartie nécessaire à mes yeux est de faire en sorte que l'aéroport serve beaucoup mieux son territoire. Je pense qu'il faut progresser dans le même temps sur une requalification du trafic.

Je dis « je pense », mais je crois me faire l'interprète des attentes de beaucoup d'élus du secteur Orly-Rungis. Je ferai à cet égard rapidement des propositions sur trois aspects :

Le premier, c'est la question des vols long-courriers et qui ne concernent pas simplement les liaisons avec les DOM-TOM. La question des vols long-courriers est importante pour le niveau de service offert par la plate-forme aéroportuaire en terme de fret. S'il n'y a pas de long-courriers, il n'y a pratiquement pas de fret et on voit bien à quel niveau l'exploitation de la plate-forme est réduit aujourd'hui.

Nous avons besoin de cela pour servir le territoire, pour qu'on ait peut-être un peu moins de camions sur les routes d'Ile-de-France et, puisque je suis Val-de-Marnais, un peu moins notamment sur l'A86. Cela peut peut-être nous être utile et agréable.

La deuxième proposition, c'est que soit poussée le plus loin possible la desserte du bassin méditerranéen. Pourquoi cette idée-là ? C'est notamment parce que le segment de trafic de fret qui concerne les produits frais qui arrivent au MIN de Rungis par la voie aérienne provient de cette région de notre globe, pour l'essentiel.

Il est tout à fait important là aussi que l'activité du MIN de Rungis puisse s'enrichir de ce segment logistique qui aura peut-être aussi l'avantage d'enlever quelques camions sur les routes d'Ile-de-France.

Troisième élément de proposition, c'est le rétablissement de liaisons suffisantes avec les grandes métropoles européennes parce qu'il ne faut pas perdre de vue que le pôle Orly-Rungis est

aussi un pôle d'affaires qui peut se développer dans cette direction, qui dispose d'opportunités pour cela et qui dispose de sièges sociaux d'entreprise dont le rayonnement est sur le territoire français et européen.

Or aujourd'hui, pour se déplacer en Europe quand on habite cette partie de l'Île-de-France, qu'on y travaille et qu'on y fait du business, il faut vraiment avoir la foi parce que les liaisons avec l'aéroport de Roissy ne sont vraiment pas faciles.

Si nous progressions dans ces directions-là, il y aurait une plus-value économique et sociale pour l'environnement de l'aéroport sur le bassin d'Orly-Rungis qui améliorerait sensiblement l'équation environnement et transport dans le secteur. Ce ne serait pas pour rien dans une issue positive de l'ensemble des débats que nous avons.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur le Maire-adjoint. M. Duret ou M. Baudry je pense reviendra sur ces questions tout à l'heure.

Monsieur Sac...

M. SAC (CG Essonne).- En premier lieu, je voudrais rappeler que le Conseil général de l'Essonne a, depuis le début, été constamment présent dans la mobilisation et le débat en réaffirmant avec force et conviction les critères que sont : la vigilance, la fermeté, la priorité au dialogue et à la concertation.

Je vous rappelle également que l'assemblée départementale a toujours refusé de polémiquer tout en s'attachant à défendre les intérêts de tous les Essonnais qu'ils résident au Nord ou au Sud de notre Département afin qu'une solution favorable à tous nos concitoyens soit retenue par le ministre des Transports.

Quant au projet présenté par EUROCONTROL, nous tenons à vous faire part de certaines satisfactions, mais également de réserves sur l'analyse présentée.

Satisfactions d'abord sur la méthode : un débat transparent, une large concertation ont eu lieu avec les élus et les associations.

L'étude menée par EUROCONTROL a été réalisée en toute indépendance, prenant en compte notamment nos exigences, à savoir : la sécurité et la qualité de la vie et non les critères de fluidité du trafic.

Pour ce qui concerne la qualité de la vie des Essonnais, deux éléments fondamentaux : l'altitude de passage des avions et la réduction du nombre de personnes survolées.

Toutefois, un certain nombre d'interrogations demeurent. La solution préconisée par EUROCONTROL qui fixe le tracé à 3.300 mètres d'altitude entre Saint-Arnoult et Morsang-sur-Seine sera-t-elle respectée par les services de la navigation aérienne ?

Des garanties doivent nous être apportées sur le respect de ces procédures et nous ne manquerons pas d'interpeller le ministre des Transports à ce sujet.

Reste en suspens la gestion du conflit d'intérêt entre les couloirs de décollage vers le Sud et d'atterrissage vers le Sud-Est de notre Département. Des études complémentaires se révèlent nécessaires afin d'évaluer le réel impact sonore du nouveau tracé sur les décollages qui nécessairement doivent se faire au-dessous du couloir d'atterrissage.

Compte tenu des précisions et garanties qu'il reste à nous apporter, lors du vote je m'abstiendrai.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Beaubillard...

M. BEAUBILLARD (Ass. Villeneuve-le-Roi et PEGASE).-

Je voudrais d'abord annoncer mon vote favorable pour le dossier qui nous est présenté. Je voudrais expliquer pourquoi.

D'abord je considère que ce dossier présente un caractère d'avancée très notable dans la concertation, dans la recherche du compromis le meilleur possible après avoir entendu tout le monde.

Je note, mais d'autres personnes l'ont dit avant moi, que cela vient après qu'il y ait, depuis 1997, une nouvelle façon d'envisager les choses.

Si effectivement nous considérons qu'il faut échapper et ne plus retomber dans un type de société productiviste, il faut jouer le jeu d'un développement durable. Cela demandera peut-être du temps, cela se fera pas à pas, mais je crois que nous avons entrepris ce chemin.

La mise en place d'une autorité indépendante, la mise en place de Commissions Consultatives de l'Environnement sous une nouvelle forme - autrefois nous n'étions pas un tiers - un tiers - un tiers ici, les associations par exemple étaient portion congrue dans les anciennes commissions – signifient pour moi qu'effectivement les choses vont dans le bon sens, ce qui n'était pas du tout le cas, comme je le disais, avant 1997.

Pour ce qui est du dossier proprement dit, je note qu'il s'agit d'un compromis, c'est évident, mais d'un compromis qui résulte d'un débat où effectivement les associations et les élus aussi ont eu loisir de présenter des propositions. C'est ce qui nous a amené d'ailleurs au compromis d'EUROCONTROL - je ne développe pas, d'autres personnes l'ont dit peut-être mieux que moi encore.

Ce qui m'intéresse également, c'est le fait que nous avons, pour la première fois, un volet impact sonore, étude des retombées des nuisances. Jamais il ne nous a été présenté un volet aussi intéressant - je dis bien intéressant - que celui que nous présente cette fois-ci à la fois le centre expérimental d'EUROCONTROL - c'est

dans le dossier que nous avons reçu et que nous avons chacun lu attentivement – et AEROPORTS DE PARIS avec son Cédérom.

Je trouve cela intéressant justement dans cette notion de recherche d'un développement durable.

Ceci me conduit à faire cette proposition, Monsieur le Préfet, pour les travaux futurs de notre Commission Consultative, d'élaborer ensemble – il ne faut pas demander à des technocrates de le faire seuls - une sorte à la fois de méthode mais aussi de recherche de schéma de bilan où effectivement à côté des volets économique et technique, il y aurait un volet environnement qui serait pris en compte et d'égale façon avec le même poids.

Nous pouvons je pense le mettre en route en nous appuyant sur les éléments que nous ont fournis à la fois EUROCONTROL et AEROPORTS DE PARIS.

J'insiste sur ce point parce que, à coup sûr, une trajectoire, quelle qu'elle soit, apporte des nuisances. Je vis continuellement sous des trajectoires entre 200 mètres et 0 mètre. Le type de nuisance que je ressens – je le ressens fortement – j'admets que lorsque l'avion vole à 3.000 mètres, il y a un certain degré de nuisance, je ne le conteste pas et je suis favorable à ce que, même à ces hauteurs-là, on puisse rechercher le meilleur compromis possible, comme c'est le cas aujourd'hui avec la solution que propose EUROCONTROL.

Mais, entendons nous bien, si nous voulons un développement du transport aérien, plus exactement un développement possible des déplacements des hommes, des femmes partout, il faut admettre qu'un développement durable doit apporter à coup sûr des inconvénients et notre mission à nous c'est de nous battre pour que ces nuisances n'augmentent pas et qu'elles soient de plus en plus réduites au travers d'avancées technologiques.

Cependant, je suis un militant très fortement engagé dans le mouvement associatif de l'environnement. Encore une fois,

Villeneuve-le-Roi et Ablon : entre 200 mètres et 0 mètre puisque la piste appartient au territoire de Villeneuve-le-Roi.

Une toute petite remarque, parce que M. DURET a évoqué le problème de l'emport moyen, c'est une chose sur laquelle nous nous sommes battus depuis très longtemps. Sans doute y a-t-il aujourd'hui un signe. On ne se met plus à l'idée libérale qui a été souvent avancée : cela va se corriger naturellement, on va retrouver un emport moyen qui va remonter. C'est une thèse que vous avez vous-même développée, si je me souviens bien.

Maintenant, on en vient à l'idée qu'il faut réintroduire une régulation et on dit : « les obligations qui ont été faites aux compagnies aériennes de mettre des capacités minimales pendant les heures de pointe, on va les étendre dans la journée. » Je veux bien, c'est un pas en avant, mais je rappelle qu'un arrêté du 15 novembre 1994 faisait que les seuils de capacité minimale pour les liaisons les plus denses, celles de Toulouse, de Marseille et de Nice par exemple, devaient être situés à 140 sièges offerts, et que depuis 1994, sans doute pour satisfaire la guerre concurrentielle entre les compagnies, on a fait baisser le seuil de 140 à 100.

Je voudrais que notre commission enregistrant ce souhait des uns et des autres de relever l'emport moyen donne un appel pressent auprès du ministre de façon à ce que ce soit le seuil aussi des capacités minimales qui soit relevé.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Madame...

Mme THIEBAU (UFCNA).- Merci Monsieur le Préfet.

Le projet d'EUROCONTROL qui nous est présenté aujourd'hui est très loin de ce qu'on avait tous espéré en matière d'environnement. Par contre, géographiquement, il est très proche du premier projet proposé par la DGAC.

Aujourd'hui, on nous présente une fois de plus un projet sans aucune garantie et on va nous demander, à l'issue de la réunion, de nous prononcer. Les garanties, c'était aujourd'hui qu'il fallait les proposer et en débattre aujourd'hui.

Les contrôleurs aériens, tout à l'heure, ont émis des doutes sur le respect de cette proposition, notamment en matière d'altitude. M. BAUDRY, je crois, a également évoqué un problème de fluidité qui pourrait éventuellement remettre en cause l'interception ILS à 1.200 mètres, en tout cas occasionnellement.

On a l'impression aujourd'hui qu'on nous propose un projet qui n'est pas vraiment finalisé. Dans cette optique-là, je vois mal comment les associations peuvent adhérer à un pareil projet. Evidemment, nous serons contre ce projet.

Si vous le permettez, Monsieur le Préfet, j'ai été assez brève, je voudrais que M. Poutier puisse conclure également.

M. LE PRESIDENT.- C'est moi qui préside. M. Poutier aura la parole dans le prochain tour, comme M. Bonnetain qui me l'a redemandée. On fait un tour, Madame, ce n'est pas vous qui présidez.

Du côté des professions, Monsieur...

M. CAGNOT (SNPL).- Je vais vous livrer brièvement notre point de vue. Tout d'abord, je rappelle que c'est un point de vue technique et non pas politique bien sûr. Plus précisément, notre souci est d'estimer si les modifications proposées restent dans les limites qui vont permettre de garantir le maintien d'un niveau satisfaisant de la sécurité des vols.

Bien qu'il reste des zones floues dans ce projet - il laisse une marge d'interprétation possible, j'espère qu'elle sera bien utilisée - le projet est pour nous acceptable, au détail près que s'il faut relever l'altitude d'interception de l'ILS, il faut que ce soit à la

condition également de relever l'altitude de transition de la région parisienne ou de prendre toutes autres dispositions équivalentes, ceci afin de garantir une interception en altitude, c'est-à-dire à 4.000 pieds et non pas au niveau 40, 50 voire 60.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. SUBIRANA (Air France).- Il y a très peu de temps, une année simplement, que je suis dans le milieu de l'environnement des compagnies aériennes, j'ai un regard neuf qui me permet de voir tout ce qui s'est passé depuis une année.

Depuis une année, je constate qu'on a tous travaillé dans un esprit de considération, c'est-à-dire qu'on s'est à peu près écouté, dans un esprit d'objectivité, c'est-à-dire que les uns et les autres ont essayé d'être objectifs, et dans un esprit de transparence et de professionnalisme.

Une fois qu'on a dit cela, c'est très bien, tout le monde s'est écouté, seulement on a tous des positions qui divergent.

Revenons sur le problème qui nous préoccupe : la refonte des procédures de l'entrée dans l'espace aérien parisien. On doit le juger, non pas, à mon avis, avec toutes les préoccupations qui ont été énoncées jusqu'à présent, mais il faudrait savoir pourquoi on a fait cela. Toutes les études ont été faites dans un objectif de sécurité, de respect de l'environnement et aussi de capacité. Il y avait trois points qui étaient jugés.

En tant que compagnie aérienne Air France, j'aimerais simplement me positionner sur les deux premiers critères qui sont la sécurité et l'environnement.

La sécurité : chaque fois qu'on peut faire des progrès dans ce domaine, je crois qu'il ne faut pas remettre aux calendes grecques l'application des possibilités d'amélioration.

Lorsque l'accident se produit, on le regrette très vivement. C'est vrai que jusqu'à présent on a travaillé dans de bonnes conditions. Mais, si on découvre des moyens d'amélioration qui ne remettent pas en cause fondamentalement toutes les idées d'auparavant, il faut faire rapidement et appliquer les principes de sécurité que l'on propose, à savoir : l'ouverture d'un quatrième point d'entrée me semble objectivement nécessaire.

Il y a ensuite l'environnement. Il va de soi que ce problème de sécurité rejoint celui de l'environnement. Le trafic va être plus fluide et sera plus facile à gérer. En plus, il apporte un soulagement pour certaines personnes au sol et certains riverains. Pourquoi s'en priver et pourquoi ne pas aller directement au fond du sujet et puis commencer appliquer une amélioration qui d'une part améliore considérablement la sécurité et d'autre part améliore l'environnement ?

En tant que Compagnie Air France, je voudrais simplement rappeler que la compagnie pense également à l'environnement. On en veut pour preuve le retrait de ses avions chapitre 2 qui a été réalisé une année plus tôt que le règlement européen. Je vous rappelle que, depuis le 1^{er} mars 2001, il n'y a plus d'avion chapitre 2, autrement dit les 18 avions qui existaient deux ans auparavant ont été supprimés de sa flotte. Cela représente des efforts considérables. Il ne faut pas croire qu'on achète un avion comme on achète une voiture, hélas.

C'est pour cela que nous allons nous positionner dans l'application et l'acceptation de la refonte des procédures d'entrée dans Paris le plus vite possible.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Madame Campion puis M. Béteille.... Je demande que vos interventions puissent devenir de plus en plus ramassées.

Mme CAMPION (Sénatrice de l'Essonne, Maire de Bouray-sur-Juine).- Merci Monsieur le Préfet.

Effectivement j'ai demandé à prendre la parole en tant que Sénatrice du Département de l'Essonne et également pour m'exprimer au nom de l'ensemble des élus du Département de l'Essonne au-delà du seul sud-Essonne ainsi que pour appuyer l'intervention que Yves Tavernier a faite tout à l'heure en notre nom à tous.

Pour redire qu'aujourd'hui nous n'avons pas plus qu'hier de garanties quant au respect des procédures. C'est une question que nous avons posée dans un courrier adressé au lendemain de la réunion du comité de pilotage qui s'est tenue ici même et à laquelle nous étions conviés et lors de laquelle EUROCONTROL nous a exposé son projet.

Aucune réponse non plus à cette demande sur l'état des lieux du trafic actuellement constaté au-dessus de notre département.

Revenir aussi un instant sur l'intervention de M. Baudry et sur la réponse qu'il apportait à la remarque de Yves Tavernier sur la « découverte » des incidences des couloir arrivées sur les couloirs départs existant.

Lui rappeler que dès que nous avons pris connaissance de cet élément d'information important, nous n'avons jamais obtenu de réponse quant à ce sujet, notamment lorsque nous interrogeons la DGAC quant aux zones concernées par ces incidences du couloir arrivées sur le couloir départs.

Je rappelle aussi que ce n'est que récemment que nous avons pu travailler sur des cartes qui étaient précises et que nous avons pu, de cette manière, voir les zones qui allaient être concernées.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Sénateur...

M. BETEILLE (Sénateur, Maire de Brunoy, Président de l'Union des maires de l'Essonne).- Merci Monsieur le Préfet.

Je voulais intervenir d'abord pour reconnaître la qualité du travail qui a été effectué notamment par EUROCONTROL et la concertation qu'il y a eue sur ce projet tout en regrettant tout de même qu'il ait fallu plusieurs manifestations pour obtenir que cette concertation s'engage et que soit pris enfin en compte, ce qui n'était pas le cas auparavant, le critère environnemental dans la réflexion sur les couloirs et les procédures d'atterrissage et de décollage.

Sur le fond, vous avez souhaité qu'on soit bref, je le serai, je ne vais pas répéter ce qu'ont dit avant moi Georges Tron et Yves Tavernier. Cela dit, il me semble quand même qu'il faut rappeler que, dans cette affaire, il y a 220 nouveaux avions qui viennent survoler l'Essonne et le sud de la Seine-et-Marne, ce n'est pas rien, et que même si on nous dit qu'il y a moins de personnes survolées - je ne reprendrai pas l'analyse qu'a faite Yves Tavernier sur la quantité de personnes survolées - il n'empêche que si un certain nombre de communes ne sont plus survolées par des avions d'Orly, elles le seront par des avions de Roissy d'une part et que d'autre part ces 220 avions vont, quel que soit le trajet et quel que soit le couloir qui sera finalement adopté, créer des nuisances nouvelles sur ce département.

Dans le travail qui a été fait, je voudrais ne retenir , pour m'en féliciter peut-être, que la question des hauteurs. C'est vrai qu'en remontant les avions, ils seront moins bruyants sauf qu'à la suite des débats que j'ai entendus aujourd'hui, nous ne sommes absolument pas assurés que ce sera le cas, dans la mesure où les contrôleurs aériens nous disent qu'il va falloir étudier, que cette étude n'est pas faite aujourd'hui et que, dans ces conditions, on ne sait pas si les hauteurs qui sont proposées par EUROCONTROL seront véritablement celles que nous constaterons tous les jours au-

dessus de nos communes. De plus se pose le problème du palier des couloirs de décollage qui sont encore plus bruyants que les couloirs d'atterrissage.

Dans ces conditions, je ne vois pas comment aujourd'hui la CCE d'Orly pourrait donner suite à ces propositions dans l'état où nous nous trouvons des études. Il est nécessaire d'aller plus loin.

Le deuxième point sur lequel je souhaitais intervenir, et je rejoins ce que disait tout à l'heure le représentant de Ile-de-France Environnement, c'est que depuis plusieurs années, on nous amuse avec la question de la création du troisième aéroport, alors que nous savons très bien que les trafics vont augmenter dans les années qui viennent et que si, aujourd'hui, on dégage des nouvelles possibilités de trafic, il faudra bien répondre aux besoins de transport aérien.

Je considère aujourd'hui que, tant que nous n'avons pas l'assurance qu'enfin on prendra une décision sur ce troisième aéroport et qu'on ne va pas nous la reporter toutes les trois semaines en nous expliquant que le ministre va prendre sa décision dans les jours qui viennent, il n'est pas possible d'accepter les propositions qui nous sont faites aujourd'hui.

(Applaudissements sur les bancs des associations)

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas parce qu'on siège dans une assemblée.. ! Je peux applaudir aussi toutes les interventions ! Il ne faut pas se tromper de cadre dans lequel nous sommes !

Je ne reviendrai pas sur ce qui a déjà été dit à plusieurs reprises dans les remarques : sur les garanties, je n'y reviendrai pas, y compris sur la façon dont a été mené l'ensemble de la procédure, ce serait alourdir la discussion.

Monsieur Baudry ou M. Duret, avez-vous quelques remarques complémentaires à faire brièvement ?

M. BAUDRY (DNA).- Merci Monsieur le Préfet.

J'évoque le problème des garanties. Nous allons inscrire, dans les procédures, c'est-à-dire la méthode normale de travail, les enseignements qui nous ont été donnés à travers l'étude d'EUROCONTROL.

Vous critiquez le fait que l'étude n'ait pas abouti. Je crois qu'aujourd'hui, compte tenu de l'étude qui nous est fournie, il est de notre devoir de nous assurer qu'elle marche avec les principaux intéressés. C'est incontournable.

On peut faire des études sur le papier, on peut, avec les connaissances que l'on a, imaginer un nouveau dispositif ; à un moment donné, il faut savoir si, dans la pratique, on sait le faire. On est dans ce stade-là et, en tout cas, croyez qu'il y a la volonté ferme d'inscrire dans les procédures normales de travail les enseignements d'EUROCONTROL.

On dit : « oui mais vous évoquez que peut-être il faudrait utiliser 3.000 pieds et pas 4.000 ». Deux remarques : premièrement aujourd'hui on le fait à 3.000 pieds. C'est-à-dire qu'on fasse les nouveaux couloirs ou pas, on est à 3.000 pieds, et les propositions qui sont faites nous conduisent à les augmenter. Vous avez intérêt à ce qu'on mette en place le nouveau dispositif parce qu'on va rehausser à 4.000 pieds.

Il est vrai aussi que les 4.000 pieds, on ne les garantit pas à 100 %, non pas pour des raisons de fluidité, mais pour des raisons de sécurité.

C'est-à-dire que, lorsque vous avez deux avions qui, pour une raison ou une autre, ont un problème d'approximation ou de différence de vitesse, de différence de conduite de machine, etc. qui ne sont pas dans la maîtrise des contrôleurs, puisque ce sont les pilotes qui conduisent les avions, le contrôleur a besoin de marge de manœuvre autour de la trajectoire nominale pour assurer la sécurité.

C'est ce que j'ai dit, je n'ai pas parlé de fluidité, j'ai parlé de sécurité.

Il est vrai aussi que le relèvement à 4.000, voire au-delà, il faut l'étudier, renvoie à une question délicate technique. On a parlé d'altitude de transition, je ne vais pas faire un cours sur l'altitude de transition, mais c'est une altitude très importante dans la circulation aérienne parce que c'est une altitude qui indique à quel moment on change de référence altimétrique. Aujourd'hui, ce changement de référence est bas. Il faut le rehausser pour pouvoir garantir, dans de bonnes conditions, la capture des ILS à 4.000 pieds voire plus haut. En tout cas, il y a des expérimentations qui sont faites sur Roissy dans ce sens aussi pour rehausser l'altitude.

On nous dit : « vous ne donnez pas d'indication sur la réalité ».

Je signale que, dehors, il y a un document qui a été fait par ADP qui donne, sur deux jours caractéristiques : un par vent d'est et un par vent d'ouest, quelle a été la réalité observée deux jours chargés dans l'année. C'est indicatif puisque c'est une journée caractéristique, ce n'est pas toutes les journées. C'est une information qui est donnée. Par ailleurs, je sais que AEROPORTS DE PARIS travaille, mais avec quelques difficultés techniques avec les fournisseurs, sur l'amélioration du dispositif pour pouvoir, et je crois que c'est tout à fait logique et on s'inscrit dans cette perspective, indiquer quelles ont été les trajectoires et apporter les explications si nécessaire.

Nous nous inscrivons dans cette perspective et c'est tout à fait normal, nous le ferons.

En ce qui concerne le débat sur « vous retirez des trajectoires, mais finalement d'autres vont les remplacer », je rappelle qu'au global, que ce soit Orly tout seul ou que ce soit Orly et Roissy, les nouvelles trajectoires ont pour effet de diminuer très sensiblement – je dis bien « très sensiblement » - le nombre de personnes survolées dans des tranches inférieures à 3.000 mètres.

M. LE PRESIDENT.- On va prendre une dernière série d'interventions. Il n'y en a plus du côté des maires qui ne sont pas membres de la CCE.

Monsieur Herry...

M. HERRY (Comité Défense aéroport Orly).- Juste une remarque historique : à entendre un certain nombre de collègues des départements limitrophes, le débat qui s'est conclu par les 20 propositions exposées par le ministre en mai 1999 avait été introduit en été 1998 parce qu'il y avait toute une série d'élus – je dis bien d'élus – de l'Essonne, du Val-de-Marne, etc. qui considéraient à l'époque que le plafonnement était devenu une aberration économique.

Je crois qu'il est important de souligner cela pour constater qu'il n'y a pas en quelque sorte des populations qui pourraient être conduites à accepter tout et n'importe quoi lorsque les avions sont à 200, 300 ou 400 mètres, et qu'il y en aurait d'autres... parce que la réalité est qu'une grande partie des salariés de l'activité aérienne habite dans les départements limitrophes, mais certainement pas en face des trajectoires de l'aéroport d'Orly, ce qui rend évidemment naturel le fait qu'il y ait une pression pour limiter les contraintes qui pèsent sur son développement. Le plafonnement peut être considéré comme une contrainte.

Je n'ai pas entendu ces maires, ces élus, dire quelques mots. Il a fallu toute la pugnacité de l'association des maires des communes riveraines pour imposer le maintien du plafonnement d'Orly qui était extrêmement menacé à l'époque.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Je vous demande à tous d'être extrêmement brefs car il est 12 heures 23.

M. COURTE (Association AVION) .- J'ai juste une question à poser. Qui fait opposition à l'élaboration du PEB et du PGS qu'on nous avait promis dans la charte de l'environnement en 1999 ?

M. LE PRESIDENT.- On va vous répondre.

Monsieur...

M. OFFENSTEIN (Président Association OYE 349).- Dans l'état actuel du dossier, nous nous prononcerons contre le nouveau couloir aérien car nous souhaitons une décision préalable sur le troisième aéroport. Risque d'augmentation du trafic puisque augmentation de capacité.

Nous craignons que les réserves des contrôleurs et des pilotes remettent en cause les avancées que nous pouvions entrevoir dans le projet EUROCONTROL et qui nous intéressent particulièrement. Je parle de l'interception de l'ILS à 4.000 pieds.

Je voudrais poser une question à M. Baudry. Nous avons eu la confirmation et l'affirmation par lui-même dans un courrier qu'il nous avait adressé en mai 2001 pour une interception à 3.000 pieds. Or nous constatons sur les faits que nous sommes très rarement à 3.000 pieds et beaucoup plus souvent à 2.000 pieds.

Pour l'instant, nous sommes un peu dubitatifs. Aujourd'hui, tout n'est pas fait pour que ces nuisances soient réduites à l'atterrissage, mais aussi au décollage. Je parle du respect du radial 86° pour une population qui souffre aujourd'hui des deux flux.

Nous demandons une concertation supplémentaire et une décision préalable du troisième aéroport. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Je reviens sur le troisième aéroport, j'aurais dû répondre à la remarque de M. Béteille tout à l'heure. Ce gouvernement a engagé le travail de débat public sur le troisième

aéroport. La décision est proche d'être prise sur ce point. Je n'admets pas que l'on dise qu'on amuse la galerie avec le troisième aéroport ! Ou alors, ceux qui au sein de la commission...

M. LACAMBRE.- Absolument !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Lacambre, je me donne la parole, alors vous m'écoutez une seconde, même si vous n'êtes pas d'accord ! Je crois que vous avez beaucoup de mal à écouter les personnes qui ne sont pas d'accord avec vous, Monsieur Lacambre. Il faudra que vous en teniez compte.

Dire que ceux qui ont consacré depuis six mois tout leur travail au débat public autour du troisième aéroport n'auraient fait que s'amuser, je ne suis pas sûr qu'ils considèrent qu'ils aient fait cela pendant l'été !

Monsieur Bonnetain...

M. BONNETAIN (ADEV).- Je voudrais rapidement revenir sur les deux conditions préalables posées par M. Souchard d'IDFE.

L'engagement du gouvernement sur un troisième aéroport dans le bassin parisien et les dispositions législatives pour pérenniser les plafonnements de l'exploitation existant sur Roissy et Orly, est-ce une position responsable vis-à-vis de l'intérêt général de l'Ile-de-France ?

Est-ce cohérent avec la volonté de défendre l'environnement et la qualité de vie ?

Car ces conditions reviendraient à reporter d'un an la décision selon la conjoncture actuelle française.

Pour le troisième aéroport, les associations de défense de l'environnement et les élus responsables de la qualité de vie de leurs administrés en Ile-de-France exigeront, au cours d'une manifestation

prochaine, le samedi 10 novembre, 14 heures, place Denfert-Rochereau à Paris, le lancement, dès aujourd'hui, d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien.

Revenons à la décision sur l'avenir de ce dossier soumis à notre délibération aujourd'hui.

Mesdames, Messieurs, les temps ont changé. Hier, la rentabilité, le profit suivaient directement l'exigence de sécurité. A titre d'exemple, Air Inter donnait une prime mensuelle d'intéressement aux commandants de bord qui accomplissaient leur vol en un minimum de temps. Ce temps est révolu.

M. Hendricks d'EUROCONTROL témoignait le 19 septembre, qu'en tant que contrôleur à Amsterdam, il y a dix ans, il opérait la navigation dans les temps les plus brefs. En Europe, aujourd'hui, ces temps sont révolus.

Aujourd'hui, tous les responsables : l'ACNUSA, DGAC, ADP recommandent le triptyque dans l'ordre : sécurité – environnement – économie de l'exploitation.

Or, des améliorations considérables nous sont proposées aujourd'hui, citées rapidement par M. Hendricks pour des raisons de sécurité des vols en région parisienne. Moins de populations survolées, moins de bruit, moins de retard, réduction de la pollution atmosphérique grâce aux trajets plus longs et émission de particules réduite.

Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, réaliser c'est admettre que c'est imparfait.

Il faut dépasser la contestation jubilatoire, il faut dépasser les craintes irraisonnées et rechercher une connaissance objective de la réalité de la situation, de l'évolution positive apportée par le projet de modification de la circulation aérienne en Ile-de-France.

Instruits par cette connaissance précise de la modification proposée, nous pouvons conduire une réflexion courageuse sur

l'intérêt général de toute la région d'Ile-de-France concernée afin de faire un choix conscient, rationnel et responsable.

L'ADEV votera pour l'adoption de la modification proposée incluant le projet d'EUROCONTROL pour le passage sur l'Essonne.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. HUSSON (AVION – Valenton).- Nous sommes directement dans la partie terminale de la seringue et, comme le disait mon collègue de Villeneuve-le-Roi tout à l'heure, nous subissons tous les jours les avions, mais tel n'est pas mon propos.

J'ai une question à poser, Monsieur le Préfet. La proposition d'EUROCONTROL sur laquelle on va émettre un avis, puisque ce n'est que consultatif, est une étude globale au niveau des flux aériens. La question que je veux poser préalablement et juste avant le vote est simple : quelles sont les conséquences que l'on peut éventuellement tirer du vote négatif qui a eu lieu hier par la CCE de Roissy sur l'intégralité de l'étude d'EUROCONTROL ? Je suis évidemment incapable de l'apprécier pour le moment. Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Monsieur...

M. BELOT (CIPE).- Je me fais ici l'interprète des attentes de mes concitoyens qui sont des populations riveraines de l'aéroport d'Orly, c'est-à-dire Paray-Vieille-Poste et Morangis qui ne sont pas directement concernées par la restructuration des trajectoires aériennes, des arrivées et départs, mais qui sont très sensibles aux mouvements de l'aéroport, en particulier du couvre-feu mais qui, en même temps, souhaitent un développement du pôle Orly-Massy-Rungis, car cela concerne de nombreux emplois de personnes qui habitent ces communes.

On passe sur une nécessité de l'augmentation de l'emport moyen, comme le disait M. Duret, qui semble une obligation si l'on veut allier environnement et développement durable de l'aéroport d'Orly.

En ce qui concerne les garanties dont on a beaucoup parlé, j'aimerais qu'on puisse préciser quel serait le rôle éventuel, et si cela est réaliste, de l'ACNUSA.

Merci Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. POUTIER (UFCNA).- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, je vais être assez bref. L'ordre du jour aujourd'hui est de se prononcer à propos du projet d'EUROCONTROL de couloirs d'atterrissage sur Orly par vent d'Ouest.

En tant que représentant de l'UFCNA qui a pour vocation de rassembler les associations qui luttent contre les nuisances aériennes, mon souci a été justement d'aller écouter ce que disent les associations situées à la verticale du couloir d'EUROCONTROL.

Il y a 19 communes survolées, mais il y a aussi des communes situées à moins de 3 km de ce couloir d'EUROCONTROL : elles sont 14. Au total 33 communes.

Depuis quinze jours, ces associations se sont retrouvées au cours de trois réunions au cours desquelles elles ont pu exprimer leur position par rapport au projet d'EUROCONTROL sur lequel nous devons nous prononcer.

11 associations sous le couloir sont venues à ces réunions, et 8 associations à moins de 3 km, soit un total de 19 associations sur 33.

Comme tous les orateurs aujourd'hui, j'ai participé à de très nombreux débats qui m'ont amené à quelques réflexions dont je ne ferai pas état aujourd'hui. Elles sont annexées dans ce dossier-là

qui est à votre disposition. Je vous les donnerai à la fin de la réunion.

Comme la plupart des opinions ont déjà été faites par les orateurs, je ne vais pas les répéter.

Hier soir, les représentants des 19 associations qui sont donc directement concernées par le projet d'EUROCONTROL et dont je me fais aujourd'hui le porte-parole, je suis manifestement le seul porte-parole de toutes ces associations de ces communes à la verticale du couloir ou à moins de 3 km, je vais lire cette déclaration :

« Les associations luttant contre les nuisances aériennes en Essonne font la déclaration suivante à la CCE d'Orly le 16 octobre 2001 :

Les associations ne peuvent accepter qu'après un combat d'un peu plus de deux ans, des manœuvres évidentes soient à ce jour faites pour nous imposer un couloir d'atterrissage, celui d'EUROCONTROL, assez proche géographiquement du projet initial de la DGAC et à une altitude non garantie, avec des conséquences de paliers obligatoires pour le décollage des avions d'Orly.

En conséquence,

1/ Elles n'accepteront pas de nuisances supplémentaires au sud de l'aéroport d'Orly et donc pas de nouveaux couloirs.

2/ Elles exigent qu'on réduise les nuisances aériennes sonores et atmosphériques existantes pour revenir à la situation antérieure à la libération de l'espace aérien de Brétigny-sur-Orge et l'améliorer.

3/ Elles revendiquent qu'il y ait un contrôle citoyen pour les élus, les associations et tous citoyens via Internet, comme aux Etats-Unis, pour les trajectoires et les altitudes au décollage comme à l'atterrissage, avec de lourdes sanctions exigibles et recouvrées effectivement en cas d'infraction, versées au bénéfice des communes sinistrées.

C'est pour toutes ces raisons et pour obliger la DGAC et ADP à avoir une attitude cohérente et respectueuse des riverains de l'Essonne que nous appelons toute la population, les associations et les élus à manifester à Paris le 10 novembre prochain à l'initiative de l'UFCNA. »

M. LE PRESIDENT.- Ce ne sera pas la même manifestation, j'ai cru comprendre, que tout à l'heure.

Monsieur...

M. GEOFFROY (Maire de Combs-la-Ville).- Combs-la-Ville est une commune qui est partie intégrante de la ville nouvelle de Sénart qui a été évoquée à quelques reprises par certains de mes prédécesseurs au micro.

Je voudrais tout d'abord vous remercier, Monsieur le Préfet, de l'invitation que vous avez adressée à certains élus et à certaines associations non membres de la CCE pour venir participer à ces débats, entendre les diverses interventions et mieux connaître, s'il en était besoin, le projet, ses conséquences et ses prolongements.

Je voulais également vous dire combien nous avons été sensibles à l'effort qui nous est apparu, au fur et à mesure, véritablement sincère et loyal de concertation engagée par l'Etat, suite à l'ensemble des protestations et manifestations qui ont réuni beaucoup de monde, plusieurs milliers d'habitants d'Ile-de-France concernés par ce projet.

Se satisfaire de cette concertation ne veut pas dire se satisfaire de ses résultats. Si nous devons constater la très grande qualité du travail et de la présentation qui en est faite par EUROCONTROL, nous sommes amenés, nous élus de Sénart, à nous prononcer de manière extrêmement réservée, si ce n'est hostile à la proposition qui est faite aujourd'hui.

Pourquoi ?

Premièrement parce que, et c'est bien confirmé aujourd'hui, nous avons la confirmation de trois éléments qui nous inquiètent. Le premier qui est peut-être anecdotique mais il mérite d'être rappelé, c'est que le projet initial de la DGAC n'a jamais été abandonné, contrairement à la lecture un peu facile que certains ont cru faire du communiqué ministériel du 18 juin. Lecture qui a conduit à un comportement de la part de certains, et je le dis très clairement, qui ont rendu un bien mauvais service aux populations qu'ils prétendaient pourtant défendre.

Deuxième élément dont nous avons confirmation aujourd'hui et qui nous inquiète terriblement, c'est que, et vous l'avez vous-même dit, Monsieur le Préfet, il ne s'agit pas au-dessus de Sénart de survoler à 3.300 mètres d'altitude, mais plutôt à 2.500. Et j'ai noté la prudence avec laquelle les représentants de la DGAC disaient : « un peu plus de 2.500 » sans parler des 3.300 qu'on nous avait pourtant annoncés il y a quelque temps.

Troisième élément qui est également confirmé aujourd'hui, c'est que le nouveau projet présenté par EUROCONTROL survole bel et bien l'agglomération nouvelle de Sénart.

Contrairement à la présentation qui pouvait en être faite, selon laquelle, quand on regardait les cartes, on avait plutôt le sentiment que le projet passait quelque part dans un no man's land qui existerait entre Sénart et Melun et qui aurait traduit, si on n'avait pas rétabli les choses, une bien piètre connaissance de la géographie du secteur, puisque, entre Sénart et Melun, il n'y a aucun espace disponible : on passe en un mètre d'une agglomération à l'autre, et ceci devait être pris en compte.

Notre hostilité au projet actuel, même s'il a considérablement évolué dans certains de ses aspects, mais pas dans tous, par rapport au projet initial, tient essentiellement en trois points :

Le premier, je n'y reviendrai pas longuement puisque tout le monde s'est exprimé dessus et vous avez, Monsieur le Préfet, rappelé un certain nombre de choses, c'est celui des non garanties. Le principe en est acquis, et j'ai entendu avec satisfaction la lecture de la réponse fait par le gouvernement à une question du Député Jean-Claude Mignon. Mais on ne se contentera pas du fait qu'il soit annoncé des garanties. On voudra et on préférera que ces garanties soient partie intégrante du dossier et on constate aujourd'hui qu'il n'en est pas du tout question et que ceci sera le cas, éventuellement, ultérieurement.

Deuxième volet de cette question des garanties : j'ai cru percevoir - peut-être me suis-je trompé, mais je ne le crois pas - de la part des représentants des contrôleurs aériens et de la part de certains représentants des pilotes qu'il y avait une interrogation, si ce n'est un doute, sur la capacité qu'il y aurait à bien tenir les altitudes. Or, il est bien question de cela : des altitudes et des nuisances qui en découlent bien évidemment et de leur degré de gravité.

Autre préoccupation qui n'est pas réglée aujourd'hui mais qui nous inquiète terriblement, c'est celle des décollages à l'Est dont on a beau dire qu'elle ne rentre pas dans la problématique, mais qui pourtant en est partie intégrante. Nous avons l'inquiétude très forte à Sénart, après l'éventuel survol à l'atterrissage, que l'on nous décrive comme irrémédiable et comme meilleure solution pour d'autres, mais certainement pas pour nous, de nouvelles trajectoires au décollage qui viendraient nous survoler à des altitudes insupportables, comme ceci est déjà le cas à l'heure actuelle, alors que normalement, nous ne devrions avoir aucun avion sur nos têtes.

J'invite tous ceux qui le souhaitent à venir nous rendre visite un dimanche de beau temps, comme le dernier week-end, pour s'apercevoir que tout ce qui est dit par les uns et par les autres, après coup, est sans commune mesure avec la réalité que nous

vivons et qui est un survol intempestif et inacceptable à des altitudes, la plupart du temps, inférieures à 1.000 mètres.

Enfin, concernant notre agglomération, et là je m'adresse plus particulièrement à Monsieur le Préfet, au représentant de l'Etat, je suis administrateur de l'Etablissement public d'aménagement de la Ville de Sénart depuis bientôt dix ans, et lorsqu'à l'automne 2000, j'ai évoqué la question du projet de couloir aérien devant le Conseil d'administration, j'ai pu constater la surprise des représentants de l'Etat et notamment ceux qui représentaient le ministre de l'Equipement. Ils ont eu comme première réaction, bien sûr sans prendre d'engagement d'un côté ou de l'autre, de trouver pour le moins curieux si ce n'est incongru, l'idée de faire survoler une agglomération en développement par des avions à une altitude posant un certain nombre de problèmes.

C'est là-dessus que je voudrais conclure mon propos, Monsieur le Préfet.

Sénart, pour ceux qui ne la connaissent pas, est une agglomération nouvelle, projet d'intérêt national, donc projet de l'Etat, que les communes ont accepté d'accompagner, et elles le font avec beaucoup de responsabilité. C'est aujourd'hui sur dix d'entre elles et sur deux départements, l'Essonne et la Seine-et-Marne, 95.000 habitants, et c'est demain, dans les quinze ans qui viennent, 150.000 habitants.

On parlait tout à l'heure des populations survolées et on disait que le nombre de populations qui seraient survolées avec le nouveau projet serait inférieur à la situation actuelle. Je vous prie, Mesdames et Messieurs, qui allez prendre part au vote tout à l'heure, de bien noter que ce projet survole aujourd'hui 50.000 habitants de moins qu'il n'en survolera demain, à moins que l'Etat n'ait pris la décision de mettre un terme au développement de l'agglomération de Sénart, et les élus de cette agglomération seraient tout à fait intéressés à le savoir.

Je pense que le ministre des Transports – excusez-moi cette formule un peu triviale – ne devrait pas tirer une balle dans le pied au ministre de l'Équipement, car il s'agit bien du même ministère, sous la même personne et la même responsabilité de M. Gayssot.

Je dirai pour terminer, et ce n'est pas une boutade, que l'État a formé, pour Sénart, beaucoup de projets dans le passé. Peu de ces projets se sont réalisés : le grand Stade, le Tribunal administratif, qu'on nous avait annoncés comme des éléments forts de la crédibilité de cette agglomération en devenir et de l'intérêt que l'État lui portait.

On sait ce qu'il est advenu du grand Stade, on sait ce qu'il est advenu du Tribunal administratif. Je ne suis pas en mesure de dire si cela avait la certitude d'apporter quelque chose de positif, ce que je peux par contre attester c'est que l'effet a été déplorable par rapport à l'image de cette agglomération que pourtant l'État veut continuer à développer.

Je crains fortement que si l'engagement ou plutôt le projet formé à l'heure actuelle par l'État de faire survoler l'agglomération de Sénart par des avions, je me demande si ce projet s'il devait être conduit pour une fois à son terme, ne serait pas un des éléments de l'enterrement de première classe de cette agglomération dont pourtant on nous dit encore qu'on veut la développer, témoin le contrat d'agglomération sur lequel nous sommes en train de travailler avec l'État, après avoir travaillé de manière sérieuse et responsable sur le contrat de ville.

Il ne s'agit pas de jubilation dans notre contestation, comme certains le disaient tout à l'heure. Il s'agit d'une contestation raisonnable, responsable, qui attend des réponses et des garanties de l'État et qui surtout veut dire à l'État que Sénart n'est pas un territoire éloigné qui ne devrait intéresser personne, qu'il est le territoire que l'État a décidé de développer et auquel il doit consacrer un minimum de cohérence.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Madame...

Mme GIRARDEAU.- Monsieur le Préfet, je vous remercie de m'accorder quelques instants, je serai très brève. Je représente Franck Marlin, Député de l'Essonne et Maire d'Etampes.

Je ne reviendrai pas sur tout ce que les élus de l'Essonne ont dit durant ce débat, sinon pour appuyer tout ce qui a été dit. Je voudrais simplement, au niveau du flou qui entoure les propositions au niveau des garanties, apporter un élément qui s'est fait jour au cours des réunions nombreuses que nous avons eues sur le terrain avec la population.

Chaque fois qu'il a été fait état de nuisances, la réponse qui a été donnée était : « Mais oui, mais nous n'avons aucun moyen de contrôler que les avions tiennent bien leur altitude ».

Si, à l'heure actuelle, on n'est pas en mesure de pouvoir contrôler ce qui se passe, on peut avoir les plus vives inquiétudes, et c'est je crois le sens de l'inquiétude de la population et des élus, sur tout projet qui est proposé.

Il faudrait des études beaucoup plus approfondies avant de prendre une quelconque décision.

Merci Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Merci de vos interventions, nous allons procéder au vote.

Avant de le faire, je voulais juste revenir rapidement sur deux ou trois points.

Le premier pour réindiquer à ceux qui s'intéressent au développement du secteur de Massy-Orly-Rungis que c'est pour nous un secteur prioritaire de développement en Ile-de-France. Je

l'ai indiqué tout à l'heure par rapport aux mesures que Jean-Claude Gayssot avait annoncées et que nous mettons en oeuvre. Pour nous, c'est un élément tout à fait essentiel par rapport au développement de ce secteur.

Je redis au maire de Combs-la-Ville, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire au Président Fournier, comme nous avons eu l'occasion de le dire le 19, que les préoccupations liées au développement de Sénart n'échappent pas au Préfet de la Région d'Ile-de-France et ce n'est pas pour rien que c'est un territoire prioritaire de l'Ile-de-France. Il y a d'autres villes nouvelles, ceci étant, qui sont aujourd'hui survolées par des avions à l'intérieur de l'Ile-de-France comme il y a d'autres zones habitées qui le sont.

Nous avons été extrêmement vigilants à ce que le niveau de survol de la ville nouvelle, 2.500 mètres, pour une partie de la ville nouvelle qui sera la partie sud de la ville nouvelle, se fasse à une hauteur qui n'entraîne pas de nuisances pour les habitants autres que celles que peuvent ressentir un certain nombre d'autres personnes à commencer par celles qui étaient survolées et qui sont survolées aujourd'hui par des altitudes de 2.000 mètres, à commencer par les Parisiens.

Sur ce point, nous sommes extrêmement vigilants.

Je ne reviens pas sur ce que j'ai dit tout à l'heure sur les garanties et sur la nécessité d'avoir des garanties. Je crois que M. Gayssot, à travers les propos de Mme Demessine, a été particulièrement clair sur la volonté qu'il avait de voir respecté ce qui avait été dit et ce qui sera décidé.

Monsieur Baudry, avez-vous encore un mot à ajouter ?

M. BAUDRY (DNA).- Merci Monsieur le Préfet.

Dans le débat, souvent on dit : « Il y a de nouveaux avions, on ne les avait pas avant ! », je rappelle qu'à la porte, il y a les relevés des trajectoires qui ont été effectués sur deux journées. Et

notamment pour répondre à M. le Maire de Combs-la-Ville, actuellement, il y a des avions au-dessus de Combs-la-Ville.

Le nouveau couloir, ce sont des avions qui vont être plus hauts que ceux que vous avez aujourd'hui qui correspondent à des trajectoires de départ soit en face à l'Est, soit en face à l'Ouest. Il y a déjà du trafic au-dessus de Combs-la-Ville et le nouveau couloir sera au-dessus.

Je reviens sur un point important, sur les 3.000 et 4.000 pieds. Il n'y a pas de doute à avoir sur le fait que tout sera fait pour pouvoir utiliser de façon systématique le palier à 4.000 pieds. Peut-être pourra-t-on mieux faire encore après, mais il y a un engagement qui a été pris de l'étudier dans le cadre de la CCE et du Code de bonne conduite. Il y a un certain nombre de procédures à revoir, d'habitudes à reprendre pour pouvoir l'opérer, mais en tout cas il y a bien effectivement la volonté d'aller vers une approche à 4.000 pieds.

Cela dit, ce ne sera pas du 100 %. Il ne faut pas raconter des choses qui ne seront pas vraies. Il n'y aura pas du 100 % parce que, de temps en temps, le contrôleur aura besoin d'une marge de manœuvre pour régler un problème de sécurité.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur Baudry.

Nous allons procéder au vote.

Je rappelle que, pour ce vote, comme nous l'avons décidé lorsque nous avons examiné notre règlement intérieur, il peut y avoir des pouvoirs. Ne soyez donc pas étonnés que votre Président qui a reçu un pouvoir, en l'occurrence de Mme Fourcade, utilise deux bulletins de vote. Cela peut être le cas pour d'autres personnes. C'est ce que nous avons décidé lors de l'approbation du règlement intérieur.

Je sou mets à votre vote le projet de réorganisation du dispositif de circulation aérienne en région parisienne, document A

du dossier de consultation, intégrant la trajectoire d'arrivée vent arrière à Orly en provenance du sud-ouest en configuration face à l'ouest proposée par EUROCONTROL, ainsi que les mesures destinées à limiter les nuisances sonores proposées par A.D.P.

Avec l'assistance des différentes personnes, on va compter les bulletins puisque le vote doit avoir lieu à mains levées. Je vous demande d'utiliser le papier qui vous a été donné lors de votre entrée en salle.

Qui donne un avis favorable à ce projet ? ... 36.

Qui vote contre ? ... 13.

Qui s'abstient ? ... 5.

Je vous remercie.

Je passe la parole à M. Duret pour faire le point sur l'évolution du trafic. On renverra à une prochaine CCE, compte tenu de l'heure, l'exposé qui a déjà été fait hier. Je suis désolé pour Monsieur, mais le représentant de Météo-France n'a pas pu rester, il a été appelé à sa direction centrale. M. Duret va faire l'exposé sur les trafics.

4 - Evolution du trafic

M. DURET (ADP).- Merci Monsieur le Président.

Je serai bref. Mon propos s'appuiera essentiellement sur trois transparents qui, je pense, vont vous être projetés d'un instant à l'autre.

Ces transparents retracent le trafic cumulé jusqu'à la fin du mois d'août. Il compare donc les huit premiers mois de l'année 2001 avec les huit premiers mois de l'année 2000. Il ne vous échappera naturellement pas que se sont malheureusement produits des événements au mois de septembre qui pèsent très lourdement sur

les évolutions du trafic ; j'essaierai par conséquent d'actualiser au maximum mon propos au-delà même des transparents.

Le premier d'entre eux porte sur le trafic des passagers. La colonne que vous avez sur la gauche représente le trafic des huit premiers mois de l'année 2000 : 17.282.000 passagers ; la colonne de droite, le trafic des huit premiers mois 2001. Comme vous le constaterez, nous sommes à moins 5,2, c'est-à-dire que nous sommes malheureusement sur une reprise de la tendance à la baisse après deux années 1999 et 2000 qui avaient été des tendances à la stabilisation et même très légèrement à la remontée.

Je reviendrai dans un instant sur les commentaires liés au mois de septembre.

Le deuxième transparent compare les mouvements aux huit premiers mois. Comme vous le constatez aussi, la baisse du nombre de mouvements effectivement réalisés – il s'agit bien des mouvements, il ne s'agit pas des créneaux distribués – s'accroît fortement puisque nous sommes pratiquement à -6 % sur les huit premiers mois de l'année 2000.

Enfin, dernier transparent, en ce qui concerne le trafic du fret, point qui a été évoqué tout à l'heure, vous constatez que, en 2000, le trafic de fret avait très fortement baissé : -21,4 %.

2001, au contraire, est une année de relative stabilisation : -1,3, mais à un point extrêmement bas, puisque nous sommes maintenant aux alentours d'un trafic d'un peu plus de 100.000 tonnes de fret sur l'année, ce qui est très peu de chose au regard de la totalité du fret acheminé par les deux plates-formes.

Si l'on peut revenir un instant au premier de ces transparents, c'est-à-dire aux passagers, je vais maintenant vous indiquer quelles sont les évolutions que nous enregistrons depuis les événements du mois de septembre.

Nous avons constaté qu'au mois de septembre, le trafic sur Orly a baissé de 12,2 %. Si je fais maintenant le cumul non plus sur

les huit premiers mois, mais sur les neuf premiers, nous ne sommes plus sur une tendance de -5,2, mais sur une tendance de -6. Si par ailleurs, par supposition, nous admettons que les conséquences des événements des Etats-Unis et des développements géopolitiques, qu'ils ont eus par la suite, se poursuivent jusqu'au 31 décembre au même rythme qu'au mois de septembre, à ce moment-là la tendance à la baisse en cumulé sur l'année entière serait de -7,5.

Il s'agit d'une extrapolation purement arithmétique qui, bien évidemment, n'a pas d'autre valeur que de donner un ordre de grandeur, mais vous constatez que nous sommes sur une situation très préoccupante.

J'ajoute, au-delà des événements du mois de septembre, deux éléments et j'en terminerai par là, qui sont propres au trafic de la plate-forme d'Orly :

Premièrement les difficultés qui sont malheureusement encore assez largement devant cette compagnie et non pas derrière elle, de la Compagnie Air Lib qui a subi des pertes de trafic depuis trois à quatre mois atteignant jusqu'à 40-45 % par rapport à ce qu'était autrefois le trafic des deux compagnies AOM et Air Liberté. Il faut donc voir ce que devient cette compagnie dans les mois qui viennent.

J'ajouterai par ailleurs, autre phénomène propre à la plate-forme d'Orly la concurrence du TGV, et notamment du TGV Méditerranée qui a été extrêmement sensible puisque, de mémoire, sur le mois d'août qui est un mois qui a été perturbé pour le TGV Méditerranée au point de vue régularité et alors que la SNCF n'avait pas encore la totalité de son parc de rames, on a constaté, sur des destinations comme Marseille et Montpellier, des chutes de trafic aérien de plus de 20 %. Ceci se conjugue aussi, il est vrai, avec les difficultés d'AOM Air Liberté, et on a constaté, y compris sur une destination lointaine comme Nice, une baisse de trafic aérien de l'ordre de 18 %.

Nous avons en face de nous sur cette plate-forme d'Orly pour l'année 2001 et l'année 2002, trois difficultés : les difficultés politiques au plan mondial que vous connaissez bien, le problème d'Air Liberté et le problème de la concurrence du TGV. Tout ceci nous fait anticiper avec beaucoup de prudence sur les évolutions de trafic d'Orly et ne fait que renforcer la nécessité d'actions en faveur de la remontée de l'emport moyen qui a été évoquée par beaucoup d'orateurs ce matin.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Avez-vous des questions à poser à M. Duret ? Monsieur Souchard...

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).-
Simplement une question : le pourcentage -5,2, -6, -7, est-ce qu'on pourrait avoir les renseignements équivalents pour Roissy à titre d'information ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Duret ?

M. DURET (ADP).- Si je peux vous demander une seconde pour retrouver mon dossier d'hier, je vais vous le dire.

En ce qui concerne le trafic passagers sur CDG, sur les huit premiers mois de l'année : +5 % ; mouvements : +4,4 % ; en ce qui concerne le fret : -2,5 %.

A comparer à des chiffres qui, l'année précédente, étaient : pour les passagers +11,2 % (vous voyez une division plus que par deux) ; pour les mouvements : +9,9 % (une division également plus que par deux) ; et pour le fret : +17 % au lieu de -2,5 %.

L'extrapolation là-aussi, que nous faisons à l'heure actuelle sur le trafic de CDG en prolongeant jusqu'à la fin de l'année le trafic

du mois de septembre, est une stabilité quasi-absolue du trafic passagers.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BELOT...

M. BELOT (CIPE).- Je voudrais demander à M. Duret, hormis le problème d'Air Lib, s'il y a eu un impact direct sur l'emploi ou s'il y a un eu glissement de personnel d'Orly sur CDG ?

M. DURET (ADP).- Hormis l'impact direct d'Air Lib, nous constatons, année après année, la corrélation habituelle entre le million de passagers et le millier d'emplois, mais il n'y a pas eu d'élément notable en dehors d'Air Liberté.

M. LE PRESIDENT.- S'il n'y a pas d'autres remarques et d'autres questions, je voudrais remercier tout particulièrement M. Duret des informations qu'il nous a données aujourd'hui et plus généralement de toutes les informations qu'il a données à toutes les CCE d'Orly et de Roissy. Je le remercie de son souci de transparence.

Je vous remercie. La séance est levée.

(La séance est levée à 13 heures)

000