

**COMITE PERMAMENT
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
D'ORLY**



Lundi 10 décembre 2001

Ordre du jour

- Propos introductifs du Président..... 2
- Bilan d'exécution de la Charte de qualité de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Orly et du Code de bonne conduite environnementale de la circulation aérienne de l'aéroport de Paris-Orly 10
- Bilan d'exécution des vingt mesures pour le développement de l'aéroport d'Orly 36
- Point d'étape du groupe de travail sur les projets de modification des procédures de décollage face à l'est..... 42
- Communiqué de presse du 10 décembre 2001 : réorganisation des couloirs aériens en Ile-de-France 55
- Informations et échanges sur le plan d'ensemble pour une nouvelle politique aéroportuaire (décisions du Gouvernement du 15 novembre 2001) 60
- Examen des propositions de l'association Pégase 70
- Pollution atmosphérique..... 72
- Questions diverses 75

**COMITE PERMANENT DE LA
COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME PARIS - ORLY**



Lundi 10 décembre 2001

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Nicolas Jacquet, préfet, Secrétaire général de la préfecture de la région Ile-de-France.

○ **Propos introductifs du Président.**

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les responsables associatifs, Mesdames et Messieurs les Directeurs et responsables aéroportuaires, je vous propose que nous engagions notre réunion du comité permanent de la commission consultative de Paris - Orly.

C'était une demande forte de tous que nous nous retrouvions ici à la Maison de l'environnement plutôt que de tenir nos réunions à la préfecture de Région. Nous le faisons bien volontiers. Je vous avoue que la salle n'est qu'à moitié conviviale. Nous sommes, Mme Voisin et moi-même, très gênés d'être là comme si nous étions en phase d'approche en dernier virage et au-dessus de vous... (*rires*)

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous êtes trop bas en phase d'approche, Monsieur le Préfet !

M. LE PRESIDENT.- Cela dépend où on se pose !

C'est un peu ennuyeux, je ne sais pas comment on peut procéder autrement. Il n'y a pas d'autres salles où nous pourrions tenir nos prochaines réunions ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- On pourra éventuellement louer une salle.

M. LE PRESIDENT.- Cela ne facilite pas vraiment le dialogue.

Nous avons toute une série de sujets à examiner ce matin. Je ne vais pas faire de grands discours parce que ce n'est pas l'objet de notre comité permanent, mais nous aurons dans le courant de la matinée à parler un peu plus des annonces gouvernementales qui ont été faites, il y a quelques semaines, sur la troisième plate-forme aéroportuaire. C'est un sujet important, il faut que nous en parlions.

D'après mes informations, il n'est pas impossible que dans le courant de la matinée Monsieur GAYSSOT annonce également un certain nombre de choses. On me préviendra si tel est le cas et, pour ces différentes raisons, je vous proposerai que nous évoquions le point sur "les échanges sur le plan d'ensemble pour une nouvelle politique aéroportuaire" plus tard dans la matinée en fonction des informations éventuelles qui nous parviendraient.

Je vous propose que nous commençons par le cœur de notre sujet qui est le bilan d'exécution de la Charte de qualité de l'environnement sonore de Paris Orly.

Il y a peut-être des questions préalables ... ?

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

Je voudrais demander la raison pour laquelle nous n'avons pas encore le procès-verbal de la réunion précédente du comité directeur, ce qui est un peu ennuyeux puisque d'une séance à l'autre, il est bon de se remémorer ce qui a été dit.

D'une façon plus générale, Ile-de-France Environnement est nouvellement arrivée dans cette instance. Je trouve qu'il y a un manque de visibilité quant à la finalité de nos travaux.

D'après les textes, le comité directeur doit préparer les travaux de la commission plénière, doit faire rapport d'ailleurs de ces travaux et doit donc adopter des orientations pour aider aux travaux de la commission consultative dans sa formation plénière.

Qui doit rapporter ? Dans quelles conditions ? Comment le comité directeur doit-il se prononcer ? Il y a là tout un ensemble de procédures qui sont pour l'instant, au moins pour ce qui me concerne, dans le flou.

C'est pourquoi je demande de bien vouloir inscrire à l'ordre du jour du prochain comité directeur l'examen d'un projet de règlement intérieur qui permettrait, comme c'est prévu par les textes d'ailleurs, de clarifier ce qui pour moi est un peu brumeux.

Merci, Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres interventions préalables ?

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- Une remarque également pour compléter celle qui vient d'être faite.

Je crois que c'est très bien que vous ayez accepté que se tienne cette commission ici même. Vous venez de le dire, Monsieur le Préfet, les conditions ne sont pas idéales, je suis d'accord avec vous, et je pense que dès maintenant il serait utile de penser à cela.

Je suis persuadé que la Maison de l'environnement pourrait devenir le lieu interactif entre les institutions – ADP, l'Etat - et les populations riveraines, leurs associations et leurs élus. On a la matérialisation formelle que cette Maison est plus destinée à être un lieu de conférences et une vitrine que faite pour cet usage là. Il faut se poser maintenant la question de la pérennité de notre travail, donc du lieu et des aménagements éventuels à réaliser pour que les réunions puissent se tenir de bonne façon. Je pense également que nous devrions trouver ici les moyens pour les intervenants de trouver des lieux de travail, des lieux d'archives, des outils peut-être, de telle sorte qu'on puisse effectivement jouer ce rôle interactif et pas seulement de lire en conférence, entendre, écouter ce qu'on voudra bien nous dire.

Je fais cela dans un esprit positif et de recherche de cette nécessaire construction dynamique et participative.

M. LE PRESIDENT.- D'autres interventions ? ...

Je prends tout à fait en compte votre idée, il faudra que l'on essaie d'en parler. C'est vrai qu'à partir du moment où l'on souhaite que la Maison de l'environnement, aussi bien ici qu'à Roissy, soit le coeur du dialogue entre les trois collèges, il faudra peut-être qu'effectivement on arrive à trouver les éléments matériels qui permettent d'accompagner cela. Le but, c'est que la Maison de l'environnement soit bien la maison de tous, au premier chef de tous les membres de la CCE.

Cela pose sûrement un certain nombre de problèmes et de difficultés matérielles, il faut que l'on y réfléchisse.

Deuxième remarque, nous ne sommes pas un "comité directeur", nous sommes un comité permanent. La nuance est importante. Dans une assemblée, par exemple, dans une collectivité territoriale, il y a un Bureau qui prend un certain type de décisions par délégation de l'assemblée plénière. Il peut y avoir aussi une commission permanente. Même si on est sur des

termes relativement proches, fondamentalement l'objet de notre comité permanent est de se voir de façon plus régulière qu'en séance plénière de la commission consultative, c'est-à-dire que le comité permanent n'est pas une sorte de condensé de la commission consultative pour prendre certaines décisions, la CCE prenant d'autres décisions. Il n'y a pas ce partage de compétences comme il peut en exister dans une collectivité territoriale. L'objet du comité permanent est d'avoir un lieu d'échanges, de dialogue et peut-être aussi un mode de fonctionnement plus simple, moins formel, plus ouvert qu'en commission consultative.

Une des grandes remarques qui avait été faite dans le précédent dispositif, c'est que la CCE se réunissait une fois par an et parfois peut-être même moins. Avec notre comité permanent, nous allons essayer de nous réunir plusieurs fois par an indépendamment des commissions consultatives qui, elles, se réunissent au moins deux fois par an.

L'idée est d'avoir des occasions de se retrouver tous les deux ou trois mois de façon à ce que toutes les questions et tous les problèmes qui surgissent soient évoqués.

Un règlement intérieur, il y en a un. C'est le règlement intérieur qui a été approuvé par la CCE. Il n'y a pas de règlement intérieur du comité permanent parce que c'est le règlement intérieur de la commission consultative qui s'applique, c'est le choix qui avait été fait la dernière fois puisqu'il y a eu ce débat déjà.

Faut-il véritablement avoir pour le comité permanent une procédure aussi lourde que pour la CCE ?

Je crains que nous y perdions beaucoup de notre spontanéité, de ce caractère ouvert qui nous semblait être une chose importante pour le bon fonctionnement de notre comité.

A quoi sert le comité permanent ?

A la fois à échanger sur un certain nombre de sujets, à se saisir d'urgence d'un certain nombre de thèmes et de questions qui apparaissent et puis le rôle fondamental et majeur du comité permanent, c'est dans le cadre de groupes de travail de faire un travail de fond sur un certain nombre de questions.

Nous avons constitué la dernière fois des groupes de travail, nous aurons l'occasion à 11 heures d'évoquer le rapport d'étape d'un de ces premiers groupes de travail. Parallèlement, sur les problèmes de pollution, il y a également une réflexion qui est en cours, il y a ainsi toute une série de thèmes sur lesquels notre comité permanent peut se pencher, soit directement, soit par le biais de groupes de travail. C'est le fait de n'être que 30 ou 40 qui permet de retravailler dans une ambiance plus commode.

M. LACAMBRE (UFCNA).- A propos de ce fameux bureau accessible au comité permanent, cela fait très longtemps que l'UFCNA demande que le côté propagandiste de la Maison d'environnement soit un peu gommé par un bureau de riverains.

Un bureau de riverains qui pourrait être le bureau du comité permanent. Comme il est dit dans la charte : " ADP mettra à la disposition de la commission un local équipé de moyens de fonctionnement, téléphone, mail...".

On ne souhaiterait pas être dans la zone de fret parce que c'est ridicule, on voudrait être proche des riverains puisque c'est une Maison de l'environnement et on voudrait un bureau dans la Maison de l'environnement. Comme c'est un local équipé de moyens de fonctionnement, il faudrait qu'ADP nous donne une secrétaire pour pouvoir le gérer pour que le comité permanent puisse fonctionner correctement.

M. LORRIAUX (Chef du Sce Environnement –ADP).- S'agissant des préoccupations du comité permanent de disposer

de locaux, la loi prévoyait que l'Autorité aéroportuaire mette à disposition, ce que nous avons fait. En l'absence d'une expression des besoins formellement exprimés par le comité permanent, nous avons réservé des bureaux, tant à Orly qu'à Roissy, qui peuvent accueillir le comité permanent dans sa formation élargie. Des locaux ont été prévus, réservés et sont en voie d'aménagements et ces locaux sont susceptibles de recevoir le comité permanent dans son plus large collège, avec les secrétariats et avec les outils adaptés.

Ceci a été mis en place et prévu par Aéroports de Paris. Je suggère que nous allions vers une expression précise des besoins de telle manière que l'autorité aéroportuaire puisse répondre aux besoins : est-ce que la salle conviendrait à Orly comme à Roissy aux membres du comité permanent ? Quel est le cahier des charges de ces bureaux qui satisfasse le comité permanent ?

C'est comme cela que nous pourrions répondre plus précisément au texte de loi et aux besoins qui seront précisés.

M. LACAMBRE (UFCNA).- M. LORRIAUX noie le poisson comme d'habitude. Ma question était précise : on voudrait un bureau à la Maison de l'environnement. C'est incroyable qu'une Maison de l'environnement ne possède pas un bureau des riverains ou un bureau du comité permanent. Cela me paraît fondamental.

Il faut quand même casser vraiment cette image propagandiste de la Maison de l'environnement d'ADP qui est au service d'ADP pour la promotion du trafic aérien, il faut quand même qu'on ait à l'intérieur de cette Maison un endroit où il y a marqué "bureau des riverains". Je rajoute qu'il faudrait en même temps un service de réceptacle de plaintes permettant de répertorier toutes les plaintes. Ils ont ça à Lyon, ils ont un numéro

vert, ils l'ont à Marseille, mais on l'a toujours pas à Paris. C'est quand même incroyable !

M. DUCAMP (FNATM).- Je voudrais dire que le comité permanent est composé de représentants de trois collèges principaux, je ne pense pas qu'il soit souhaitable qu'il y ait un local destiné à un seul de ces collèges. Il me semble que le comité permanent est un tout et que les travaux qui peuvent se dérouler en son sein n'ont de chance d'aboutir que dans la mesure où l'on gomme un peu l'appartenance au collège d'origine et si le dialogue s'instaure de façon franche et ouverte.

Je ne souhaite pas qu'il soit donné satisfaction à la demande de M LACAMBRE.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Qui êtes-vous ?

M. DUCAMP (FNATM).- Je suis le représentant de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il une autre intervention ?...

Il faudra que nous poursuivions la réflexion sur cela.

Je vous propose que nous évoquions le bilan d'exécution de la Charte de qualité de l'environnement sonore.

- **Bilan d'exécution de la Charte de qualité de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Orly.**

M. ROEDERER (DREIF).- Le bilan que vous avez en mains a été établi dans des conditions un peu acrobatiques et donc il est possible qu'y subsistent ou se soient glissées quelques

erreurs malgré tout le soin que nous avons apporté au mixage des informations que nous recevons d'une dizaine de sources différentes dans un délai très serré.

Je remercie à cette occasion tous ceux qui ont travaillé dans ces conditions un peu difficiles et particulièrement ADP qui nous a aidés à la reproduction à partir de vendredi 18 heures.

S'il y a des erreurs, je demanderai à nos services de les rectifier à la fin.

Le rapport comporte trois grands points :

- Les outils qui caractérisent le bruit et la gêne sonore.
- Les mesures de réduction des nuisances sonores qui constituent le plus gros de l'affaire.
- Le développement du partenariat entre les acteurs.

En ce qui concerne les outils de mesure, vous savez qu'il a été demandé que des mesures soient possibles en dB(A) et en PNdB. Les nouvelles stations qui sont pour l'instant en cours de test se conformeront à cette exigence.

En ce qui concerne le réseau de stations de mesure de bruit, sa définition sera faite par l'ACNUSA au début de l'année 2002. Sa réalisation sera donc postérieure.

Pour ce qui est du choix des indicateurs, l'ACNUSA a préconisé le LDEN qui consiste à pondérer le bruit de trois périodes de la journée de manière à ce que le bruit de fin de soirée et le bruit nocturne aient un impact plus fort dans le résultat final avec une pondération qui va jusqu'à 10 pour les heures de nuit, mais ceci ne concerne pas tellement Orly.

Le deuxième grand chapitre : les mesures de réduction des nuisances sonores :

Les informations sur la composition de la flotte sont disponibles dans "Entre Voisins Environnement".

Il y a évidemment une évolution permanente par renouvellement d'une flotte vers une flotte moins bruyante.

En ce qui concerne les efforts de recherche, je passe rapidement sur les travaux soutenus par la direction des programmes aéronautiques civils sur le bruit des moteurs et sur le bruit aérodynamique qui sont plus sensibles en phase d'atterrissage. L'objectif est de réduire de 6 décibels le bruit au décollage et à l'atterrissage des avions qui entreraient en exploitation à partir de 2010.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est dans longtemps !

M. ROEDERER (DREIF).- Oui mais on ne peut pas aller plus vite, on ne renouvelle pas les avions tous les cinq ans comme les voitures.

En ce qui concerne l'évolution des réglementations, en juin 2001 a été créé un nouveau chapitre, le chapitre 4, plus restrictif quant au bruit émis que le chapitre 3 en cours.

Il y a également des discussions en cours portant sur les mesures de restriction d'exploitation des avions du chapitre 3 les plus bruyants, cette notion remplaçant celle d'avions du chapitre 3 munis d'atténuateur de bruit qui n'était pas considérée comme admissible.

La nouvelle directive européenne de gestion du bruit sera adoptée avant le 1^{er} avril 2002 et prévoit en particulier les interdictions d'accès sur les aéroports pouvant toucher les avions qui ont une marge cumulée de bruit inférieure ou égale à 5 dB par rapport à la limite chapitre 3 / chapitre 2.

Cette directive prévoit également toutefois que ces décisions seront prises au terme d'une "démarche équilibrée" aéroport par aéroport, après analyse de tous les moyens envisageables pour atteindre au moindre coût les objectifs de

protection des personnes affectées par le bruit, en concertation avec toutes les parties concernées. Ces moyens peuvent inclure des programmes d'isolation phonique, des relogements, des modifications de procédures de vol, des incitations financières etc.

Une proposition de directive sur le calcul des redevances sur le bruit devrait également être publiée très prochainement.

Enfin, la Commission prépare un projet de directive sur le monitoring du bruit en vue d'aboutir à une normalisation des mesures de bruit.

Les nouvelles restrictions portant sur les avions du chapitre 2, je passe très rapidement sur ce point dans la mesure où, d'ores et déjà, il n'y a plus qu'un nombre réduit d'avions de ce type qui circulent, notamment tôt le matin et tard le soir. Ils seront totalement interdits à partir du premier avril 2002.

En ce qui concerne l'amélioration de l'information sur l'utilisation des procédures, il faut citer les modifications temporaires nécessitées par des contraintes techniques : durant l'été 2001, l'antenne du radiophare d'alignement de descente de la piste 07 a été déplacée (déplacement du glide 07). Les avions en approche en face à l'est ont durant cette période de déplacement utilisé une procédure adaptée dans laquelle les axes d'approche ont pu ne pas être modifiés, donc sans conséquence sur l'environnement.

En ce qui concerne l'antenne de la balise VOR OL, celle-ci devra être changée. Cette opération risque de poser des problèmes techniques. Les études techniques sont en cours de finalisation.

La Charte prévoit qu'ADP étudie selon quelles modalités des cartes de flux de trajectoires réelles peuvent être établies. Vous avez eu l'an dernier des cartes présentant les trajectoires réellement suivies par les avions en plan durant deux journées chargées de l'été 2000, l'une en configuration face à l'est et l'autre

face à l'est. Les mêmes cartes ont été établies pour deux journées chargées de 2001, documents qui ont été diffusés et qui sont disponibles sur le site Internet d'ADP.

Pour ce qui concerne la formation des pilotes et des contrôleurs, la sensibilisation des pilotes à l'environnement doit se faire dans le cadre de normes européennes de formation, avec pour but de sensibiliser non seulement les pilotes mais la totalité des personnels d'exploitation. Actuellement la formation des contrôleurs en terme d'environnement comporte la partie formation initiale à l'ENAC dans le cadre d'un module "aéroports et environnement" dont la durée est de 6 heures plus 2 heures 30 de travaux dirigés, plus une évaluation. Et dans le cadre de la formation continue, une formation de formateurs sur des durées de 3 jours.

Les aires SONATE visualisables sur les écrans radar :

Les études de mise en place devraient déboucher sur l'évaluation opérationnelle, c'est-à-dire une mise en place provisoire, dans le premier trimestre 2002.

Pour le contrôle du respect des procédures, le système STADE n'est pas encore opérationnel malheureusement. Cependant les contrôles sont intensifiés en utilisant le système actuel.

L'étude de modifications de procédures : pour ce qui concerne les procédures de décollage d'Orly en configuration face à l'est, a été constitué le groupe de travail dont on parlera tout à l'heure. Il donnera son rapport provisoire.

Le code de bonne conduite est rédigé en version provisoire autour d'objectifs communs qui portent sur les méthodes de pilotage et les procédures de moindre bruit et sur un renforcement des actions de formation et de sensibilisation.

Exemple concret : l'interception de l'ILS à des altitudes supérieures et le déplacement vers l'est du point de virage vers

l'ouest des avions gros porteurs au départ de la piste 08 en face à l'est.

Le code reprend la totalité des mesures opérationnelles mentionnées dans le texte de la Charte.

L'optimisation environnementale des modalités d'exploitation : les mesures permettant d'augmenter l'emport moyen ont été complétées par l'arrêté du 13 avril 2000 de manière que celles qui avaient été prévues en début et en fin de journée s'appliquent durant toute la journée.

Les incitations au respect des dispositifs réglementaires :

Les manquements font désormais l'objet de procédures bien en place puisque 80 manquements ont été enregistrés de fin 1999 jusqu'à septembre 2001 dont l'ACNUSA a été saisie et qu'elle a transmis à la commission nationale de prévention des nuisances. Sur les 33 dossiers examinés, il y a eu 30 sanctions pour un montant total de 1,55 MF.

La mise en révision du plan de gêne sonore n'avance pas à la vitesse désirée du fait de la prise en compte des recommandations de l'ACNUSA en matière d'indice. Les études préalables ont débuté et pour l'instant portent, entre autres, sur les calculs de populations concernées en fonction des recommandations de l'ACNUSA, qui portent non seulement sur l'indice mais aussi sur la valeur des indices à prendre en compte.

Sur le sujet des unités foncières, on en est à une situation au cas par cas dans la commission consultative d'aide aux riverains. Je ne suis pas sûr qu'il faille faire autre chose. On en discutera à l'occasion de la révision du PGS.

Réforme en profondeur du Plan de Gêne Sonore :

Cette réforme va avec la mise en révision. Je passe sur les détails, le Lden, l'amélioration du régime de l'aide pour les ménages les plus modestes, c'est en place depuis 1998 et

l'instauration de la TGAP qui a mis directement à la charge du budget de l'Etat le financement du dispositif. Cette réforme du PGS est en cours.

Amélioration de l'information sur l'aide et assistance aux demandeurs :

L'ADEME a élaboré un dossier type. Est mis en place aussi un "numéro azur" pour apporter une aide aux demandeurs. Depuis l'an dernier existe un bureau d'information à Villeneuve-le-Roi. Dans le document, vous trouverez le nombre de dossiers examinés. Le bilan pour 2001 ne pourra être connu qu'au début de l'année 2002 puisque des éléments sont en cours de traitement.

Le retard dans l'examen des dossiers a été complètement résorbé il y a relativement peu de temps.

Pour la maîtrise de l'urbanisation, essentiellement le Plan d'Exposition au Bruit, pour les aéroports existants, une concertation avec les collectivités locales et les commissions consultatives de l'environnement sera organisée. C'est quelque chose que nous avons à faire pour Orly. Là aussi, la réflexion de l'administration a commencé, notamment en ce qui concerne les populations concernées puisque l'ACNUSA a fait des propositions d'indices.

Pour l'évolution de la réglementation du Plan d'Exposition au Bruit, c'est un sujet qui a déjà été vu, la situation n'a pas évolué depuis six mois ou un an.

En ce qui concerne les conséquences du PEB sur les valeurs foncières, l'étude a commencé à la DRE et a déjà produit un certain nombre de résultats qui pourront être évoqués à la prochaine réunion.

Troisième grand chapitre, le développement du partenariat entre tous les acteurs.

Le droit à l'information et à la formation : pour ce qui est de l'ACNUSA, les choses sont transparentes et le rapport annuel

est disponible à plusieurs endroits ; en ce qui concerne la CCE, le rapport annuel que je suis en train de faire tient lieu de bilan et est mis à la disposition du public à la Maison de l'environnement.

En ce qui concerne Aéroports de Paris, vous connaissez le supplément "Entre Voisins Environnement Orly" qui apporte toutes les informations, qui sont prévues par la charte, sur l'évolution des trafics, le suivi des flottes, le respect des procédures et le couvre-feu.

En ce qui concerne l'ADEME, outre les éléments évoqués tout à l'heure , il y a également une plaquette qui présente les règles d'aide et qui va être envoyée aux communes concernées.

En ce qui concerne la DGAC, le site Internet de la DGAC est alimenté régulièrement par les informations qui sont utiles pour le suivi de la charte et des progrès réalisés à travers le code de bonne conduite. Je signale que les rapports sont mêmes téléchargeables.

Enfin en juin 2000, la DGAC a complété son livre vert "Aviation civile et respect de l'environnement" sur les aéroports français et une mise à jour est prévue pour 2002.

Actions de formations :

Les outils de formation à l'attention d'un public de non spécialistes de ces questions aéronautiques et acoustiques sont en cours de développement.

Les groupes de travail CCE sont en cours de constitution, l'un est déjà en fonctionnement. Un local est mis à disposition à Orly. Les forums d'ADP à destination du grand public pour les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne vont avoir lieu en février 2002.

Pour ce qui concerne le respect des engagements, outre le présent bilan, il y aura le rapport d'activité de l'ACNUSA au cours du 1^{er} trimestre 2002.

Je profite de l'occasion pour dire qu'il y a des points désormais acquis sur lesquels il ne sera peut-être pas nécessaire de revenir dans les prochains rapports. Et puis on essaiera de réduire les redondances.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur Roedorer pour cet exposé très complet.

Quelles sont vos remarques, Mesdames et Messieurs ?

M. LACAMBRE (UFCNA).- Concernant le plan de gêne sonore, dans les 20 mesures et au niveau de la table ronde du Ministre des Transports, il a été dit par le Ministre : "l'élaboration d'un nouveau Plan de Gêne Sonore fera l'objet d'une concertation au plan local, il pourrait être approuvé dans un délai de deux ans." C'était le 21 mai 1999.

C'est la première chose que je note. Cela ne va pas faire deux ans mais quatre ans bientôt, s'il est installé dans deux ans.

Le Plan de Gêne Sonore d'après l'ACNUSA doit se faire sans tenir compte du nouvel indice qui repousserait le PGS trop loin mais devrait se faire avec l'ancien indice psophique.

C'est une des recommandations de l'ACNUSA, c'est marqué dans leur communiqué. Je me demande pourquoi on n'aurait pas la possibilité d'avoir un PGS le plus rapidement possible, surtout que depuis 1997 la loi n'est pas appliquée et que le décret mettant le PGS à l'indice 78 n'est toujours pas appliqué. On est encore hors la loi !

On est hors-la-loi, Monsieur le Préfet, vous devez la faire appliquer ou, au moins, au niveau de l'ADEME, quand des gens veulent se faire indemniser à trois cents mètres de la ligne de l'indice 84 psophique, que L'ADEME ne dise pas non.

L'ADEME est hors la loi ! Normalement, c'est 78 l'indice du PGS ! Pourquoi n'est-ce pas appliqué à Orly ? Cela a été voté en 1997.

M. LE PRESIDENT.- Qui peut répondre ou apporter une contribution ?

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- L'exposé qui a été fait est un exposé d'auto satisfaction, en quelque sorte. C'est vrai que les choses peuvent bouger ici et là, mais reconnaissons tout de même qu'elles bougent avec lenteur, notamment pour des choses qui devraient être appliquées déjà aujourd'hui.

La révision du Plan d'Exposition au Bruit, la révision du Plan de Gêne Sonore, Monsieur le Préfet, ont été annoncées en 1999 par le Ministre lui-même; il l'a dit "je mets en route la révision et je demande à mes préfets de les appliquer".

Aucun élément n'est donné aux membres du comité permanent pour apprécier comment les choses bougent et dans quel sens elles bougent.

D'autant que nous avons, ici pour Orly, à nous méfier des élucubrations théoriques, ce n'est pas trop péjoratif mais ce l'est un peu, de l'ACNUSA sur les dispositions qu'il conviendrait de prendre pour écarter les populations du voisinage des aéroports. La situation spécifique d'Orly exige précisément que le comité permanent, puis la CCE ensuite, puissent vraiment examiner les choses de façon très prudente.

Voilà ce que je veux dire.

C'est un saupoudrage qui nous a été présenté aujourd'hui. Dans tous les discours officiels, nous entendons que la clef principale de l'avenir de l'aéroport d'Orly c'est l'emport des passagers par avion.

Ce qui nous est présenté aujourd'hui est absolument dérisoire : étendre dans la journée l'exigence pour une liaison de 250.000 passagers d'un avion de 100 places, c'est de la démente ! On ne peut pas se satisfaire d'un "truc" comme cela !

Vous verrez dans les points suivants que l'association PEGASE fait des propositions.

C'est pour cela que je parlais d'autosatisfaction. Il faut vraiment être plus exigeant pour l'application de cette charte.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Et la loi !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Herry...

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).-

A la suite de ce qui vient d'être dit, je reste toujours très dubitatif sur la capacité à avancer sur une vision intelligente de la question tout à fait essentielle, vitale, me semble-t-il, de l'urbanisme autour des aéroports.

Je regrette que l'actualité ait finalement bouleversé quelque peu des travaux qui me semblaient positifs et constructifs. Je pense notamment à tout ce travail qui a été fait, d'une part le rapport Douffiagues, et d'autre part le rapport Collot. Tout cela a été stoppé par des événements d'actualité qui ont bouleversé la continuité de ce travail intelligent. Ce qui fait que la loi SRU n'a pas intégré une nouvelle vision de ces questions-là, en tout cas pas assez.

Je pense qu'il y a en grande partie des choses à construire.

Il y a une nouvelle actualité qui risque encore maintenant de casser cette capacité à la réflexion intelligente. C'est le nouvel aéroport.

L'expérience des deux aéroports précédents : pour le premier, Orly, on a construit dans un environnement urbain sans avoir la vision d'avenir suffisante pour en déduire que ce n'était pas forcément un bon lieu ; le deuxième aéroport a été construit dans un environnement plus dégagé, mais on a laissé l'habitat s'approcher de l'aéroport et aujourd'hui on est en proie aux difficultés de développement dans le site de Roissy.

Il est évident qu'à Chaulnes, il va falloir être prudent et dégager très loin les limites de construction et d'approche de l'habitat parce que, quand on a un pôle économique de cette nature, c'est évident que l'on tire l'habitat vers l'aéroport.

Dans tout cela, au travers du premier rapport de l'ACNUSA, on tend à édifier une norme unique et à dire qu'elle est bonne pour toutes les situations. Or, elle n'est pas bonne pour toutes les situations.

Je crois qu'il serait bien que la CCE d'Orly se mette au travail pour poursuivre ce qui avait été, me semble-t-il, entamé très positivement dans le rapport Collot et de se demander : qu'est-ce qu'il serait intelligent de mettre en place pour gérer l'urbanisme autour des aéroports ?

Il y a des villes qu'ils sont là depuis fort longtemps, il faut qu'on détermine en quelque sorte un cadre contractuel pour que toutes les villes autour des aéroports qui existaient ou qu'on a laissé construire puissent définir elles-mêmes leur champ d'avenir. Si on réfléchit à la finalité de la loi SRU, c'est bien cela aussi, c'est ce de se dire comment faire vivre ces villes qui souffrent pour différentes raisons, à cause du bruit bien sûr, mais pas uniquement à cause du bruit. A Villeneuve-le-Roi, en même temps qu'on gagnait le droit à une petite indemnisation liée au fait qu'il n'y avait pas de retombées économiques et fiscales de l'aéroport d'Orly, tombait le couperet de la perte de la dotation de solidarité d'Ile-de-France, tout simplement par la prise en compte de la chute effective de la population de la ville.

On n'a donc pas atteint l'objectif qui consiste à dire : quels sont les termes à élaborer pour faire une cohabitation la plus raisonnable possible, raisonnable en termes de finances, en termes de population, en termes de développement économique.

Il y a des maladresses de l'aéroport quand on vient annoncer qu'on va agrandir ou mettre un hangar de plus dans le débat sur le 3^{ème} aéroport, ce n'est pas très malin, entre nous soit dit, cela fournit des manifestations comme il y en a eu l'autre fois au cours de laquelle j'ai pu constater dix mots d'ordre différents.

Dans le même esprit, sur des points véritables, partagés, donnons-nous les moyens physiques pour travailler ensemble et fixons-nous des ordres de jour.

Personnellement, je suis partisan de la mise en place d'un groupe de travail sur l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit. Et qu'il y ait la fourniture d'un rapport qui soit le rapport de la CCE d'Orly à l'ACNUSA, à l'Autorité aéroportuaire, à l'Etat.

Je pense qu'il faut partir d'une base existante et consensuelle, le rapport Collot. De la même façon, il y a à mettre en chantier une distribution plus harmonieuse de la richesse.

Quand il y a en a un peu plus dans le porte-monnaie des riverains, quand il y a plus de services, peut-être qu'on accepte mieux de vivre à côté d'un aéroport.

M. LE PRESIDENT.- Je vais vous passer la parole.

Sur ce débat de l'urbanisation, on a tous en tête la difficulté, d'abord parce que le contexte n'est pas le même d'un aéroport à l'autre.

Nous avons une Autorité indépendante, c'est un vrai progrès. Mais on ne peut pas reprocher à une Autorité indépendante de faire en fonction de ses convictions. Il y a toujours le bon et le mauvais côté des choses.

A partir du moment où nous avons l'ACNUSA, nous pouvons toujours lui passer des messages. Quand vous dites : ne faut-il pas donner un message PEB Orly à l'ACNUSA, c'est effectivement une remarque intéressante à creuser.

Mais en toute hypothèse, le débat de l'urbanisation est un débat extrêmement difficile. Vous savez que dans le cadre des risques industriels, le Ministre de l'Environnement et le Secrétaire d'Etat à l'Industrie nous ont demandé de conduire des débats régionaux sur le problème des risques industriels. On vient de tenir le débat risque industriel pour l'Ile-de-France, le 3 décembre dernier. Une des tables rondes était sur l'urbanisation. Là-aussi, on voit la difficulté de l'exercice parce que certains disaient, à juste titre, supprimons toute urbanisation à proximité des usines .

Mais voyons quand même notre organisation spatiale. Qu'est-ce qui va rester dans nos villes s'il n'y a plus d'usines, plus de modes de transports ?

Quand les villes se sont développées autour des usines, il y a eu toujours deux étapes. Si vous prenez les tanneries, c'est un secteur qui a été important en Ile-de-France, dans un premier temps on a créé des activités économiques et puis dans un deuxième temps la ville s'est constituée autour, et puis après il y a eu le problème des nuisances, des pollutions, et puis on est parti dans un autre sens : soit on a sorti l'entreprise, soit on a sorti les habitants.

Mais là, nous parlons de l'histoire de l'homme et tout cela est donc bien compliqué, il n'y a sûrement pas de réponse toute faite à ce type de question. C'est vrai que le débat n'est pas le même à Chaulnes, à Roissy ou à Orly. Donc à nous de faire passer notre message.

Sur le Plan de Gêne Sonore, j'aimerais bien, avant qu'on poursuive le débat, que le service des bases aériennes et l'ADEME en disent quelques mots. C'est vrai que cela a pris du

temps parce que l'ACNUSA a décidé de réviser en profondeur les indices.

Je rappelle que l'ACNUSA dans un communiqué du 18 avril 2001 a recommandé l'utilisation du Lden. On a une autorité indépendante, elle forge son opinion et propose un nouvel indice, cela a forcément une conséquence sur le Plan de Gêne Sonore. C'était le 18 avril, c'était il y a six mois, c'est vrai que tout cela amène un certain retard mais on est aussi dans la logique de la nouvelle politique aéroportuaire.

SBA et ADEME...

M. GAURAN (SBA).- Concernant ces recommandations de l'ACNUSA en matière de Plan d'Exposition au Bruit et de Plan de Gêne Sonore, c'est peut-être l'occasion de faire une approche globale des PEB - PGS.

L'ACNUSA a formulé deux recommandations :

La première est de changer d'indice, de passer de l'indice psophique à l'indice Lden. C'est un changement qui ne pose pas de problème au fond, sachant que cet indice Lden devra être obligatoirement mis en oeuvre dans la réglementation française pour l'ensemble des bruits aériens ou terrestres dès l'approbation de la directive européenne sur le bruit ambiant.

La deuxième recommandation, ce sont des propositions de valeurs d'indice qui ont été volontairement proposées à des valeurs qui conduisent à étendre les périmètres des zones B et C des PEB. Cela a été clairement annoncé par l'ACNUSA et en matière de PGS, l'ACNUSA a dit que l'on prendrait pour les PGS les mêmes valeurs que pour les courbes A, B et C des PEB.

L'ACNUSA avait envisagé, pendant un temps, de confondre les périmètres A, B, C des PEB avec les zones 1,2,3 des PGS mais dans son communiqué d'avril dernier, elle n'a pas formellement retenu cette proposition.

Depuis lors, on a essayé de commencer à évaluer l'impact de ces recommandations de l'ACNUSA et tout récemment à l'occasion de la décision sur le choix du site de Chaulnes pour la nouvelle plate-forme pour la région parisienne, le gouvernement a décidé que les recommandations formulées par l'ACNUSA en matière de Plan d'Exposition au Bruit seraient mises en oeuvre sans attendre pour les nouvelles plates-formes. Cela vise explicitement le site de cette nouvelle plate-forme aéroportuaire pour le bassin parisien mais aussi des opérations telles que Nantes ou Toulouse à plus long terme.

Pour ce qui concerne les aéroports existants, le gouvernement a souhaité qu'avant de mettre en oeuvre ces recommandations de l'ACNUSA, une concertation puisse avoir lieu avec les collectivités locales et les CCE des aéroports concernés pour évaluer les conditions et les modalités de mise en oeuvre de ces recommandations.

C'est donc une réflexion qui devrait être entreprise dans les mois à venir. Je pense que cela devrait répondre, partiellement au moins, aux observations de M. HERRY.

On sait très bien et les cabinets ministériels ont bien apprécié que des modifications un peu en profondeur de cette réglementation devaient être examinées avec attention parce qu'en matière d'urbanisme les conséquences sont importantes. La volonté affichée de l'ACNUSA d'élargir les périmètres de protection que le gouvernement soutient, bien évidemment, doit se mettre en oeuvre de façon efficace et concertée.

Par rapport à ces engagements de mettre en révision le Plan de Gêne Sonore dans des délais rapides, on estime que cette réflexion préalable prendra certainement quelques mois, mais elle nous paraît indispensable avant de vraiment pouvoir mettre en oeuvre à la fois des PGS et des PEB sur les aéroports existants.

M. LE PRESIDENT.- Donc quel peut-être le calendrier ?

M. GAURAND (SBA).- Un calendrier précis, je ne sais pas vous dire aujourd'hui mais cette réflexion devrait se faire rapidement. Les CCE, les collectivités locales et les préfetures seront prochainement saisies pour mener cette réflexion de concertation pour la mise en oeuvre de ces documents PEB.

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- Ce qui vient d'être dit me conforte dans mon inquiétude.

Monsieur a dit : avant de mettre en oeuvre les recommandations de l'ACNUSA, il faudra réunir les CCE. Ce n'est pas ce que je propose.

Je pense que la vision de l'ACNUSA est une mauvaise vision. Je pense qu'une disposition qui vise à établir une norme nationale et l'appliquer partout pareille est une mauvaise décision. Ce n'est pas la peine d'avoir des CCE par aéroport, si c'est simplement pour soumettre à leur validation des normes nationales.

Il faut enfin sortir de l'hérésie qui consiste à faire du zoning et passer à la contractualisation. La lecture de la loi SRU, c'est de l'urbanisme intelligent. Est-ce que l'on va continuer d'exclure les dispositions en terme d'urbanisme autour de l'aéroport de ce cadre général que donne la loi ?

C'est là la question fondamentale !

Que dit l'ACNUSA ? Elle condamne un tiers du territoire du Val-de-Marne. Je vous souhaite beaucoup de bonheur pour aller convaincre les maires de cette disposition.

Autre chose à dire, à l'instant N, on constate une densité urbaine de tant. Qu'est-ce que l'on fait d'intelligent pour dire : on ne fait pas croître tout cela et on gère tout ça durablement ?

Toute la question est là.

Est-ce que oui ou non, on sera dans ce discours-là à la CCE ?

Si on n'est pas dans ce discours, la CCE est parfaitement inutile. On sera dans une conférence, comme aujourd'hui, on ne sera pas dans de la construction.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous pourriez peut-être essayer de rédiger quelque chose sur ce point ?

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- J'avais rédigé auprès du Ministre des Transports une note dans ce sens-là qui n'a malheureusement pas été entendue par les parlementaires mais je veux bien le redire.

M. LE PRESIDENT.- Si vous pouviez essayer d'apporter votre contribution en la matière, nous aurons l'occasion d'en débattre en comité permanent.

M. HUSSON (Association Avion).- Je voudrais intervenir sur le bilan présenté, j'ai deux remarques à faire et une suggestion.

Au niveau de la CAR - je m'excuse de revenir à des préoccupations beaucoup plus terre-à-terre que "l'histoire de l'homme" en Val-de-Marne dans l'environnement des aéroports - Monsieur a dit tout à l'heure que l'on continuait à traiter tous les dossiers au cas par cas.

Lors de la dernière commission permanente, j'avais demandé au nom de l'association et des associations de riverains qui sont directement concernées par l'aide à l'insonorisation deux choses :

La première, c'était la constatation qu'on ne peut pas faire trois zones - une zone 1, une zone 2, une zone 3 - et puis après qu'il n'y ait plus rien, c'est-à-dire que ce que soit zéro. Donc une certaine dégressivité dans l'indemnisation des riverains. et également la constitution d'aides à l'insonorisation des riverains. C'est la première remarque.

La deuxième, j'avais demandé à Mme Guédon comment les dossiers étaient traités en fonction des courbes, puisque ce sont nos courbes de référence actuelles en attendant le nouvel indice Lden. Nous nous étions rendus compte que les dossiers étaient acceptés alors qu'ils étaient à 50 mètres de la limite de la zone 3, alors que d'autres à 60 mètres ne l'étaient pas etc.

On m'a expliqué que c'était un logiciel, donc quelque chose qui échappe à la sagacité de l'homme puisque c'est mécanique par essence. Je voulais que nous ayons un document de référence, commune par commune, de manière à pouvoir se rendre compte de la logique à partir de laquelle les dossiers sont ou retirés ou acceptés.

Vous vous souvenez lors de la dernière CAR, je vous avais demandé que soit mis à l'ordre du jour les dossiers qui étaient considérés comme inéligibles à priori dans le cadre de la commune de Valenton alors que dans le même ensemble immobilier des dossiers étaient pris et d'autres rejetés.

Je voudrais que, puisqu'on peut s'appuyer maintenant sur une structure logistique à jour, puisqu'on vient de nous dire que le retard était complètement résorbé quant au traitement des dossiers, je voudrais au nom des associations et de tous les riverains que nous nous engouffrions dans cette voie de manière à voir traiter tous ces dossiers qui sont marginaux.

C'est un petit peu terre-à-terre, c'est une question de gros sous, mais j'y tenais beaucoup.

M. LE PRESIDENT.- C'est effectivement tout à fait important. Est-ce que la demande qui avait été faite a pu être mise en œuvre ?

Mme GUEDON (ADEME).- Nous prenons en compte les dossiers par rapport au Plan de Gêne Sonore en vigueur avec la limite zone 3 étendue à la limite extérieure du Plan d'Exposition au Bruit. Effectivement nous étudions au cas par cas les dossiers situés en limite extérieure de la zone 3 étendue. Par principe, nous proposons les cas limites situés jusqu'à 50 mètres et pas au-delà. Effectivement se pose le problème des unités foncières mais je pense que le débat peut être repris en commission d'aide aux riverains puisque je ne sais pas si c'est trop l'objet ici, de manière à ce qu'on puisse en reparler sérieusement.

Bien sûr quand le nouveau Plan de Gêne Sonore sera mis en vigueur, je pense qu'on pourra revoir la question.

M. HUSSON (Avion).- On propose de ne pas attendre le nouveau PGS. Si on veut enterrer un problème, on crée une commission, ce n'est pas nouveau. On pourrait avancer, il y a des dispositions qui ont déjà été prises. J'aimerais, comme je l'avais dit à Monsieur Blazy : "ce n'est pas votre argent, ce n'est pas le mien, nous oeuvrons pour que les gens puissent être aidés normalement à pouvoir s'insonoriser".

Mme GUEDON (ADEME).- Par rapport au document qui avait été souhaité, notre système d'information géographique permet de faire une localisation à l'adresse et nous étudions chaque dossier au cas par cas, en fonction d'une adresse nous déterminons l'appartenance aux zones du Plan de Gêne Sonore. Il ne permet pas de faire un découpage par commune.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Il faudrait presque un comité permanent pour chacune des associations dans chaque ville.

Mon propos se situe par rapport au bilan présenté tout à l'heure.

Je remarque depuis déjà un certain nombre de temps, c'est qu'il y a beaucoup d'approches avec le "je" et que dans le "je" on veut y mettre le "nous". Ce n'est pas aussi simple que cela.

La Charte environnementale est relativement jeune, par contre elle se veut une réponse à des problèmes anciens. Dans les problèmes anciens, il y a du contentieux lourd.

Le Président de l'association Avion vient d'en citer quelques uns et je crois que la crispation n'est pas que sur ces questions-là mais quand même ! Il y a du rattrapage à faire et plus vite un échancier sera établi au titre de droits à réparation, mieux ce sera. Dans les villes il y a des habitants, et je crois que c'est une mesure non pas pour faire accepter le bruit mais il y a de la considération à avoir.

Un mot sur le débat sur l'urbanisme.

Je suis le maire de Valenton. La SRU ne répond pas à tout. Elle ne répond pas à tout quand on passe d'un plan d'occupation des sols qui se veut aussi légitimité communale à un PLU. Les 36.000 communes, y compris celles qui sont riveraines d'Orly, ont leur particularité. On passe donc d'un POS à un PLU. Mais dans le PLU, dans le plan local d'urbanisme, on nous demande d'élaborer un plan d'aménagement et de développement durable. On bute sur un certain nombre de servitudes liées à l'aérien mais aussi liées à un PPRI aujourd'hui et à un certain nombre de dispositions réglementaires ou législatives. Il nous faut mettre tout cela en réflexion et faire en sorte que l'intérêt général prévale. Ce n'est pas aussi simple.

Le Plan de Gêne Sonore et le Plan d'Exposition au Bruit avec les échéances électorales que nous avons devant nous, je ne doute pas qu'on trouve de bonnes raisons pour ne pas mettre en débat public tout de suite ces questions-là, pour autant elles sous-tendent tout. Par exemple, à la première réunion du PLU qui aura lieu le 18 décembre, c'est vrai que je vois pas comment on peut aborder un PADD si on n'a pas quelques assurances sur le devenir de nos territoires.

On a parlé tout à l'heure des groupes de travail sur des points particuliers, c'est peut-être là qu'il nous faut progresser encore davantage.

Je sens dans un certain nombre de débats une appropriation de ce débat. Ce n'est pas anormal que telle ou telle association, tel ou tel élu, tente de le faire mais que l'on fasse en sorte que le débat soit large et qu'il porte loin. A un moment donné, ce n'est pas anormal qu'on en tire profit de ce débat pour soi mais j'ose espérer que la CCE le porte plus loin.

Quant à l'ACNUSA, indépendance ne veut pas dire indifférence. Comme le dit M. Héry, il nous faut trouver moyen de s'exprimer. Nous sommes des représentants de collectivités. Je ne prends pas encore suffisamment de recul pour être un peu plus que le représentant de la ville de Valenton. Pour la ville de Valenton, il est bon que l'association Avion, qui n'est pas la municipalité de Valenton, puisse s'exprimer aussi. Il y a peut-être à réfléchir sur la portée de nos réflexions ici, voire de nos décisions, et comment les habitants dans leur diversité sont à même de donner un avis, de s'informer, peut-être y a-t-il un petit décalage qu'il nous faut résorber, et comment faire une synthèse du bilan que nous avons entendu et qu'il soit porté à la connaissance de toutes les villes au-delà même de celles qui participent à nos instances.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Maire. Je retiens dans vos suggestions la nécessité d'aller plus loin dans la transmission de l'information, notamment le bilan annuel de la Charte qu'il faut pouvoir diffuser ne serait-ce qu'aux maires des communes riveraines. J'y reviendrai tout à l'heure, mais dans le cadre des "vingt mesures pour Orly", comme nous allons avoir une étape importante le 20 décembre prochain, cela peut être l'occasion de diffuser l'information.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Il est vrai que ces problèmes demandent que beaucoup de gens y réfléchissent.

Ce que je voulais dire surtout c'est que nous avons recommencé nos travaux après avoir élaboré une charte qui engageait en quelque sorte la pensée des uns et des autres. Lorsque quelqu'un n'était pas d'accord, il l'exprimait, et c'est mentionné comme cela dans la charte.

Aujourd'hui, il faut qu'on se mette d'accord ici, sous votre autorité bien sûr, mais la Charte nous devons essayer de l'appliquer. Or dans la Charte, il y a effectivement des réponses aux questions à propos du Plan de Gêne Sonore, comment faire pour tenter d'indemniser le plus loin possible les riverains. Pour le Plan d'Exposition au Bruit, la façon d'imaginer, de préserver l'urbanisme et de lui redonner des possibilités de rénovation, il y a des réponses dans la Charte.

Qu'attendons-nous, Monsieur le Préfet, pour effectivement essayer de concrétiser les promesses qu'apportait la Charte ?

Je suis vraiment pour que vous puissiez nous dire aujourd'hui : "oui, la Charte est une de vos bibles". Ce n'est peut-être pas la seule mais c'est une des parties de la bible.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Lacambre...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Au sujet du Plan de Gêne Sonore ou du Plan d'Exposition au Bruit sur l'aéroport d'Orly, il y a un hiatus qui est le suivant :

Les communes, à juste titre, on les comprend, voudraient réduire le Plan d'Exposition au Bruit pour pouvoir aménager les maisons qui sont en train de se délabrer, sur lesquelles elles n'ont aucun droit. Elles souhaitent restructurer leur urbanisme pour faire que dans leur ville les gens vivent bien.

D'un autre côté, vous avez les riverains qui veulent avoir un espace d'indemnisation plus grand.

Et le troisième point, il ne faut pas l'oublier, on a un aéroport qui doit vivre.

Le hiatus est total.

Si, je dis bien si, on respecte les 250.000 créneaux qui sont attribués à Orly, si on respecte la deuxième partie de l'arrêté qui dit qu'entre 22 heures et 23 heures 30, il y aura la moitié des créneaux attribuée pendant cette période-là, si on applique la loi sur les vols de nuit qui doit être votée en plus du couvre-feu, on s'entend bien, et qu'on ait une réduction des nuisances, qu'est-ce qu'on va avoir avec la progression des motorisations d'avion ? Automatiquement, on va avoir une réduction des nuisances, pas une maîtrise, une réduction. Cela me paraît logique.

Si l'aéroport d'Orly est dans un carcan, on n'a rien contre l'emport, simplement l'aéroport d'Orly est mis dans un carcan, maintenant il faut développer l'emport, on n'est pas opposé à cela.

Si on obtient une réduction prévisible et formelle des nuisances aériennes, il n'y a aucune raison que le Plan d'Exposition au Bruit soit augmenté puisqu'il y aura des nuisances moins fortes. Par contre les riverains, puisqu'il va y avoir un décret de zone D, vont demander une indemnisation jusqu'à la zone D, ce qui me paraît logique.

Donc tout le monde sera content. Un Plan d'Exposition au Bruit plus réduit pour résoudre les infrastructures des villes et un Plan de Gêne Sonore plus grand pour résoudre le problème d'insonorisation des riverains.

M. LE PRESIDENT.- Ca me rappelle un débat que j'ai vécu dans d'autres lieux sur le risque inondation.

Vous avez bien montré la difficulté d'arriver à concilier des objectifs contradictoires. Vous savez qu'il y a des plans de protection contre les inondations, c'est extrêmement difficile à mettre en oeuvre parce que, quand on n'a pas eu une inondation depuis 30 ans, expliquer aux élus et aux habitants qu'on ne peut pas construire, agrandir, qu'on ne peut pas créer d'obstacles à l'écoulement des eaux, c'est bien compliqué.

Souvent on met en oeuvre des dispositifs permettant de réduire le risque des crues, on aménage, on a des espaces plats permettant à l'eau de s'écouler si on avait une crue épouvantable, on fait des canalisations etc. Et la réaction immédiate des uns et des autres, à partir du moment où on a réduit le risque, est de dire : on peut à nouveau construire.

On retombe sur ce débat : le fait de prendre plus de précautions, cela ne peut pas conduire non plus à prendre plus de risques. Si on élève le niveau de protection, mais que parallèlement on élève à nouveau le niveau de risque, on ne s'en sort pas.

Je parle d'inondation mais en matière de gêne sonore, on est à peu près aussi dans les mêmes débats.

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- Les conclusions du PPRI, Monsieur le préfet, ne sont pas les mêmes. Il n'y a pas d'interdiction formelle de construire, il y a l'obligation d'aménagements pour...

M. LE PRESIDENT.- Cela dépend où. J'étais à l'époque préfet de Haute Loire, on avait des crues qui, en quatre heures, emportaient une ville. Les temps de réaction n'étaient pas les mêmes qu'en Ile-de-France puisqu'on a ici de l'eau qui monte doucement.

Merci à tous de vos remarques et contributions, il faudra que nous poursuivions la réflexion sur tous ces thèmes et c'est vrai que pour le Plan de Gêne Sonore et le Plan d'Exposition au Bruit, il faut maintenant aller vite. On a les éléments pour.

Autre point de l'ordre du jour, je rejoins ce que vous disiez Monsieur le Maire tout à l'heure, il faut qu'on arrive à travailler. Il vaut mieux se voir aussi souvent que possible mais dans des temps raisonnables. Pour ma part, je dois aller signer un grand projet de ville avec Monsieur Bartolone à Pantin tout à l'heure, je suis de toute façon obligé de partir à 12 h 15.

Il faut effectivement qu'on organise notre travail pour qu'en deux heures de temps, on arrive à faire le tour des choses.

Sujet important également qui avait été réclamé la dernière fois : le bilan des 20 mesures pour le développement de l'aéroport d'Orly.

- **Bilan d'exécution des 20 mesures pour le développement de l'aéroport d'Orly.**

M. LE PRESIDENT.- Un document vous a été distribué. Ce n'est peut-être pas la peine de reprendre chacun des points.

Je voudrais simplement vous dire que va être installé officiellement l'observatoire pour l'emploi, le 20 décembre prochain. Le préfet de Région, les deux Présidents de Conseils généraux, un représentant des maires pour l'Essonne et un représentant des maires pour le Val-de-Marne.

Concernant le problème de l'agence de développement économique qui avait été une des idées évoquées, après de nouvelles réflexions et, entre autres, la prise en compte de la création de l'agence régionale de développement (ARD) – le Conseil régional avec une série de partenaires est à l'origine de la création de l'agence régionale de développement - il faut que nous prenions des précautions à ne pas multiplier des structures de développement économique qui pourraient avoir des actions redondantes les unes par rapport aux autres.

Sur Orly, nous avons l'action des communes, nous avons l'action des conseils généraux, nous avons l'action des comités d'expansion économique quand ils existent, nous avons l'action des chambres de commerce et maintenant l'action de l'agence régionale de développement.

Plutôt qu'une agence de développement économique spécifique pour Orly, il faudrait une sorte de mutualisation des efforts des uns et des autres.

Nous sommes en train de travailler cela pour avoir, non pas forcément une agence de développement économique, mais un outil de développement économique mutualisant les efforts des uns et des autres. Il faut quand même un point de repère. Ce point de repère peut être ce que nous sommes en train de faire sur

Roissy qui est un centre de ressources et de valorisation. On met en commun tous les efforts des uns et des autres, y compris sous la forme d'une base informatique de données permettant d'avoir un outil facile à manier pour avoir les informations nécessaires sur les surfaces actuellement disponibles pour des implantations d'entreprises, sur les moyens humains disponibles, qui contacter ? comment ? sous quelle forme ? etc.

Voilà ce que pourrait être ce centre de ressources et de planification, mais nous en reparlerons.

Sur le volet fiscal qui est également un problème important, Mesdames et Messieurs les élus, je tiens une réunion également à la fin du mois de décembre à la demande de M. Gayssot avec la DGCL, les deux conseils généraux, de façon à mieux appréhender les effets négatifs sur le plan fiscal de tout ce qui s'est passé récemment au niveau des entreprises : Air France, AOM, le déplacement d'Air Industrie, puisque le Président (M.BERSON) lors d'une réunion récente, avait fait état de la perte de 80 millions de francs sur le budget du Conseil général au titre de la taxe professionnelle du fait de la fusion Air inter – Air France. A priori, il y a une compensation de la taxe professionnelle, c'est la loi mais c'est vrai qu'elle décroît dans le temps.

Sur "les 20 mesures", il faudra avoir un compte-rendu régulier et en même temps une information des Maires. Il faut que nous prenions l'habitude de mieux informer : le bilan annuel d'exécution de la charte, il faut le passer aux maires des communes riveraines, il en va de même des "20 mesures" sur Orly. Il nous faut fonctionner en transparence, nous progresserons sur tous ces sujets difficiles à partir du moment où le niveau d'information des uns et des autres sera identique. On a développé par la biais d'Internet des informations ADP. Est-ce que ces informations-là sont sur le site d'ADP ?

M. LORRIAUX (ADP).- Vous reprenez une demande de l'UFCNA et nous allons ouvrir sur le site Internet d'Aéroports de Paris une page "riverains" dans laquelle il y aura des sous rubriques qui seront : CCE, Comité permanent, documents annexés. Ces éléments, comptes rendus des commissions etc., pourront être téléchargés par les personnes qui le souhaitent.

On est en train d'écrire le cahier des charges et je pense qu'en tout début d'année prochaine, on devrait pouvoir le mettre à la disposition des associations et des élus et du 3^{ème} collège.

M. BONNETAIN (ADEV).- Sur le point 2 présenté par M. Roederer, à la dernière CCE du 16 octobre dernier, M. Duret, encore Directeur général d'ADP à l'époque, avait annoncé que l'emport moyen était prévu avec l'installation de A-380 et une importante restructuration d'Orly.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

M. LE PRESIDENT.- Le souvenir que j'ai de l'intervention de M. Duret dans l'hémicycle du Conseil régional se situait dans le contexte de la parution d'un article dans le Parisien et lui-même est intervenu pour dire que ce qui était dit dans cet article était inexact, qu'il n'y avait pas pour un prochain conseil d'administration d'Orly de projet de restructuration du site aéroportuaire d'Orly. Il avait démenti formellement les informations pour une échéance de court ou de moyen terme concernant cette troisième aérogare.

M. BONNETAIN (ADEV).- Il avait parlé de l'augmentation de l'emport moyen. L'objectif d'ADP était d'augmenter l'emport moyen avec la préparation des pistes et de la plate-forme aéroportuaire d'Orly pour recevoir le futur A380. Cette phrase a été prononcée.

M. LE PRESIDENT.- Oui, tout à fait mais il y avait parallèlement le débat sur la création d'une troisième aérogare d'Orly qu'il a formellement démentie.

M. OFFENSTEIN (Avion).- Il a démenti la troisième aérogare mais il a affirmé l'arrivée des A380 et la possibilité d'une plate-forme définitive pour le A380. Cela suppose obligatoirement une modification des pistes, de toute façon.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Et un débat public et une étude d'impact.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- C'est en 2008 que se posera éventuellement la question.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Attendez, il faut prévoir ! Si en 2008, il va y avoir une restructuration des pistes, à ce moment-là on a des textes de loi au niveau des études d'impact, il y a une motion que j'aimerais que tout le monde signe, il faut d'abord l'information préalable de la part d'ADP et qu'une étude d'impact soit faite de façon irrémédiable. Avec l'A-380, il ne s'agit même pas d'une étude d'impact mais d'un débat public.

M. LE PRESIDENT.- Très brièvement pour les dernières interventions car j'ai la confirmation que des décisions très importantes viennent d'être prises par le Ministre de l'Équipement et des Transports, il y a quelques minutes et je souhaite qu'on puisse en parler avant mon départ.

M. HAMON (ADP).- On n'est pas dans l'actualité avec cette question de l'A-380, on est dans la préparation du futur. Il y a deux ou trois idées simples à avoir :

Première idée : Aéroports de Paris n'a pas l'intention, beaucoup d'élus riverains sont d'accord avec nous, de faire d'Orly un aéroport de deuxième ou de troisième zone. Cela restera un aéroport puissant du bassin sud de la région Ile-de-France.

Deuxièmement, dans le cadre des contraintes qui sont les nôtres, 250.000 mouvements, créneaux, appelons cela comme on veut...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Pas comme on veut !

M. HAMON (ADP).- ... dans le cadre des contraintes qui sont les nôtres, il est bien évident qu'il faut préparer un minimum l'avenir et si on veut qu'Orly ne soit pas un aéroport de seconde zone, il faut préparer l'arrivée de l'Airbus 380 et de tous autres avions qui vont dans l'évolution de ce métier.

Troisième idée pour rassurer tout le monde, Aéroports de Paris est là pour respecter l'ensemble des lois et des règlements. Tout ce qui concerne les études d'impact, pour autant qu'elles soient requises par ce genre de choses, sera respecté comme il le faut dans toutes les procédures. Aéroports de Paris est une entreprise publique, peut-être que demain son capital peut évoluer, mais il y aura de toute façon un cahier des charges et l'ensemble des lois et des règlements qui s'appliquent.

On est toujours dans cette politique de tenir un juste milieu. Vous savez que le trafic à Orly a baissé ces dernières années. Dans le cadre des plafonds qui nous sont autorisés, il est bien évident qu'il faut qu'on puisse continuer à réfléchir à comment faire évoluer la plate-forme. Rien d'irréparable ou d'imprévu ne sera fait.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est énorme tout de même , tout d'un coup c'est une information qui vient de sortir.

M. DUCAMP.- Juste pour dire que de toute façon, il faut que les A-380 puissent se poser à CDG, il faut aussi qu'ils puissent se poser sur Orly.

M. LE PRESIDENT.- Je propose d'aborder un point important aussi qui est le point d'étape du groupe de travail sur les projets de modification des procédures de décollage face à l'est.

- **Point d'étape du groupe de travail sur les projets de modification des procédures de décollage face à l'est**

M. LE PRESIDENT.- Nous avons dans ce cadre accepté que les associations qui ont travaillé sur cette question puissent assister à notre comité permanent.

Je voudrais dire au préalable que le compte rendu du 2 octobre dernier faisait état de propos émis par l'association ADEV et son Président, M. Bonnetain, et qu'en accord avec son interlocuteur, M. Bonnetain m'a demandé de porter à la connaissance des membres du comité qu'il regrette et retire ses propos.

Sur ce point des procédures de décollage face à l'est, M. Dubois va nous dire exactement où nous en sommes.

M. DUBOIS.- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs.

Je me permets de me présenter : Pierre Dubois, je suis l'adjoint du Directeur des opérations aériennes d'Aéroports de Paris.

Nous allons vous proposer un rapport d'étape dont vous avez trouvé les principales informations dans le document qui vient de vous être distribué. Nous avons préparé quelques transparents que nous allons passer assez vite, compte tenu du temps imparti et pour laisser plus de temps au débat.

Le premier de ces transparents montre le mandat qui nous a été donné. Dans l'analyse de notre mandat, il s'agissait d'étudier les solutions proposées par les associations et définir une trajectoire consensuelle qui sera un compromis tenant compte des priorités qui sont celles du ministre et celles des élus : les

impératifs de sécurité, la diminution de la gêne sonore et les capacités réalistes de l'aéroport d'Orly.

Les participants :

Un point de vocabulaire : on appellera "collectif des associations", les associations qui ont le même objet ou la même présentation et qui d'une façon générale sont convergentes à la fois sur leurs objectifs et sur leur expression, notamment OYE 349, Alertes Nuisances Aériennes, et C4A, ainsi que l'ADEV.

L'ADEV, pour sa part, n'est pas partie prenante dans ce nous appellerons par la suite "collectif des associations". Elle s'exprime donc en son propre nom et au nom d'autres associations qui se reconnaissent dans les thèses de l'ADEV : pour des raisons de simplification et de clarté, ces points de vue seront rapportés sous le nom de l'ADEV.

Le Syndicat des contrôleurs du trafic aérien a participé à toutes les réunions, le SNPL s'est toujours excusé jusque là. Air France a été représenté et bien sûr ADP et la DGAC.

Notre démarche est conforme au mandat et a pris pour point de départ le trafic concerné. Bien sûr, il faut que notre solution, qui se doit d'être consensuelle s'intègre dans le plan général de circulation aérienne ; on ne repart pas d'une page blanche.

Nous avons défini un cahier des charges : et nous allons rapporter devant vous le compromis auquel nous sommes parvenus. Nous avons un certain nombre de pilotes dans le groupe; qui se sont attachés à ce que nos propositions restent "pilotables", c'est-à-dire réalistes.

Puis, nous sommes convenus de mesurer l'impact de nos propositions.

Voici pour la méthode sur le fond :

Très rapidement, je vous rappelle les procédures publiées : le respect du 086°, un virage à partir du 6,5 NM par la droite et ensuite la dispersion d'un certain nombre de départs vers le Sud.

Le contexte :

Sur les flux que vous avez eus par ailleurs dans d'autres documents, l'éclatement des trajectoires après un départ face à l'est, conduit à devoir prendre en compte les virages des avions turbopropulseurs et ceux des avions les plus lourds qui se produisent plus à l'est : les deux doivent être compatibles avec des départs vers l'est, ainsi qu'avec les trajectoires d'arrivée de CDG.

Je me permets d'appeler votre attention sur la présence en face à l'est des trajectoires d'arrivée à Orly. Ce sont des trajectoires avec une ligne droite significative et donc une dispersion relativement faible. Elles justifient le limite ultime située à 5 Nm de ces arrivées, limite qui ne peut être franchie pour des raisons de sécurité.

Le trafic concerné :

Pour les gros porteurs, c'est un trafic qui est relativement faible et on avait montré et affiché en commission consultative, lors de sa séance plénière, que les DC10 passaient la Seine vers 2.100 mètres, les 747 vers 1.700 mètres et les autres types d'avions lourds vers 1 500 m. On a également des moyen-courriers qui ont des taux de montée appréciables, plus de 500 pieds par nautique. Il faudra définir une altitude à partir de laquelle les avions peuvent aller directement vers leur point de montée.

Quels sont les points durs ?

Le maintien de l'axe 086° : on constate une dispersion des vols vers le nord bien que restant à l'intérieur de l'aire SONATE. Le groupe de travail a identifié que cette dispersion était

due à la construction de la procédure et, bien qu'elle soit réglementaire, il faut qu'on regarde dans quelle mesure on pourrait remédier à cette dispersion. Les solutions existent.

Ensuite, un virage à droite avec l'attention toute particulière de l'ADEV sur le problème de Lésigny sur Brie Comte Robert. Nous sommes d'accord pour passer à l'est de Brie Comte Robert mais il faut qu'on regarde bien le point de virage le plus adapté pour limiter les nuisances.

On notera que l'ADEV nous a proposé un taux de virage imposé à 15°, ce qui peut se faire en pilotage manuel mais qui est considéré comme difficilement pilotable par les commandants de bord présents dans le groupe, et éviter le survol de Brie Comte Robert.

Les points durs après le virage à droite :

Il est proposé que les gros porteurs passent par la verticale de Melun - Villaroche avant leur mise de cap vers l'ouest. Pour les départs des gros porteurs vers l'ouest, il convient, avant de les rabattre vers des agglomérations particulièrement peuplées, de les faire passer à une hauteur convenable qui reste à définir.

Nous n'excluons pas une évaluation temps réel du dispositif, ou mieux, bénéficions d'un accord de principe d'Air France pour apprécier la faisabilité de la procédure sur un simulateur de vol.

L'intégration des départs Est dans un plan de circulation aérienne général doit répondre aux quatre objectifs techniques suivants tout en diminuant les nuisances sonores, but ultime du groupe.

Objectif premier la sécurité. C'est un point sur lequel nous serons extrêmement vigilants pour ce qui concerne les services de la navigation aérienne. Nous avons à traiter la compatibilité avec les vols de CDG départs et arrivées. Encore une fois, nous ne repartons pas d'une feuille blanche. La

compatibilité également avec les arrivées Orly en provenance de Melun, on l'a vu, doit être également prise en compte.

Second objectif technique : minimiser les situations de rattrapage. Lorsqu'on allonge la longueur du segment initial, il faut tenir compte d'un éventuel différentiel de vitesse des avions. On a démontré que la capacité de l'aéroport n'était pas impactée si l'on passait de 6,5 à 10, voire 11 nautiques pour autant que les situations de rattrapage ne se prolongent pas au-delà.

On peut dire que déplacer le point de virage à une dizaine de nautiques de la plate-forme d'Orly, est neutre sur la capacité de l'aéroport.

Troisième objectif : Maintenir la liberté de cap vers le point de destination pour les avions performants. Il semble à peu près évident que pour les avions qui montent très bien, on ne voit pas pourquoi on les contraindrait à suivre une trajectoire inutilement pénalisante qui les ferait passer à des niveaux de vol bien au-delà des niveaux de vol auxquels on peut effectivement encore les entendre.

Quatrième objectif : Eviter si possible de survoler à l'arrivée et au départ des agglomérations du sud d'Orly. C'est une contrainte supplémentaire que le groupe s'est imposée. On connaît maintenant où doit passer la trajectoire d'Eurocontrol, on a une idée assez précise de ce que l'on peut faire sur les départs est, et donc on voudrait si possible, éviter de passer deux fois, en arrivée face à l'Ouest et en départ face à l'Est, sur les mêmes agglomérations. Etant entendu que pour les agglomérations de la zone proche, on ne pourra pas résoudre cette question.

Les points durs qui ont été soulignés ont été consignés dans un cahier des charges et le groupe est unanime sur le contenu de ce cahier des charges. Il y a des points de vue différents mais le groupe considère qu'il est exhaustif sur ce qu'il conviendrait résoudre.

Je voudrais insister sur ce point, la trajectoire consensuelle, Monsieur le Préfet, ne pourra dériver que d'un compromis. Ce groupe, quelle que soit la qualité de ses participants, ne pourra pas faire plaisir à tout le monde.

Les principales orientations du groupe sont résumées par les cartes jointes. On doit noter, avant d'examiner ces cartes, la qualité du travail des associations. Il faut se féliciter de ne pas avoir dans le groupe des personnes qui sont inconstantes dans leur propos, mais une qualité d'écoute réciproque que je tiens à saluer.

Les impératifs forts du service de contrôle aérien sont également à prendre en compte. On ne peut pas cautionner des organisations que les contrôleurs ne sauraient pas gérer.

Voilà en premier lieu ce qu'a proposé le collectif des associations.

Vous avez remarqué la zone hachurée, si c'est une zone à ne pas survoler, il est certain qu'on est en face d'une vraie difficulté parce que si chaque agglomération envisage de créer sa petite zone non survolable, le groupe de travail aura vite atteint ses limites.

L'autre proposition, l'ADEV a fait un travail très intéressant et novateur qui consiste à fixer un taux de virage à partir de cette distance d'Orly, le but étant d'éviter cette zone de Lésigny et d'éviter autant que faire se peut le survol de Brie Comte Robert. ,On l'a vu, les pilotes ne sont pas convaincus par le caractère novateur de cette proposition.

On voit bien, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, que si le travail du groupe n'est pas conclusif à ce stade, il y a une convergence de l'analyse commune des points à régler, consigné dans le cahier des charges sur lequel nous sommes d'accord. Il n'y a pas de consensus à ce stade, comme tout groupe qui rapporte devant l'instance qui l'a mandaté : doit-on

poursuivre nos travaux ? quelles instructions nous donnez-vous ? quand et comment doit-on rapporter à nouveau ?

Pour vous donner une petite idée de la réponse qui pourrait être donnée à la première question...

M. LE PRESIDENT.- On attend du groupe de travail des réponses, pas des questions ! (*rires*)

M. DUBOIS.- Ce que nous souhaitons, nous groupe de travail, c'est regarder dans quelle mesure on peut amener les avions lourds un peu plus loin et leur donner un cap face à l'ouest au-dessus de Melun pour être parallèle ou le plus près de cette trajectoire-là. Naturellement cela pose le problème de la zone hachurée que vous voyez-là. C'est peut être dans cette direction que cette instance, devant laquelle le groupe rapporte, pourrait nous réorienter.

Je tiens à remercier très sincèrement les membres du groupe, les discussions sont sportives, parfois viriles ; Mme Lavaud est là pour amener une touche féminine dans nos discussions. Le groupe que vous avez décidé de créer fonctionne bien jusque là mais qui doit trouver un compromis.

Merci pour votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur Dubois, et merci aux membres du groupe. Quelques commentaires rapides ?

M. BONNETAIN (ADEV).- Je souhaite présenter quelques vues qui apportent des éléments très nouveaux et peut-être des éléments de réponse aux interrogations de M. Dubois.

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, nous avons travaillé avec une équipe de pilotes de Lésigny ce dernier

week-end et nous sommes prêts à vous présenter une innovation importante.

Voilà la situation actuelle où vous voyez le virage à 6,5 NM le survol de Lésigny et le survol de Brie Comte Robert ainsi que le large survol du Val d'Yerres.

Reprenant les comptes rendus de M. Dubois, selon le rapport d'avancement il convient ensuite qu'en face à l'ouest les trajectoires d'arrivées dites VASPO conduisent à éviter autant que faire se peut le survol des communes déjà concernées par les départs face à l'est. Il s'agit là d'un objectif pour le respect de l'environnement.

Le problème posé initialement, rapporté d'ailleurs à la fois dans la Charte de qualité de l'environnement sonore et le code de bonne conduite, en configuration face à l'est, sur les 60 avions qui décollent de la piste 08 et se dirigent vers l'ouest, 20 avions gros porteurs sont bruyants en passant sur le Val d'Yerres.

La situation actuelle : virage à 6,5 NM en configuration face à l'est, Lésigny est survolé dans sa partie nord, radial 86, par 40 avions à basse altitude partant vers l'est et sur sa partie sud par une partie des 360 avions qui descendent vers le sud. En configuration face à l'ouest, Lésigny dans sa partie nord est survolée par une partie des 400 avions qui atterrissent.

Le projet ADEV n°2 que je vais vous présenter maintient ce statu quo ante.

Le projet n°7 du collectif des associations, virage à 10 Nm, en configuration face à l'est, Lésigny est survolée dans sa partie nord par 400 avions à basse altitude. Et en configuration face à l'ouest, on retrouve la même expression, Lésigny est survolée par une partie des 400 avions qui atterrissent.

Voici le nouveau projet ADEV n°2 qui prévoit évidemment le respect du radial 86 défendu ardemment par OYE 349 et pour lequel nous sommes entièrement d'accord.

Le virage se déclenche toujours à 6,5 Nm d'Orly. L'inclinaison calculée est de l'ordre de 20° et nous rejoignons le radial 336 de Melun.

De ce fait la situation de Lésigny reste inchangée, nous passons largement à l'est de Brie Comte Robert et nous rejoignons intégralement la solution proposée par le collectif des associations pour la partie finale près de Melun Villaroche.

Voilà la superposition des trajectoires avec la proposition du collectif qui passe comme ceci et la proposition ADEV n°2 qui cherche à éviter Lésigny, Brie comte Robert et rejoindre directement sur le contournement de la ville nouvelle de Melun Sénart.

Nous avons été très sensibles aux recommandations de M. Michel Doumax qui insistait beaucoup sur ce contournement par le sud. Cette carte a été dessinée par ADP selon les indications du collectif et nous reprenons exactement les mêmes points dans la partie finale.

De ce fait, le virage à 6,5 Nm pour joindre le radial 336 Melun. Les capacités de trajectoires restent identiques à celles de la procédure actuelle.

Lésigny n'a pas plus de nuisance qu'avec la procédure actuelle.

Brie Comte Robert a moins de nuisances, la trajectoire nominale passe à 600 mètres à l'est de la commune.

Le Val d'Yerres n'a plus aucune nuisance, il n'y a plus d'avions sur cette zone.

Les villages de la Seine-et-Marne, passage dans l'ouest du département comme la procédure actuelle, aucune commune n'est survolée.

Enfin la ville nouvelle de Melun-Sénart n'a pas de nuisance, les avions sont à très haute altitude, le contournement de la ville nouvelle par le sud selon le projet n°7 du collectif des

associations, carte dessinée par ADP suite à la réunion du 27 novembre du groupe de travail.

J'en ai terminé.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur BONNETAIN.

Je précise que nous ne sommes pas là pour refaire le travail du groupe de travail. C'est très intéressant de constater qu'il y a une vraie réflexion qui est conduite à l'intérieur du groupe de travail, que chacun essaie de faire progresser les choses, mais je vous proposerai de ne pas vous substituer au groupe de travail.

M. ROGER (ANA).- Christian ROGER, Président d'Alertes Nuisances Aériennes, ancien commandant de bord. Je parle aujourd'hui au nom du collectif d'associations, OYE 349, ANA et C4A.

Nous avons cru comprendre que le projet de M. Bonnetain visait à défendre la ville de Lésigny. Nous en prenons acte.

En ce qui nous concerne, nous représentons les intérêts de plus de 400.000 habitants qui sont concernés par les départs face à l'est. De ce fait, nous ne pouvons avoir en perspective que la satisfaction de l'intérêt général.

Nous constatons que nous sommes appuyés dans cette démarche par la très grande majorité des élus locaux et des associations.

Dans cette recherche, il n'y a pas de bonne solution qui donnerait satisfaction à tous. Il existe seulement des solutions moins mauvaises que d'autres qui doivent être un compromis entre les impératifs de sécurité des vols puis les besoins du transport aérien et de ceux des riverains.

L'arbitrage entre ces deux dernières points est un choix de société qui doit être traité au niveau politique.

Concernant les travaux du groupe de travail, nous regrettons qu'il n'ait pas été possible d'aboutir à une solution consensuelle avec les représentants de la DGAC même si nous n'en sommes pas très loin.

Nous avons apprécié le dialogue courtois qu'a su donner au débat M. Pierre Dubois que nous remercions et nous souhaitons continuer les relations sur cette base.

Pour aboutir, il aurait fallu que les propositions d'Aéroports de Paris soient présentées clairement, ce qui n'a pas été le cas, alors que nos propres propositions étaient très claires et que nous avons su les faire évoluer au fur et à mesure des débats.

On remarquera que dans le document sur l'état de l'avancement, le point de vue de la circulation aérienne ne contient aucune donnée chiffrée, ni de proposition explicite de trajectoire. C'est regrettable à ce stade des travaux car l'addition d'objectifs à atteindre ne donne pas ipso facto des trajectoires concrètes.

Cette situation aboutit à un travail non achevé qu'il convient de poursuivre pour parvenir à une solution consensuelle à présenter au comité permanent de la CCE.

Pour nous il ne saurait exister de solution qui ne passerait pas par un consensus de toutes les parties. Une réunion supplémentaire a été prévue pour le 23 janvier, réunion que nous pensons nécessaire et nous demandons donc au comité d'accepter ce retard.

Pour ce qui concerne les problèmes non résolus, le collectif ne veut pas entrer dans une discussion ici faute de temps et puis ce n'est pas le lieu sur le plan technique. Nous avons néanmoins rédigé un document qui fait le point de notre position vis-à-vis des problèmes en suspens et nous allons remettre au secrétariat de cette réunion ce document que je viens de lire ainsi qu'une note additionnelle qui est très technique dont nous

demandons qu'elle soit annexée au compte rendu de la réunion d'aujourd'hui.

Cette note comprend en particulier une carte de nos propositions.

M. DUBOIS.- Merci, Monsieur le Préfet.

Très rapidement, sans me prononcer sur le fond, ce sera au groupe de travail de le faire, je voudrais simplement saisir l'existence de la diapositive de l'ADEV qui vous montre bien les difficultés auxquelles nous devons faire face.

Vous avez des avions qui décollent sur cette branche-là cap au sud (les départs en face à l'est pour une direction au sud) avec une dispersion et vous avez des avions qui remontent ici (les arrivées à Orly en face à l'est) avec une petite dispersion. Je ne vois pas comment les contrôleurs vont pouvoir gérer cette partie-là de façon sereine et sûre.

Je ne me prononce pas sur le plan technique, je saisis simplement cette occasion pour vous dire : voilà les difficultés auxquelles nous sommes confrontés.

M. ROGER (ANA).- La solution globale qu'ont proposée les associations avec un virage à 10 DME pour tous les avions entraîne, pour 91 % d'entre eux qui sont des courriers biréacteurs ou biturbopropulseurs, la disparition du problème évoqué par M. Dubois. Il ne reste en problème que les quelques 20 gros-porteurs par jour qui devraient emprunter ce trajet par Melun-Villaroche.

Dans notre document annexe, nous montrons qu'il y a une solution et en plus on fait remarquer que ce problème des 20 avions qui seraient un peu dérogoires doit être traité de la même façon que le sont les problèmes des Boeings 747 actuels, qui ne peuvent pas respecter les pentes minimales prévues et auxquels

on fait un sort particulier, parce qu'il faut bien les faire décoller quand même.

Il faut pas dramatiser non plus un problème d'une vingtaine d'avions jour qui en plus se situent pour une bonne partie en dehors des périodes de pointe.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ces remarques.

Ce n'est qu'un rapport d'étape, je vous propose de ne pas engager de débat de fond, nous le ferons à notre prochaine réunion. Le 23 janvier vous aurez à vous plonger sur les différents éléments qui ont été apportés aujourd'hui.

Je me réjouis que ce groupe de travail fonctionne dans le meilleur esprit possible. Il y a bien évidemment des divergences de vues mais il n'y aurait pas de groupe de travail s'il n'y avait pas de divergences de vues. Je remercie M. Dubois de jouer son rôle de médiateur, en quelque sorte, dans ces débats.

Pour répondre à votre question, Monsieur Dubois, je crois que le comité permanent souhaite que vous continuiez dans le même esprit avec l'objectif d'aboutir à une proposition du groupe de travail. Il y a une chose qui me semble indispensable, c'est le fait d'avoir une étude d'impact. Il y a plusieurs hypothèses envisagées, le meilleur moyen d'arbitrer est de donner des éléments chiffrés sur les impacts de chacune des solutions.

C'est comme ça que nous avons procédé dans le cadre du comité de pilotage des couloirs aériens, en présentant clairement des données chiffrées, parfois aussi en essayant de faire preuve d'imagination pour améliorer au maximum les dispositifs. On ne se rapproche jamais totalement d'un consensus mais en tout cas on va vers une solution un peu plus largement acceptée.

Il faut véritablement sur ce sujet que des études d'impact soient faites, qu'elles aient pu être examinées par le groupe de

travail et que le groupe de travail présente ses conclusions avec l'avis d'ADP, bien évidemment.

- **Communiqué de presse du 10 décembre 2001 : réorganisation des couloirs aériens en Ile-de-France.**

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais à ce stade, avant d'être malheureusement obligé de vous quitter – mais Mme Voisin sera avec vous pour les derniers points de l'ordre du jour - vous informer que le ministre de l'Equipement est actuellement en train de faire une conférence de presse pour annoncer qu'il avait retenu la proposition élaborée après une large concertation par l'organisme indépendant et international EUROCONTROL.

Que le ministre a également suivi les recommandations formulées par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires dans son avis du 26 octobre dernier.

Je pense que vous aviez en tête cet avis extrêmement important donné par l'ACNUSA qui indiquait à l'époque qu'elle ne pouvait donner un avis favorable aux propositions résultant d'EUROCONTROL, faute d'avoir des réponses précises sur des garanties sérieuses sur la façon dont le système serait tenu et en même temps sur des améliorations apportées en matière de vol de nuit.

Le ministre indique donc qu'il a pris en compte cet avis de l'ACNUSA du 26 octobre en donnant un certain nombre de garanties qui figurent dans le dossier que l'on va vous remettre...

Mme VOISIN (Préfecture Ile-de-France).- Il est en cours de tirage.

M. LE PRESIDENT.- Nous faisons du direct. Nous venons d'avoir ces différents éléments, on les a tout de suite donnés à photocopier, vous pourrez sortir de ce comité permanent avec une information plus rapide que celle des autres puisque vous avez quasiment la conférence de presse de M. Gayssot.

Quels sont ces engagements nouveaux pris par le gouvernement pour la réduction des nuisances sonores ?

Il y a plusieurs choses. La chose peut-être la plus importante c'est le fait de décider d'associer aux procédures de décollage et d'atterrissage dans les aéroports parisiens "des couloirs aériens", c'est-à-dire des volumes de protection environnementaux dans lesquels tous les vols devront s'inscrire sous peine de sanction de la Commission nationale de prévention des nuisances, excepté pour des raisons exceptionnelles de sécurité.

Des mesures restrictives et contraignantes sur les trajectoires utilisées la nuit sont également prévues en vue de réduire le nombre de personnes survolées.

Ces décisions prendront effet le 21 février 2002, ce qui permettra une prise en compte de ce nouveau dispositif par les services de contrôle aérien avant la pleine saison aéronautique de l'été.

Qu'est-ce que ces volumes de protection environnementaux ?

Ils seront définis pour les procédures de départ et d'arrivée des aéroports parisiens. Actuellement les aires SONATE définissent un périmètre géographique que les avions en phase de décollage initial d'Orly ou de Charles de Gaulle doivent respecter. Demain les avions devront respecter des volumes de protection environnementaux tant au décollage qu'à l'atterrissage.

Tout vol à l'extérieur de ces limites caractéristiques fera l'objet d'une analyse rapide et le cas échéant de la saisine de la

commission nationale de prévention des nuisances. A cette fin, ces dispositions seront traduites dans des arrêtés portant restriction d'usage des aérodromes concernés. Les premiers arrêtés seront publiés au plus tard dans un délai de trois à six mois.

Une attention particulière sera portée sur les vols de nuit à Paris - Charles de Gaulle avec la définition d'un cadre réglementaire relatif aux procédures de nuit. D'une part les procédures de moindre bruit seront intégrées dans un dispositif réglementaire, d'autre part les services de l'aviation civile pourront exercer un meilleur contrôle du respect de ces procédures avec l'obligation qui sera faite par arrêté au pilote d'annoncer la classification de l'avion en terme de bruit.

Les procédures de départ applicables aux avions à réaction seront rendues obligatoires sur une large plage horaire de nuit pour les avions à hélices. C'est un point également important qui avait été relevé.

Au surplus, la procédure MOSUD et les approches à vue feront l'objet par arrêté d'une interdiction totale la nuit.

Enfin, les interdictions de l'axe d'approche final à Paris CDG et à Orly en dessous de 3000 pieds seront également proscrites, excepté bien sûr pour des raisons relevant de la sécurité ; en revanche, les possibilités d'interception de l'axe d'approche final à 5000, voire 6.000 pieds seront étudiées et feront l'objet d'une expérimentation en vue de leur mise en œuvre opérationnelle la nuit.

Enfin, la sensibilisation et la formation des contrôleurs aériens en matière d'environnement seront renforcées : les modalités de renouvellement périodique de leur qualification de contrôle incluront des dispositions relatives à la prise en compte des questions d'environnement dans leur activité opérationnelles.

Voilà, les différentes décisions qui sont actuellement en cours d'annonce par M. Gaysot. Ces différents points semblent

tout à fait importants, entre autre cette notion de volumes de protection environnementaux avec des arrêtés portant restriction d'usage.

L'ACNUSA avait également évoqué dans son avis les aspects relatifs aux sanctions des survols engendrant un niveau sonore supérieur à 85 décibels entre 22 heures et 6 heures ainsi qu'à la limitation du nombre de mouvements horaires entre ces mêmes heures à Paris CDG.

Le Gouvernement a d'ores et déjà fait savoir, à l'occasion de sa décision relative à la création d'un nouvel aéroport en Picardie qu'il appuiera l'adoption et la mise en œuvre de la proposition de loi adoptée en première lecture par l'Assemblée Nationale le 26 avril 2001, interdisant sous peine de sanction financière le vol nocturne d'avions dont le bruit mesuré au sol dépasserait un niveau déterminé ;

D'autre part qu'il recherchera, pour l'Aéroport de Paris-CDG, dans la plus large concertation et notamment avec Aéroports de Paris, les compagnies et les opérateurs, les moyens permettant de limiter, voire de réduire, notamment pour le fret aérien, le nombre de mouvements sur une plage nocturne à définir.

Voilà, les annonces que M. Gayssot est en train de faire mais dès lors que nous étions en pleine réunion de notre comité permanent, le cabinet de M. Gayssot a souhaité que vous soyez les premiers informés de cela.

Les photocopies son en train de se faire, vous allez les avoir avant la fin de la réunion. Je crois que ce qui concerne ce dispositif de volumes de protection environnementaux, dans lesquels tous les vols devront s'inscrire sous peine de sanction, devrait représenter une étape importante dans la conduite des différentes procédures aéronautiques.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous voulez qu'on vous dise ce que l'on en pense ?

M. LE PRESIDENT.- Vous ne les connaissez pas encore !

M. LACAMBRE (UFCNA).- Si c'est une application de la loi sur les vols de nuit avec une limitation à 85 dB, on est dans l'aberrance totale.

M. LE PRESIDENT.- On va essayer de vous donner ce document au plus vite.

Je n'ai pas parlé en tant que tel du troisième aéroport.

Est-ce que Monsieur Gauran peut nous en dire un mot ?

- **Informations et échanges sur le plan d'ensemble pour une nouvelle politique aéroportuaire (décisions du Gouvernement du 15 novembre 2001)**

M. GAURAN (SBA).- Je vais vous commenter la décision du gouvernement qui a été rendue publique le 15 novembre dernier concernant le choix d'un site d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire devant desservir la Région Ile-de-France et le Bassin Parisien.

Cette décision a été prise à la suite d'un débat public qui a duré six mois et qui avait été annoncée dans le cadre des schémas de services adoptés par le gouvernement le 26 octobre de l'année dernière et dont le décret d'application devrait paraître prochainement.

Cette décision porte dans un premier temps sur le choix du site de Chaulnes. Cette décision confirme les études de trafic aérien qui ont été effectuées dans le cadre de schéma de services indiquant la nécessité de construire un nouveau site devant desservir la région parisienne pour faire face à la demande et aux contraintes volontaires sur les plates-formes parisiennes de Roissy et d'Orly de 250.000 créneaux...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il n'est pas marqué "créneaux" chez le ministre !

M. GAURAN (SBA).- Vous avez bien noté que dans le communiqué, il parlait de mouvements, je pense que c'était pour rendre plus claire l'expression pour les non spécialistes.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous pensez pour le ministre !

M. GAURAN (SBA).- C'est une interprétation personnelle mais je pense que l'important c'est la décision en vigueur qui limite le nombre de créneaux à 250.000.

La deuxième limitation pour des raisons environnementales est la limitation à 55 millions de passagers sur l'aéroport de Roissy.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je vous ferai remarquer qu'il n'a pas parlé du couvre-feu d'Orly non plus.

M. GAURAN (SBA).- Non, bien sûr, il n'y a rien de nouveau à ce sujet.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il y a 250.000 mouvements et pas de couvre-feu, c'est sommaire !

M. GAURAN (SBA).- C'est votre interprétation.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce n'est pas tout à fait respectueux de la loi.

Mme VOISIN (Président).- Attendez, Monsieur Lacambre, nous n'en sommes pas encore à votre motion. Monsieur Gauran, continuez, s'il vous plait...

M. GAURAN (SBA).- Cette politique s'inscrit dans une politique clairement annoncée dans le cadre des réflexions sur les schémas de services d'un développement volontariste du TGV et du développement des aéroports de province.

Je serai bref sur les raisons du choix de Chaulnes parmi les huit sites qui ont été proposés au débat public.

Au yeux du Gouvernement, Chaulnes est apparu comme celui qui optimisait le développement régional et le développement de la France dans un cadre européen. La localisation de ce site, par rapport à Paris, et au nord de la France, et l'agglomération lilloise, met le site de Chaulnes à environ 30 minutes de Paris par une liaison ferrée voix rapide. Et puis il y a aussi la possibilité de fonctionner en bipôle avec l'aéroport Charles de Gaulle.

Ce choix s'est accompagné d'un certain nombre de décisions visant d'une part à améliorer les capacités aéroportuaires des aéroports de province et le développement de l'accès par voie ferrée de ces aéroports et d'autre part, par des mesures visant à contenir les nuisances sonores autour des aéroports existants et futurs.

Sur le premier point du développement des aéroports de province, c'est une politique volontaire de soutien à moyen-terme de ces aéroports de province, notamment celui de Lyon et celui de Nantes, avec en particulier le déblocage d'une enveloppe financière de cinq milliards de francs pour aider au développement des aéroports de province et aux actions visant à développer la substitution des transports aériens par des trajets en TGV et à améliorer l'accessibilité des plates-formes de province par les transports ferroviaires.

Sur le deuxième point de limitation des nuisances autour des aéroports parisiens, il a été décidé qu'un projet de loi serait déposé début 2002 pour garantir cette meilleure protection des riverains autour des aéroports.

De ce point de vue, on peut dissocier ce qui concerne les nouveaux aéroports, en particulier ce nouvel aéroport de Chaulnes pour la région parisienne mais aussi la problématique de Notre-Dame des Landes et d'une plate-forme nouvelle pour la Région toulousaine.

Le Gouvernement a donné son accord pour que les recommandations de l'ACNUSA en matière de PEB pour les nouvelles plates-formes soient mises en oeuvre et il a demandé qu'une concertation avec les collectivités locales et les CCE soit organisée pour définir les modalités d'application de ces mesures aux aéroports existants.

Le Gouvernement a annoncé la mise en place d'un dispositif de concertation publique pour les couloirs aériens.

Il a également formulé le voeu d'augmenter l'emport moyen des avions sur les principales plates-formes.

Par ailleurs, pour les riverains de ces futures nouvelles plates-formes, le Gouvernement a annoncé un dispositif visant à améliorer les conditions d'indemnisation des populations riveraines, notamment pour les riverains qui souhaitent mettre en vente leurs biens et qui pourraient être confrontés à une dévalorisation de ceux-ci à la suite de cette décision.

Un troisième volet concernant la maîtrise des nuisances autour des aéroports porte sur les mouvements nocturnes qui doivent être mieux maîtrisés.

Il s'agit, dans un premier temps, de soutenir la proposition de loi Cochet pour la faire aboutir

Et la deuxième décision importante qui a été rappelée concerne la limitation, notamment pour le fret, du nombre de mouvements la nuit sur une plage nocturne qui reste à préciser.

Egalement, il est envisagé pour le fret aérien les modalités du transfert vers Vatry d'une partie du fret de nuit de Charles de Gaulle.

Enfin le dernier volet sur ces mesures d'accompagnement concerne la volonté de voir tout grand aéroport conçu comme un vecteur économique aussi bien en matière d'emploi et de formation mais également d'examiner les questions de péréquations fiscales.

Voilà une liste aussi exhaustive que possible de l'ensemble des mesures qui ont été annoncées par le Gouvernement le 15 novembre dernier.

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).

Quelques remarques, si vous le permettez.

Je pense qu'il ne faut pas avoir une présentation angélique des mesures qui viennent d'être adoptées parce qu'elles ont des lacunes très visibles et considérables.

Certes, il y a eu une décision de principe sur le troisième aéroport, ce qui peut être considéré comme positif malgré les difficultés qui étaient prévisibles et qui naissent jour après jour ; il n'en reste pas moins que cet aéroport au mieux ne sera disponible qu'en deux 2010 – 2015. Ce n'est pas la période actuelle qui va accélérer les choses.

Pendant cette période importante des dix ou quinze ans qui nous séparent de l'arrivée de cet équipement, le trafic aérien va augmenter de 5 à 3,5 % par an, ce qui nous amène à échéance de 2010 ou 2012, c'est-à-dire avant la mise en place du nouvel aéroport, à un trafic qui va porter sur 120 /130 / 140 millions de passagers. Ce nombre de passagers sera à convertir en nombre de mouvements suivant l'évolution de l'emport moyen.

La question qui se pose et qui aurait dû être traitée dans ce texte est de savoir ce qui va se passer dans cette période intermédiaire.

Il est tout à fait hors de question pour les associations d'admettre, même de façon transitoire, un dépassement des plafonds actuellement fixés à Roissy et à Orly, sous prétexte qu'on va attendre l'aéroport qui doit venir dans les années suivantes. C'est un jeu de dupes auquel nous n'entendons pas nous livrer.

Il aurait fallu ou il faudrait que des mesures d'accompagnement dans la période intermédiaire soient plus

explicitement prévues, notamment par une utilisation plus intensive et peut-être plus volontariste de l'aéroport de Vatry, qui est un aéroport opérationnel mais qui a la caractéristique de ne pas avoir d'avions.

Ceci étant dit, il faudrait des décisions puissantes de ce point de vue là.

Deuxième remarque s'agissant d'Orly, on faisait remarquer tout à l'heure que le texte du gouvernement confondait mouvements et créneaux, pour un texte qui émane du ministère de l'Équipement et préparé par ses services et spécialistes, c'est quand même une "bavure" qui est remarquable.

Ce que l'on peut constater aussi, notamment dans la partie confortations réglementaires dans laquelle on va mettre les 250.000 créneaux ou mouvements, le plafonnement des passagers à Roissy, le plafonnement du bruit etc. il n'est à aucun moment question de reprendre la validation réglementaire du couvre-feu d'Orly, ce qui est tout de même hautement inquiétant.

Il n'est pas non plus question du couvre-feu d'Orly dans la proposition de loi d'Yves Cochet que le gouvernement veut faire aboutir.

Par contre, ce que l'on trouve, c'est effectivement la volonté de faire passer le trafic d'Orly de 25 millions à 35 millions de passagers, ce qui, excusez du peu, suppose une augmentation de 40 % de l'emport moyen si on veut respecter le plafond des créneaux.

Tout ceci pour dire que nous souhaiterions qu'il soit réaffirmé à nouveau au comité permanent que les plafonds d'Orly en terme de créneaux et en terme de couvre-feu sont absolument intangibles, quelle que soit la conjoncture.

Cela me paraît indispensable pour mettre fin à une situation d'ambiguïté. Ambiguïté accrue par les propositions d'extension d'Orly qui ont été, soi-disant, démenties ; lorsqu'on a

assisté à la séance de la commission plénière de la commission consultative de l'environnement, on a pu voir que ce démenti était tout à fait partiel.

Il s'agit donc de tout un ensemble qui mériterait d'être clarifié et il faudrait profiter de notre présente séance pour demander cette clarification.

Merci.

M. LACAMBRE (UFCNA).- J'adhère complètement à ce que vient de dire M. Souchard.

Il y a un autre point concernant le troisième aéroport à Chaulnes que je voudrais évoquer, qui est un scénario catastrophe pour les riverains. Il y a cette fameuse navette entre la gare de l'Est et Roissy avec 11 kilomètres de tunnel et qui va coûter 11 milliards.

L'UFCNA a demandé un débat public sur la question et va s'accrocher à cette exigence ; d'ailleurs, il n'y a pas que l'UFCNA qui l'a demandé.

Chaulnes tombe extrêmement bien, c'est comme un hasard miraculeux parce qu'on nous dit : "on va faire un aérodrome à Chaulnes" et le seul moyen pour arriver à Chaulnes va être de passer par la gare de l'Est en passant par Roissy sur cette petite navette qui sera évidemment construite et qui sera prolongée jusqu'à Chaulnes.

On se fiche de "la gueule" du monde ! Excusez-moi, je suis grossier mais dans le scénario catastrophique de l'UFCNA, on a le droit d'en faire, le but de cette petite navette gare de l'est – Roissy, est d'augmenter encore plus la capacité de Roissy pour ensuite s'apercevoir que finalement, à la place de Chaulnes, si on faisait une cinquième et une sixième piste à Roissy, tout le monde serait content.

Et je pense que je ne suis pas tellement loin de la vérité

J'aimerais beaucoup qu'on me contredise et qu'on me dise que ce n'est pas vrai.

Mme VOISIN (Président).- Normalement, il n'y a pas de débat sur les décisions gouvernementales de ce jour et sur les décisions gouvernementales des semaines passées mais informations. J'enregistre vos prises de position mais on ne va pas en débattre.

M. LORRIAUX (ADP).- Ce débat-là ne concerne pas le comité permanent d'Orly.

M. HAMON (ADP).- On ne va pas en débattre. Ce n'est pas "qui ne dit mot consent", on n'en parle pas mais cela ne veut pas dire qu'on est d'accord avec ce que vous dites, loin de là, ni qu'on y apporte quelque approbation que ce soit.

M. LACAMBRE (UFCNA).- J'espère que vous n'êtes pas d'accord, sinon ce serait grave !

M. LECLERC (Comité de Défense de Champlan).- Je voulais simplement renforcer ce qu'avait dit M. Souchard tout à l'heure, à savoir qu'on n'évoque pas de scénario de délestage en attente de l'horizon 2020 et donc, je renforce l'idée d'étudier le potentiel important de l'aérodrome de Vatry qui est aujourd'hui sous-exploité.

J'aimerais que la question soit mise à l'ordre du jour d'une prochaine commission, à savoir quel scénario de délestage pouvons-nous proposer pour les quinze ans à venir ?

Mme Voisin (Président).- A la CCE de Roissy mais pas d'Orly ?

M. LECLERC (Comité de Défense de Champlan).- Orly est concerné également.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Orly est concerné par un report.

Mme VOISIN (Président).- Monsieur Beaubillard...

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Ce qui est embêtant, c'est qu'on suppose toujours que la personne à qui l'on s'adresse a des arrière-pensées. On n'y arrivera jamais.

Il faut un peu lever les doutes. A nouveau la Charte de qualité de l'environnement sonore d'Orly, j'y reviens, nous dit que dans le cadre des 250.000 créneaux, dans le cadre du couvre-feu, le défi pour l'aéroport d'Orly est d'élever l'emport des avions. Battons nous là-dessus ! Ce n'est pas utile d'aller faire des déclarations. Battons-nous sur les acquis que nous avons eus.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Les acquis sont remis en question par le communiqué du ministre : 250.000 mouvements et on ne parle pas du couvre-feu !

M. LORRIAUX (ADP).- Parce qu'il est de droit, Monsieur Lacambre.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Mais arrêtons ce genre de truc ! Par contre, adoptons comme je le propose, excusez-moi

de tirer la couverture à moi, mais ce n'est pas fait exprès, de nous battre sur l'élévation de l'emport.

Quels sont les possibilités qui nous sont offertes ?

L'élévation de l'emport par un acte d'autorité, un arrêté ou un décret, c'est quelque chose qui existe déjà. Il s'agit simplement d'élever les seuils. Cela nous a été rappelé aujourd'hui dans le document qui nous est présenté : au-dessus de 250.000 passagers potentiels dans l'année, il nous faut un minimum de 100 sièges. Il faut élever le seuil.

Pensons que 30 millions de passagers à Orly, qui est la capacité des aéroports actuelles, suppose 120 passagers par avion, ce qui nécessite à raison de 70 % de remplissage de l'avion, c'est le taux moyen, des avions de 170 places.

Il faut qu'on y aille ! Autrement dit, si le comité permanent, si la CCE d'Orly a des déclarations à faire, a des motions à faire, c'est là-dessus.

Le reste, c'est du baratin, c'est répéter continuellement ce qui est déjà acquis.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Proposons un débat au sein du comité permanent avec des experts qui vont nous expliquer comment faire en sorte que l'emport d'un avion soit augmenté.

Mme Voisin (Président).- On arrive finalement au point suivant de l'ordre du jour puisque le Président Beubillard a rappelé les termes de la charte, ce qui était dans mon intention, sur les garanties acquises. On arrive donc au point d'examen des propositions de l'association Pégase. Vous venez déjà d'y faire allusions.

Souhaitez-vous les présenter à nouveau ?

○ **Examen des propositions de l'association PEGASE.**

Mme VOISIN (Président).- Je vous suggère de faire un groupe de travail sur ces propositions.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Je propose effectivement qu'il y ait un collectif, un groupe de travail sur les trois points mentionnés.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il nous faut des experts.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Il y a des engagements de la charte : élever l'emport. Il ne s'agit pas de répondre à la place des techniciens, bien évidemment, mais de souligner le problème et dire où sont les pistes.

On parle de l'arrêté du 15 novembre 1994 à partir duquel on a effectivement déterminé les seuils. Aujourd'hui, on en est à 100 passagers pour les liaisons au-dessus de 250.000 passagers.

Il faut savoir, pour les plus anciens, ce que le premier arrêté du 15 novembre 1994 disait : il disait que pour les liaisons dont le potentiel est supérieur à 3 millions par an, il faut un avion de 140 places. Et puis ensuite, cela descendait decrescendo selon l'importance des liaisons. On a abandonné cela et quand l'a-t-on abandonné ?

Au moment où on mettait en route la libéralisation.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Comment voulez-vous revenir là-dessus ?

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Il y a des gens qui se battent contre la libéralisation à tous crins et dans n'importe quel sens. Dans la mesure où on a un point d'appui, il faut se battre avec.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je veux bien me battre pour qu'il y ait plus de monde dans les avions. Mais encore faudrait-il...

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Des avions un peu plus gros, cela existe !

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il faut convaincre l'économique.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- L'économique, il faudra le convaincre avec des contraintes.

Mme VOISIN (Président).- Est-ce que vous êtes d'accord pour constituer un groupe de travail équilibré avec les trois collèges ? Que ceux qui souhaitent en faire partie le signalent à M. Lorriaux qui est le Secrétaire de la CCE.

Est-ce que la DAC Nord voudrait jouer le rôle de modérateur ?

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est exactement ce que l'on vient de me proposer. Je suis d'accord.

Mme VOISIN (Président).- Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

○ **Pollution atmosphérique.**

Mme VOISIN (Président).- Je vous prie de bien vouloir nous excuser. Il devait y avoir un représentant d'AIRPARIF pour vous faire un exposé en bonne et due forme. J'ai eu vendredi à 20 heures sur mon portable l'annonce qu'il ne pouvait pas être présent, ni aujourd'hui, ni demain pour le comité permanent de Roissy.

Plutôt que de reporter constamment, êtes-vous toujours d'accord pour faire un groupe de travail commun Roissy-Orly sur la pollution atmosphérique ?

Au point de vue composition, je verrais bien un représentant d'AIRPARIF et un représentant de Météo France et nous demanderions à notre Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement, qui n'est pas membre de notre CEE, mais qui pourrait nous rendre service à l'occasion en tant que modérateur et animateur de ce groupe de travail commun.

Est-ce que cette proposition recueille votre assentiment ?

(les membres du Comité sont d'accord)

Même principe, il faudra que ce soit équilibré entre les trois collèges, les membres de la CCE d'Orly qui veulent en faire partie s'inscrivent auprès de M. Lorriaux. Demain, nous ferons la même proposition au Comité permanent de Roissy.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Sur la pollution atmosphérique, cela fait quand même un certain temps que j'ai demandé les chiffres de pollution LPO d'un A320-200 et je ne les ai toujours pas.

Mme VOISIN (Président) - J'ai cru que ce point avait fait l'objet d'entretiens.

M. LACAMBRE (UFCNA).- On ne m'a jamais donné ces chiffres !

M. DUCAMP (FNAM).- C'est écrit dans les annexes de l'OACI, il suffit de les lire, vous avez les caractéristiques des avions, des moteurs, les normes etc.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce que je demande c'est la pollution d'un Airbus A320 en norme LPO pour le NOX et le CO2 ; je l'avais demandé, est-ce que je vais l'avoir ? Je vous ai posé une question sur un chiffre, est-ce que vous êtes capable de me le donner ?

Mme VOISIN (Président).- Effectivement, vous l'aviez demandé.

M. MACHET (ADP).- Là, c'est bien le chiffre des émissions par cycle LPO par type d'avion. Il n'y a peut-être pas l'avion que vous souhaitez, on peut le faire...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je ne vous le demande pas en grammes par passager, je vous demande la production en norme LPO d'un Airbus A320-200.

Une intervenante.- C'est l'annexe 16 de l'OACI.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Mais non, ce n'est pas l'annexe 16, c'est un calcul simple !

M. DUCAMP (FNTAM).- Quelle était la température, quelle était la masse de l'avion au décollage ? On vous répondra.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je note que vous ne voulez pas me donner de chiffres et que cela fait cinq mois que je le demande.

M. DUCAMP (FNTAM).- Je souhaiterais dire un mot, s'il vous plait.

Nous souhaitons nous inscrire dans ce groupe de travail car il permettra sans doute d'éclaircir un certain nombre d'idées qui semblent bien confuses dans l'esprit de certains et j'attends comme premier effet de la constitution de ce groupe de travail qu'il permette enfin de comprendre ce qu'est une norme.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous savez mieux que moi peut-être ce qu'est une norme LPO ? Vous rigolez !

M. LE PRESIDENT.- Nous n'allons pas faire, en comité permanent, le travail du groupe de travail, il faut cesser sur ce sujet.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Attendez, il est totalement injurieux. Il n'arrive pas à me fournir une norme que je demande et qui est facile à trouver et après il me dit que je suis incapable de raisonner. Vous rigolez ou quoi ?

Mme VOISIN (Président).- Nous passons aux questions diverses.

○ **Questions diverses.**

Mme VOISIN (Président).- Vous avez tous reçu les deux motions de l'UFCNA

Je souhaiterais rappeler quels sont les textes qui régissent notre Commission consultative de l'environnement.

"La Commission est consultée sur toutes questions d'importance relatives à l'aménagement ou à l'exploitation d'aérodromes qui pourraient avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit".

Elle pourra aussi "de sa propre initiative émettre des recommandations sur ces questions"

Je voudrais faire le commentaire suivant :

La motion concernant les travaux et aménagements projetés dont il a déjà été question au cours de cette séance, je pense qu'il faudrait la mettre en accord avec ce texte : "les questions d'importance" et non pas tous travaux ou aménagements.

Quant à la seconde motion qui a été longuement évoquée au cours de cette réunion, je suis tentée de dire :

1/ nous l'avons évoquée 2/ il y a d'autres moyens possibles, il y a des amendements aux projets ou propositions de loi, je ne pense pas que ce soit le rôle de notre CCE de la reprendre.

M. LACAMBRE (UFCNA).- On ne peut pas demander ?

Mme VOISIN (Président).- Vous avez demandé à ce que ceci soit présenté à la CCE en plénière. Le moment venu, on verra.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est oui ou c'est non ?

Mme VOISIN (Président).- Il n'y a pas d'opposition, on peut toujours présenter en plénière des propositions. C'est possible.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je pourrais essayer de rappeler ce qu'est cette motion pour que ce soit inscrit dans le rapport du Comité permanent.

Mme VOISIN (Président).- Ce sera joint au compte rendu, bien entendu. Vos deux motions seront jointes comme ayant été présentées et susceptibles d'être présentées à la CCE en plénière.

M. LACAMBRE (UFCNA).- La motion sur l'étude d'impact consiste à rappeler puisqu'en CCE la dernière fois j'avais parlé de l'étude d'impact et cela avait fait un tollé dans la salle en disant : mais qu'est-ce que c'est ce truc encore !

Eh bien, l'étude d'impact est régie totalement par la loi, elle est inscrite dans le code de l'aviation civile comme une obligation et elle est précisée dans le décret du 12 octobre 1977. Il est précisé qu'au-dessus de 12 millions de francs de travaux, le gestionnaire d'aéroport doit faire une étude d'impact sur les incidences au niveau de l'environnement concernant le bruit, la pollution, la sécurité et la salubrité publique.

C'est dans la loi et j'espère qu'on appliquera la loi définitivement car c'est important de l'appliquer.

Mme VOISIN (Président).- Y a-t-il d'autres questions ?

...

Pour notre prochaine réunion, puisque notre groupe de travail sur les procédures de décollage face à l'est se réunit fin janvier, puis il y a les vacances scolaires de février, je vous propose un lundi après le 23 février.

M. DUBOIS (ADP).- Je voudrais vous suggérer, Mesdames et Messieurs, que le groupe de travail puisse se réunir deux, voire trois fois si possible avant.

Mme VOISIN (Président).- Nous avons alors le choix entre le lundi 4 mars, le lundi 11 mars. Qu'est-ce qui vous conviendrait ?

(les membres du Comité se mettent d'accord sur une date)

Donc lundi 4 mars à 10 heures, ici.

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Pour reprendre la question du début, est-ce qu'on va recevoir le compte rendu du précédent comité et celui de la présente séance ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- La réponse est oui. Le dernier compte rendu nous a été adressé, il y a peu de temps, on va donc vous l'envoyer cette semaine et le compte rendu de la présente séance dans les deux ou trois semaines qui viennent.

M. LACAMBRE (UFCNA).- J'ai encore une proposition de groupe de travail à formuler.

Mme VOISIN (Président).- Vous en avez déjà trois aujourd'hui.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Oui, mais ce serait bien qu'on commence sérieusement à penser au quatrième. Puisque les trajectoires "est" commencent à être plus ou moins définies, ils vont arriver à une entente, il serait bien de se pencher sur les trajectoires "ouest" parce que les riverains ouest, qui représentent 70 % du temps d'utilisation de l'aéroport, ont aussi besoin d'une extension jusqu'à 10 nautiques avant que les avions ne puissent virer.

Ce serait intéressant de pouvoir faire ce groupe de travail.

M. OFFENSTEIN (Association Avion).- On pourrait tirer les enseignements de l'étude qu'on a faite à l'est et voir si on peut en tirer bénéfice à l'ouest.

Mme VOISIN (Président).- Si vous le voulez bien, chaque chose en son temps. Achevons déjà notre travail, il y a du pain sur la planche et nous en reparlerons à un prochain Comité. C'est noté pour l'avenir, ce n'est pas une fin de non recevoir mais on ne peut pas tout faire à la fois.

Je lève la séance.

(La séance est levée à 13 heures)