

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



Jeudi 7 novembre 2002

Ordre du jour

- Etat du trafic4

- Mise en œuvre des orientations de M. Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, du logement, du Tourisme et de la Mer, pour un développement durable des aéroports parisiens..... 13

- Visualisation des trajectoires aériennes sur Internet.....38

- Volumes de protection environnementale 44

- Rapport du groupe de travail "décollages face à l'Est"56

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



Jeudi 7 novembre 2002

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Christian DORS, préfet, Secrétaire général de la préfecture de la région d'Ile-de-France.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les élus, Messieurs et Mesdames les responsables d'association, je me réjouis de rejoindre aujourd'hui vos travaux.

Nous avons un ordre du jour très dense dans ce comité permanent qui, je le rappelle, a pour vocation d'approfondir les travaux qui sont ensuite soumis à la commission consultative de l'environnement.

Vous avez vu que notre ordre du jour est modifié. Je vous propose que le bilan de la mise en oeuvre du dispositif de circulation aérienne soit étudié à la fin, au moment où les élus qui ne sont pas membres de cette commission mais qui ont souhaité néanmoins pouvoir venir et s'exprimer, compte tenu des questions qui les touchent, seront avec nous à 10 heures 45.

Je vous propose que nous débutions dès à présent et qu'à 10 heures 45 nous interrompions nos travaux pour recevoir les personnes présentes et, à ce moment-là, nous passerons au groupe de travail sur les décollages face à l'Est et ensuite au bilan de la mise en oeuvre du dispositif de circulation aérienne.

Vous pouvez aussi noter que notre séance plénière aura lieu le 2 décembre prochain à 15 heures dans l'hémicycle du Conseil Régional.

S'il n'y a pas de question liminaire, je vous propose de démarrer avec la question de l'état du trafic.

Lors de chaque intervention, pour faciliter le travail de notre sténotypiste, chaque fois que l'un de vous s'exprimera, je vous demanderai qu'il se présente de façon qu'on puisse rendre compte de votre qualité dans le compte rendu et qu'il pense à brancher le micro.

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- Permettez-moi de dire que je souhaite toujours, c'est récurrent dans ce type de réunion, qu'on évoque un sujet qui me paraît un sujet capital : celui de la prochaine mise en oeuvre de la procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit, sur la base des conclusions ou des propositions de l'ACNUSA. Lesquelles propositions me paraissent à des années lumière de ce qui avait été toutes les années de travail et de discussion sur la spécificité d'Orly pour éviter le travers qui consiste à faire une loi générale qui s'applique de manière unilatérale sur l'ensemble des situations réelles.

Cela ne semble pas être le dispositif qui sert de base à la révision, ce qui a pour conséquence une perspective d'un élargissement considérable du Plan d'Exposition au Bruit ce qui entraînera des conséquences extraordinairement négatives sur un département comme le Val-de-Marne, en particulier sur la partie Est du Département.

Il est de la responsabilité de la Commission Consultative de l'Environnement et de son Comité permanent de mettre en débat cette question. La Charte de qualité de

l'environnement sonore avait pointé le fait majeur que le Plan d'Exposition au Bruit ne pouvait pas sur la configuration Orly s'élaborer exactement comme le Plan d'Exposition au Bruit d'un aéroport X ou Y dans une situation urbaine différente.

Quid de cela alors que bientôt les préfets auront à engager la révision ?

M. LE PRESIDENT.- C'est bien noté. C'est un point que l'on va évoquer et qui sera évoqué aussi lors de la réunion de la commission plénière.

➤ **Etat du trafic**

M. RICO (Dir des Opérations Aériennes- ADP).- Je représente aujourd'hui le Directeur Général d'Aéroports de Paris, M. Dumesnil, qui traditionnellement à chaque réunion fait un point sur l'état du trafic.

La présentation qui va vous être faite est une présentation globale sur le trafic sur les neuf premiers mois de l'année 2002. Il y a des planches qui concernent CDG sur lesquelles je passerai très vite et d'autres beaucoup plus spécifiques à Orly.

Sur les neuf premiers mois de l'année, de janvier à fin septembre, on constate une baisse de trafic en nombre de passagers de 4,5 %, alors qu'en 2001 par rapport à la même époque on était à moins 6 % par rapport aux neuf premiers mois de l'année 2000.

En mouvements, sur les neuf premiers mois, on était à moins 7 % par rapport aux neuf premiers mois de 2001 qui,

eux aussi, étaient à moins 7 % par rapport aux neuf premiers mois de l'année 2000.

Moins 4,5 % sur les passagers, moins 7% sur les mouvements, il s'est passé quelque chose au niveau de l'emport moyen.

Cette planche est une abomination car calculer un emport moyen sur neuf mois n'a pas grande signification statistique mais cela donne quand même un petit éclairage. Sur les neuf premiers mois en 2000, on était à 108 passagers par vol en moyenne. Sur les neuf premier mois 2001, il y a eu le 11 septembre, on avait gagné un passager en moyenne par vol. Et sur les neuf premiers mois de l'année 2002, l'emport moyen est passé à 112. Pour les non initiés, on calcule cela en divisant le nombre de passagers par le nombre de mouvements.

Le fret : à CDG, on est autour du million de tonnes et à Orly, on est en dessous de 100.000 tonnes de fret. Ce n'est pas un paramètre fondamental de l'activité de la plateforme. Il avait baissé en 2001, il est remonté en 2002 mais on est sur des petites quantités.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Pourrait-on avoir une précision sur le fret ? Est-ce que le fret est compté avec les passagers ou est-ce vraiment des avions de fret ?

Est-ce que le fret que vous comptabilisez ici sont des avions spécifiquement dédiés au fret ou est-ce du fret embarqué avec les passagers ?

M. RICO (ADP).- C'est les deux mais, à ma connaissance, il n'y a pas d'avions 100 % fret qui viennent à

Orly. C'est du fret avionné dans les soutes des avions qui transportent des passagers.

Voici la planche avec la composition de la flotte. C'est la première fois que nous le faisons. Je remercie Michel-Claude LORRIAUX qui m'a rappelé que c'est un engagement qu'on avait pris dans la charte de qualité de l'environnement sonore.

Quels sont les avions qui utilisent la plate-forme ?

Dans nos bases de données, on trouve 150 ou 180 types d'avions différents mais il y en a qui ne viennent qu'une fois par an. On s'est aperçu qu'avec 23 avions on réussissait à décrire à Orly 95 % du trafic en nombre de mouvements.

Orly, c'est bien caractéristique, il y a un poids énorme de la famille Airbus : 25 % d'A320, 17 % d'A319, 5 % d'A321. La famille Mac Donnell Douglas qui s'appelle Boeing maintenant avec les MD80, et ensuite on tombe très rapidement autour de 1 % en nombre d'avions qui utilisent cette plate-forme.

Voilà, Monsieur le Préfet, une présentation rapide de l'état du trafic sur la plate-forme d'Orly aux neuf premiers mois.

M. LACAMBRE (UFCNA – Président du collectif Orly).- Au sujet des vols utilisant l'aéroport d'Orly, l'Europe a donné des dérogations au niveau du chapitre 2.

Il y a une liste de 53 avions qui a été donnée par l'Europe en dérogation. Ce sont des autorisations, apparemment, de voler pour des avions chapitre 2 qui sont des vieux avions.

J'ai demandé à ADP qu'on me communique sur cette liste des 53 avions chapitre 2 qui sont autorisés de vol sur les aéroports français quels sont les avions chapitre 2 autorisés sur l'aéroport d'Orly.

Je le demande systématiquement : je voudrais savoir quels sont les avions chapitre 2 qui sont utilisés par l'aéroport d'Orly.

J'ai aussi une liste de 50 avions de plus de 25 ans qui étaient utilisés par l'aéroport d'Orly en octobre 2000 : ce sont des chapitre 2 hushkittés qui ont 28 ans ou 30 ans, des DC10 de 27 ans, des B747-200 etc. Ce sont des avions extrêmement bruyants et polluants, je voudrais savoir combien de ces avions on utilise par jour et ce que l'on compte faire de ces avions-là.

Je parle des avions chapitre 2 autorisés par l'Union Européenne et je parle des avions de plus de 25 ans utilisés régulièrement par l'aéroport d'Orly.

M. RICO (ADP).- Je crois qu'il est un peu osé de dire qu'un aéroport "utilise des avions". C'est l'inverse, ce sont les avions qui utilisent un aéroport.

En ce qui concerne les avions bénéficiant d'une dérogation européenne, nous communiquons tous les mois à la Direction Générale de l'Aviation Civile la liste de ces mouvements qui ont été enregistrés sur les deux terrains d'Orly et de CDG. C'est la Direction Générale de l'Aviation Civile qui vérifie que l'avion bénéficie ou non d'une dérogation.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Au nom de la transparence, vous ne pouvez pas la communiquer aux associations ?

M. RICO (ADP).- Je peux vous donner le nombre de ces mouvements pour Orly sur le dernier mois qui est le mois de septembre 2002 : il y en a eu 7 provenant de 3 avions différents qui ont fait chacun un atterrissage et un décollage et 1 avion qui n'a fait qu'un atterrissage. Il est arrivé le 30 septembre, il a dû repartir le lendemain, il figurera sur les statistiques du mois d'octobre.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce serait très bien que cela fasse partie des communications avec leur motorisation. Pourquoi vous ne les communiquez pas aux associations ? S'il y en a si peu, c'est à votre avantage. Soyez transparents et communiquez !

M. RICO (ADP).- Je communique ces informations à la DGAC qui vérifie si l'avion bénéficie ou non d'une dérogation, ensuite ce sont les autorités de régulation qui décident s'il y a lieu d'initialiser une procédure d'infraction ou non.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il ne s'agit pas d'infraction pour ces avions, ils sont autorisés par dérogation !

M. AZAM (SBA).- Pas de mauvais débat, vous voulez les chiffres, vous les aurez précisément à la prochaine CCE.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Y compris les chapitre 3 hushkittés ?

M. AZAM (SBA).- Oui, vous les aurez.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- J'ai été très surpris de voir que l'emport heureusement avait augmenté de façon brutale de 108 à 112 en deux ans.

Ma question est : est-ce que vous pouvez nous en dire plus ?

Est-ce que cela vient de ce que les flottes se sont modifiées, on a mis de plus gros avions, ce qui me paraîtrait un peu curieux parce qu'en même temps on voit une baisse de passagers et de mouvements.

Ou bien est-ce que le nombre de fréquences sur les liaisons intérieures les plus importantes en France ont diminué ? Est-ce qu'il y a des signes encourageants qui peuvent faire penser que l'emport va augmenter maintenant, avec un nombre de mouvements sur les liaisons importantes moindre ? Est-ce que il y a des signes intéressants de cette nature-là ?

M. RICO (ADP).- On se borne à constater pour le moment. Sur la façon dont les compagnies aériennes ont géré l'après 11 septembre, c'est plutôt aux représentants des compagnies aériennes qui sont dans la salle de s'exprimer s'ils le souhaitent.

Il est certain qu'une mesure qui a été prise au niveau européen, me semble-t-il, qui consistait à décider d'un moratoire jusqu'à fin 2002, mais je n'en suis pas sûr, sur une

règle du règlement qui gère les créneaux – le règlement 95.93 - qui précise que lorsqu'un créneau a été utilisé à moins 80 % sur deux saisons consécutives, il est perdu et est reversé au pool des créneaux pour être réattribué à la saison suivante.

Les compagnies aériennes ont dû faire face à la baisse de trafic en allégeant leurs programmes de vol mais, si ce moratoire n'avait pas été décidé, le fait d'alléger les programmes de vol les aurait amenées à perdre des créneaux.

Elles ont travaillé dans un environnement où elles pouvaient alléger leurs programmes de vol tout en conservant leurs droits historiques aux créneaux. Cela peut expliquer la remontée spectaculaire de l'emport moyen.

Est-ce que cela va se poursuivre ?

Je n'en suis pas persuadé. Si cela se poursuit, cela ne se poursuivra probablement pas à ce rythme.

M. DUCAMP (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande).- Les explications qui viennent d'être données par M. RICO sont tout à fait justes. Il faut également préciser deux évolutions parallèles :

La première, c'est que les compagnies régionales, vous l'avez sans doute constaté, s'équipent d'avions de modules de plus en plus gros. Ce sont encore des petits avions mais le développement de certaines lignes s'accompagne d'une augmentation du volume et cela veut dire que le nombre de passagers sur ces lignes augmente. C'est un mouvement favorable à l'évolution de l'emport.

Deuxièmement, le moratoire actuel concernant l'application de la règle sur la restitution des créneaux non utilisés ne pourra pas durer très longtemps. On peut craindre

qu'il ait pour effet l'ouverture de lignes avec des petits avions là où on pouvait se permettre de ne pas utiliser des créneaux et de concentrer les trafics sur moins d'avions.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. BAURENS (SCARA).- Je représente le SCARA, l'autre syndicat qui regroupe les compagnies aériennes qui ne sont pas particulièrement bénéficiaires et prospères, comme vous le savez si vous lisez le journal.

Les raisons décrites, tant par M. RICO que par M. DUCAMP, sont tout à fait exactes mais peut-être un peu incomplètes. Il faudrait ajouter les difficultés du transport aérien privé en France qui font que des fréquences ont diminué ou ont même été supprimées sur un certain nombre de relations.

Je n'en veux pour preuve que certaines liaisons de service public financées et subventionnées ne trouvent pas preneurs actuellement. Personne ne se présente pour exploiter des lignes aériennes en France avec la province qui sont subventionnées.

Voilà où on en est, voilà l'état du transport aérien en France.

Enfin, il y a le phénomène de développement du trafic européen qui fait qu'un certain nombre de plates-formes régionales ont désormais, c'est le cas du groupe Air France en particulier, développé des liaisons directes entre les villes de province et les villes européennes.

Dernier phénomène qui va avoir son plein effet dans les années qui viennent et que l'on va voir se développer : le

phénomène des compagnies "low coast" qui relie des plateformes de province relativement modestes. Elles drainent un trafic vers l'Angleterre mais aussi vers d'autres pays européens et ne passent plus par Paris.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je voudrais faire une remarque simple qui me paraît logique au niveau de l'emport : moins il y a de trafic sur l'aéroport d'Orly, plus les avions se remplissent. C'est une remarque qui a été déjà faite depuis très longtemps puisque, quand il y avait moins de 100.000 mouvements à Orly, l'emport des avions était bien supérieur à celui qu'on a actuellement.

Deuxième remarque, la diminution du trafic aérien sur Orly qui va nous amener à 210.000 mouvements fait qu'on est exactement dans la loi de l'arrêté de 1994 : 250.000 créneaux horaires pour 200.000 mouvements. Nous associatifs, nous demandons instamment que la loi soit respectée, que la diminution constatée actuellement sur Orly reste et qu'on applique la loi d'une façon stricte pour qu'on n'ait pas plus de 200.000 mouvements sur notre aéroport.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Nous passons à la mise en oeuvre des orientations évoquées par le ministre des Transports au mois de juillet.

Monsieur AZAM va nous en parler.

➤ **Mise en œuvre des orientations de M. Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, pour un développement durable des aéroports parisiens.**

M. AZAM (SBA).- Bonjour à tous.

Vous avez lu sans doute le communiqué de presse du Ministre Gilles de ROBIEN du 25 juillet dernier. Vous connaissez déjà certaines de ces mesures, d'autant plus qu'elles vous ont été diffusées dans le dossier préalable à cette séance.

Je voudrais simplement insister sur celles qui concernent plus spécifiquement Orly et puis vous donner quelques éléments sur leur calendrier de mise en œuvre.

Ces mesures visent quatre objectifs :

Garantir la transparence et le respect des engagements. Tout en donnant de plus en plus d'informations, on estime qu'on n'est pas encore assez transparent. Comment peut-on l'être beaucoup plus, avec quels outils et avec quelles informations permettant un dialogue constructif ?

Le deuxième objectif est de réduire les nuisances sonores de nuit.

Le troisième objectif est de plafonner la gêne sonore à son niveau actuel.

Et le dernier objectif est de mieux répartir les retombées économiques des aéroports.

Je ne détaille pas ces objectifs, c'est très parlant pour vous tous.

Pour ce faire, on va agir sur tous les leviers possibles : avec des dispositifs d'évaluation, de suivi et de contrôle, avec des contraintes réglementaires d'exploitation, la maîtrise de l'urbanisation et des incitations financières.

Cela me donnera l'occasion d'évoquer deux questions qui ont été posées par M. HERRY et puis par M. LACAMBRE en préliminaire.

Derrière le dispositif d'évaluation et de contrôle, il y a deux propositions très concrètes : l'une qui consiste à mettre à disposition du public sur Internet et quasiment en temps réel, la visualisation des trajectoires des avions de telle façon que n'importe qui puisse avoir connaissance de la trajectoire réelle et de l'altitude des avions.

Deuxièmement, il y a beaucoup d'initiatives aujourd'hui qui sont prises pour faire des mesures de bruit. Comment pourrait-on les fédérer dans un observatoire du bruit qui associe les associations de riverains, les collectivités, l'Etat, les gestionnaires d'aéroport, de telle façon que ces mesures soient faites en toute objectivité et que les bases sur lesquelles on travaille puissent être identiques pour tout le monde ?

Sur les contraintes réglementaires, il y aura des contraintes réglementaires qui vont concerner le trafic et des contraintes réglementaires qui vont concerner la circulation aérienne.

Concernant le trafic, pour enlever toute inquiétude qui a pu voir le jour à un moment ou un autre et dont la presse a pu se faire l'écho, M. le Ministre, Gilles de Robien, a confirmé que le couvre-feu nocturne sur Orly était maintenu durablement et il a confirmé la limitation de l'activité à 250.000 créneaux.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Excusez-moi, à ce propos, j'ai le document du Ministre devant les yeux : il parle bien la limitation réglementaire de 250.000 mouvements annuels. Or, pour reprendre les propos de M. LACAMBRE, j'insiste sur le fait qu'en avril 1994, c'était 250.000 créneaux horaires pour environ 200.000 mouvements, ce n'était pas 250.000 mouvements.

En 1998, on a eu 242.000 mouvements, soit + 26 %, c'est beaucoup trop ! 200.000 mouvements, c'est déjà difficilement supportable pour les populations survolées. Nous sommes survolés par 400 avions par jour.

M. AZAM (SBA).- Soyons clairs : il y a un document qui est un arrêté ministériel qui limite le nombre de créneaux attribuables aux compagnies aériennes à 250.000. Une compagnie aérienne pour pouvoir arriver sur Orly ou en décoller a besoin d'un créneau.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il y en a plus que cela !

M. AZAM (SBA).- Non, c'est 250.000 créneaux attribuables.

Cet arrêté ministériel n'est pas modifié. Je mets à défi quiconque de regarder s'il y a plus de 250.000 créneaux qui sont attribués.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Est-ce que je peux parler ?

M. AZAM (SBA).- Je réponds à la question.

M. LE PRESIDENT.- Laissons finir M. AZAM !

M. AZAM (SBA).- Après, on est incapable d'avoir une limitation contrôlable en nombre de mouvements : un créneau est attribué, il est utilisé ou pas utilisé.

C'est vrai qu'en moyenne il y a des créneaux qui tombent, c'est-à-dire qui ne sont pas utilisés. Mais ces créneaux qui ne sont pas utilisés, sont aléatoires d'une année sur l'autre.

C'est tout ce que je peux dire. Mais la réglementation est maintenue.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Je suis d'accord avec M. AZAM, à l'époque, en 1994, quand ce décret est paru, je pense qu'ADP n'était pas capable de dire que 250.000 créneaux allaient faire environ 200.000 mouvements. Aujourd'hui, on sait qu'on peut être plus près de la réalité. On ne veut pas que cela dépasse 200.000/210.000 mouvements.

M. BONNETAIN (ADEV).- Les deux intervenants, MM LACAMBRE et OFFENSTEIN, n'ont pas participé à la rédaction de la Charte de qualité de l'environnement sonore d'Orly et toutes les associations et les vrais participants de ce document qui est contractuel avaient accepté les 250.000 créneaux horaires et convenu qu'on ne revenait plus sur ce point. Je le précise.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous parlez de transparence : dans l'arrêté de 1994 sur les 250.000 créneaux horaires, il y a quelque chose qu'ADP est en train d'occulter complètement, c'est que l'attribution des créneaux horaires, dans les marges du matin et dans les marges du soir, est divisée par deux. Si vous lisez bien l'arrêté de 1994, vous verrez que l'attribution des créneaux horaires dans les zones matinales et dans les zones du soir doit être limitée. Or maintenant, on a une augmentation des créneaux horaires en période matinale et en période du soir. Et ça, ce n'est pas bien ! Appliquons l'arrêté de 1994 dans sa totalité. Si vous voulez appliquer la loi, appliquez la loi !

M. AZAM (SBA).- Ceci étant, les arrêtés vous les avez, et je vous mets au défi de montrer qu'ils ne sont pas appliqués.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Même le matin et le soir ?

M. AZAM (SBA).- Même le matin et le soir.

M. RICO (ADP).- Je propose d'arrêter sur les créneaux, sachant que les créneaux sont attribués par un organisme qui est indépendant des compagnies aériennes et de l'aéroport. Il s'appelle COHOR. Il a un site Internet, il a un numéro de téléphone, il a une incarnation en la personne de M. Eric HERBAN (?). C'est auprès de lui qu'il faut poser ce genre de question.

M. LACAMBRE (UFCNA).- On leur a envoyé trois lettres, ils n'ont jamais répondu !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur AZAM, si vous pouviez poursuivre.

M. AZAM (SBA).- Un point nouveau qui interviendra en mesure réglementaire concernera la circulation aérienne avec la mise en place de volumes de protection environnementale. Le non respect de ces volumes donnera lieu à sanction.

La maîtrise de l'urbanisation passera effectivement par la révision du Plan d'Exposition au Bruit sur lequel il y a eu de nouvelles normes techniques, qui vous seront présentées tout à l'heure et qui définissent les conditions de ces PEB.

Quand on aura dessiné les courbes, il y aura forcément un débat sur ces PEB dans cette commission puisque dans le nouveau dispositif il y a obligation de consultation de la commission consultative de l'environnement préalablement à la mise en révision.

Des incitations financières avec une refonte du volet de la taxe générale sur les activités polluantes, la TGAP. Au global, le produit devrait être multiplié par cinq avec trois types d'action : un premier type d'action qui est une augmentation du taux unitaire ; un deuxième type d'action qui consistera à taxer les avions les plus bruyants du chapitre 3, on va revoir la grille ; un troisième type d'action qui sera de taxer plus les avions de nuit dans la proportion de un à dix.

On va renforcer le dispositif d'aides aux riverains. L'idée est de prendre en compte plus d'éléments de confort, en particulier des éléments de climatisation.

Et puis, il y aura une mission d'étude confiée à un parlementaire sur les retombées économiques des aéroports. Le sénateur Lachenau (?) a fait un rapport en son temps, M. Collot avait fait des propositions. Des fonds ont été mis en place, les fonds de compensation des nuisances sonores aéroportuaires. On estime qu'on ne va pas assez loin avec ces fonds : comment peut-on aller plus loin pour une meilleure retombée du positif de ce qu'apporte l'aéroport au niveau économique, à la fois pour les communes mais aussi pour les habitants de ces communes ? Il faut aussi regarder ce dont les habitants peuvent profiter.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Cela veut dire quoi ?

M. AZAM (SBA).- C'est au rapporteur de nous proposer des choses.

L'objectif est de mettre en oeuvre cela rapidement dans le respect des règlements européens et en concertation.

Je peux déjà vous dire que les nouvelles dispositions sur la TGAP interviendront dès le 1^{er} janvier 2003 puisque le projet d'article sera proposé dans la loi de finances rectificative pour 2002.

L'élaboration des PEB et PGS, j'en ai parlé tout à l'heure. Il y aura forcément une discussion sur ce sujet-là à la Commission Consultative de l'Environnement qui pourrait avoir lieu au mois de janvier prochain, à la fois sur ce que représente le Plan d'Exposition au Bruit ainsi que sur les nouvelles courbes de Plan de Gêne Sonore.

Toujours dans le même ordre d'idée, on va vous présenter aujourd'hui ce que sont les volumes de protection environnementale.

L'idée est que, dès le début de 2003, les arrêtés soient publiés pour pouvoir imposer ces volumes de protection environnementale pour les procédures d'approche finale et de départ.

Il y aura une CCE le 2 décembre 2002, il y en aura une autre début 2003, le tout étant de finaliser l'ensemble de ces mesures.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. BONNETAIN (ADEV).- Monsieur AZAM, n'avez-vous pas envisagé des compensations patrimoniales étudiées dans le cadre des améliorations des indemnités aux riverains ?

M. AZAM (SBA).- Il y a beaucoup d'idées. Il y a des idées de rachat des maisons pour des riverains qui voudraient partir. Il y a des idées de compensation patrimoniale pour prendre en compte la perte de valeur. Il y a des personnes qui acceptent de vivre là, qui sont locataires, quelles sont les compensations possibles ?

Toutes ces idées, il faut les hiérarchiser, il faut les chiffrer, il faut regarder celles qui sont les plus pertinentes en liaison avec le problème de fiscalité des communes.

C'est bien l'objet de la mission qui sera confiée à un sénateur.

M. Charles GIRIN.- Je suis le Président de l'AFNA et je suis également membre du Bureau de l'UFCNA.

J'ai sous les yeux le discours de M. de ROBIEN et également le communiqué que vous avez transmis pour la réunion d'aujourd'hui.

En ce qui concerne les avions les plus bruyants du chapitre 2, les avions hushkittés, et les avions les plus bruyants du chapitre 3, je sais que l'Union Européenne a donné latitude aux Etats membres d'interdire les avions les plus bruyants.

M. Gilles de ROBIEN dans son discours met cela dans la rubrique de Roissy, il fait bien une distinction, avec premièrement Orly et il passe ensuite sur Roissy avec cinq ou six points avec des mesures précises.

Ce point sur les avions les plus bruyants vient uniquement pour Roissy. Je souhaiterais savoir si cela s'applique également pour Orly et s'il y a déjà eu une réflexion sur le calendrier pour une suppression progressive de ces avions ?

M. AZAM (SBA).- C'est une question extrêmement importante.

D'abord, la réglementation européenne ne permet plus d'interdire des avions hushkittés. Elle ne permet d'interdire que les avions qui sont très bruyants et qui ont des marges de 5 dB par rapport à la limite du chapitre 3. C'est cela qui est visé.

La réglementation européenne ne permet de faire cela que dans le cadre d'une analyse coût/avantage. C'est-à-dire quel coût cela induit-il pour les transporteurs aériens et l'économie et quel avantage environnemental en tire-t-on ?

Aujourd'hui, le déploiement de ce dispositif sur tous les aéroports, cela concerne aussi bien Orly, Roissy que Toulouse, Nice etc., c'est de travailler sur le trafic de nuit, c'est-à-dire essayer de sortir ces avions les plus bruyants du trafic de nuit. On ne peut pas les sortir totalement, mais les sortir du trafic de nuit.

Sur Orly, la question ne se posait pas puisqu'il y a un couvre-feu la nuit.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Et 22 heures, ce n'est pas la nuit ?

M. AZAM (SBA).- Quand je dis le trafic de nuit, vous regarderez les aérodromes de Lyon etc., c'est à partir de 23 h30 que la question est posée.

M. LACAMBRE (UFCNA).- La nuit commence à 22 heures !

M. AZAM (SBA).- Sur Roissy, on est dans un autre débat car il n'y a pas de limitation en nombre de mouvements, il n'y a qu'un plafonnement en terme de nuisance sonore. Il y a besoin d'une mesure complémentaire disant qu'on va aller plus loin dans le retrait des mauvais avions.

C'est une étape. Dès qu'on va commencer à retirer sur un aéroport important les mauvais avions, cela veut dire qu'il y a derrière des renouvellements de flottes faites par les compagnies aériennes et il y a un phénomène d'entraînement.

Il va falloir qu'on analyse dans l'année 2003/2004 quel a été le phénomène d'entraînement effectif sur les autres aéroports. Si le phénomène d'entraînement n'est pas suffisant, on pourra aller sur des mesures réglementaires plus strictes sur les autres aéroports.

M. Charles GIRIN.- Ce qui veut dire que pour Orly, il n'y aura rien à faire ?

M. AZAM (SBA).- De toute manière la réglementation européenne ne permet pas de retirer d'un seul coup les avions, elle ne permet de retirer que dans une proportion au maximum de 20 % par an. On va regarder quel est le phénomène naturel par rapport à un phénomène réglementaire.

M. GAY (ADCAM).- Je suis Président d'une association dans le triangle Limours-Dourdan-Arpajon.

Comme préalable à la discussion sur les volumes de protection environnementale, on est un certain nombre d'associations, après la mise en place des nouveaux couloirs, à penser que c'est une fausse bonne idée, que cela amène à créer des couloirs très étroits, à ce que 80 % des nuisances soient réparties sur 20 % de la population et à ce que les pilotes gênent plus de nuisances que s'ils avaient une plus grande liberté.

Avant qu'il n'y ait un décret ou un arrêté figeant ces problèmes de couloirs, on souhaiterait qu'il y ait une véritable étude et une réflexion sur d'autres manières de gérer le trafic qui ont été faites comme en Allemagne, en Angleterre et aux Etats-Unis, et qui permettent une plus grande liberté, une

plus grande dispersion et une meilleure répartition des nuisances.

(mouvements divers)

M. HERRY (Conseiller municipal Villeneuve-le-Roi).- Je pourrais suggérer peut-être qu'il y ait un règlement intérieur à la commission pour qu'à chaque fois que quelqu'un prend la parole sans l'avoir demandée, il verse une pénalité au fonds d'aide aux riverains !

Plus sérieusement, j'ai été un peu étonné que ces orientations du Ministre soient données comme cela au comité permanent.

Pourquoi ? Je crains tout simplement que les orientations du Ministre soient en quelque sorte un lever de rideau de ces mesures mais aussi la fermeture du rideau pour ce qui a été travaillé auparavant.

La question est : est-ce que les orientations d'un Ministre effacent les orientations du Ministre qui a précédé ?

J'ai le sentiment à chaque fois de devoir remettre la machine en route pour recommencer à argumenter toute une série de questions.

J'observe que les quatre, cinq ou six années précédentes ont été quand même riches en travail. J'ai en tête les réunions importantes qui se sont tenues sous l'autorité de M. DUPORT, le préfet de Région, qui ont débouché sur des collectifs de travail qui étaient des moments extrêmement forts d'élaboration du rapport équilibré entre tous les riverains, j'insiste : entre toutes les considérations des riverains, je reviendrai sur cette question, et le fait économique générateur de nuisances.

Je ne voudrais pas que les 19 propositions du Ministre précédent, la Charte de l'environnement dont j'ai parlé tout à l'heure, le rapport Collot qui n'a jamais été publié et dont je réclame la publication parce que c'était la compilation de toute une série de questions mûrement réfléchies, soient enterrés.

Par rapport à la question des 250.000 ou 200.000 mouvements, je rappelle tout de même qu'il y avait eu un moment extrêmement dur en 1999 qui avait été levé par toute une série d'élus qui considéraient que le plafonnement devenait une hérésie économique, était générateur de la dégringolade de la plate-forme aéroportuaire d'Orly en matière d'emploi etc.

Cela avait amené un débat extrêmement fort pour trouver le point d'équilibre entre le besoin de maintenir une activité économique forte au sud de la Région parisienne dans une contrainte environnementale maîtrisée. Cela avait donné lieu à une espèce de statu quo sur le fait qu'en 1994, quand on avait gagné le couvre-feu, c'était bien 250.000 créneaux et 200.000 mouvements. Et au terme de ce débat, avait été établie une sorte de consensus, entre ceux qui ne voulaient plus de la réglementation et ceux qui la voulaient toujours, qui consistait à dire que 250.000 était le niveau qu'il ne fallait pas dépasser.

Je dis cela aussi parce que je m'inquiète qu'on puisse à la fois affirmer le maintien de tous les dispositifs environnementaux – 250.000 créneaux et les vols de nuit - et en même temps balayer le travail réalisé qui nous avait amenés à conclure qu'il fallait un 3^{ème} aéroport, parce que ne pas mettre en perspective c'était à terme mettre en danger les acquis que nous avions.

Je ne vois pas comment on peut si fortement affirmer aujourd'hui qu'il n'y a pas besoin d'un 3^{ème} aéroport.

Au-delà de ces orientations, je souhaiterais qu'on mette dans le dossier l'ensemble du travail qui a été effectué : la Charte environnementale, les 19 propositions etc.

Je continue d'être extrêmement inquiet sur l'avenir des PEB. Je ne veux pas seulement que ce point vienne à l'ordre du jour, je revendique qu'il y ait des lieux d'élaboration et d'être dans un groupe de travail, comme ceci a été le cas pour la question de l'emport, sur la bonne définition du Plan d'Exposition au Bruit avec l'ensemble des documents, notamment le rapport Collot...

M. LE PRESIDENT.- Je vous demande d'être un peu concis, s'il vous-plaît.

M. HERRY (Villeneuve-le-Roi).- Je suis extrêmement inquiet sur la question du rachat. Je rappelle que le rachat est une question que la commission avait tranchée en disant : attention ! parce que commencer le rachat, c'est commencer le mitage des villes et c'est une catastrophe urbaine. Je suis bien placé pour le dire.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur AZAM, je vais vous demander de conclure.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Je voudrais intervenir car il faut qu'il y ait un échange parce que si on n'est là seulement que pour écouter, je m'en vais. J'ai lu les rapports.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en prie : allez-y, Monsieur.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Je suis Maire et conseiller général et j'ai participé autant que possible à tous les échanges qui ont eu lieu et qui se sont accélérés ces trois dernières années. On a eu plus de réunions en deux ans qu'en dix ans.

Je ne vais pas plus développer ce que vient de dire Michel HERRY mais je me retrouve dans ses propos.

Les élus et les riverains ont pris toute leur place et il me semble, aujourd'hui, Monsieur le Préfet, que la façon dont vous voulez aujourd'hui nous priver de donner notre avis pourrait aller vers ce que j'ai cru comprendre dans le communiqué du Ministre de ROBIEN au lendemain de son élection.

Pourquoi ?

Quand je vois le communiqué du 25 juillet et que le Ministre dit que le 3^{ème} aéroport, c'est terminé. Sur la base de quoi ? Sans concertation !

Quand je lis dans son communiqué qu'il avance ses propositions après avoir rencontré un grand nombre d'élus, d'associations et de professionnels, je souhaite connaître quels sont les élus, les associations, puisque notre CCE n'a même pas été consultée.

Je pense que ce n'est pas une question mince.

Le travail qui a été fait, les engagements individuels et associatifs, les prises de position, comme vient de le

rappeler Michel HERRY, c'est : "c'est derrière nous, circulez, on fait autre chose !".

Je pense que c'est grave. C'est d'autant plus grave que je crains que l'ACNUSA soit également visée.

Je vois "constitution d'un observatoire du bruit aérien", mais cela relève complètement des compétences de l'ACNUSA. Si le Ministre considère que l'ACNUSA a vécu, il faut le dire !

Sur la Charte environnementale, un travail conséquent a été fait, le ministre n'en dit pas un mot.

Michel, excuse-moi, ce sont 20 mesures que M. GAYSSOT avait proposées. Est-ce qu'aujourd'hui les 20 mesures font toujours partie de ce qui permet d'avancer ou alors elles n'en font plus partie ?

Il faut reprendre le travail là où il s'est arrêté. Si le nouveau ministre veut aller plus loin, je ne peux que m'en réjouir. Mais encore faut-il faire le point sur l'avancée qui a été réalisée et sur ce qu'il faut faire.

Quant au PEB, je l'ai dit lors d'une réunion avec le Président LERON et avec l'ensemble des élus et des associations, il y a 15 jours elle a duré deux heures. Ce n'est pas de la concertation !

C'est remplir un agenda mais ce n'est pas une concertation. Il faut permettre aux uns et aux autres de s'exprimer parce qu'on ne peut pas travailler de cette façon.

Que nous dit le Président LERON ? Oui le Plan de Gêne Sonore va précéder le Plan d'Exposition au Bruit.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est dans le décret.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- J'ai du mal à comprendre puisqu'on nous dit que le Plan d'Exposition au Bruit va coller au Plan de Gêne Sonore.

Là-aussi, il y a un temps pour la vie associative, il y a un temps pour les élus, ce sont des documents d'urbanisme très importants. On ne peut pas aller dans la précipitation.

Sur la mission parlementaire : qu'est-ce que cela veut dire ?

Encore une fois, c'est un chargé de mission qui va faire le travail. Mais le travail des organismes et des personnes qui ont pris soin d'y participer ?

Je souhaite que le 2 décembre on ne revienne pas à la case départ mais qu'on vérifie que le travail qui a été fait est bien encore utile, il doit être prolongé et ne pas être annulé.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Alors il faut inviter le Ministre le 2 décembre, qu'il vienne s'exprimer. Ce serait démocratique.

M. AZAM (SBA).- Je peux essayer de répondre à vos interventions...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je vais essayer d'être bref car vous pourrez me répondre après en même temps qu'aux autres.

C'est vrai qu'Orly est dans une situation historique complètement conflictuelle. C'est-à-dire qu'on a démoli les maisons, des villes qui étaient autour pour construire Orly.

Evidemment, les maires des villes qui jouxtent Orly ont des problèmes sérieux.

C'est effectivement vrai que le problème de toucher de l'argent et de créer des emplois, c'est bien, mais en plus ils veulent aussi construire sous les nuisances aériennes.

L'UFCNA, depuis très longtemps, a bien notifié que ces villes étaient en perdition, que les constructions sont des logements sociaux et qu'il y a un appauvrissement de ces villes qui sont dans une situation de paupérisation et dans une situation désastreuse.

(Mouvements divers)

Je ne parle pas d'Athis-Mons mais des villes qui sont directement sous les nuisances.

J'ai remarqué que le Ministre voulait faire une étude sur combien rapporte un aéroport. Quand on fait une étude, on fait : thèse, antithèse, synthèse. Il devrait faire : combien rapporte un aéroport mais il ne devrait pas oublier de faire une étude sur le coût social et le coût négatif de l'aéroport d'Orly et après faire une synthèse. Est-ce que le coût négatif de l'aéroport d'Orly n'est pas supérieur à ce qu'il rapporte ?

J'ai tendance à le penser.

Avoir simplement une étude pour dire combien l'aéroport rapporte sans avoir une étude sur combien l'aéroport coûte à la population au plan de la pollution, de la santé, de la dépréciation des maisons, de la paupérisation des villes qui sont autour, c'est énorme et c'est certainement supérieur à ce qu'il rapporte.

(mouvements divers)

M. AZAM (SBA).- Je vais essayer à la fois de rassurer et puis surtout d'expliquer.

Je n'ai pas entendu le ministre, dans les propositions qu'il a faites le 25 juillet, prendre une position définitive sur le 3^{ème} aéroport en région parisienne.

J'ai entendu qu'il avait acté le fait que cela faisait débat, que le débat public qu'il y avait eu avait soulevé plus de questions autour de ce sujet qu'il n'y avait de réponses, et qu'il souhaitait que la démocratie représentative puisse se pencher sur cette question en émettant le vœu, qui a été repris par le Parlement, qu'il y ait une mission parlementaire sur l'avenir du transport aérien, sur la politique aéroportuaire et qui traite du problème d'un nouvel aéroport.

On peut dire ce que l'on veut mais cette mission parlementaire se met en place. Elle fera son travail, ses suggestions et ses propositions.

Deuxième point : vous avez lu les propositions de M. de ROBIEN, le premier souci a été surtout de ne pas remettre en cause ce qui existe et ce qui a été acquis et d'aller plus loin sur des problèmes dont on parle et qui n'avaient jamais eu, ou difficilement, des débuts de réponse.

Pour moi, un début de réponse, cela veut dire très clairement : il y a eu des propositions faites en CCE, d'autres propositions dans d'autres groupes, des opinions diverses émises, et qu'il y a besoin, à un moment donné, de ramasser les morceaux pour avancer sur ces sujets-là.

C'est bien le but de la mission sur les retombées économiques. Ce n'est pas une étude, c'est demander à un parlementaire de faire des propositions concrètes à partir de ce qui a pu se dire sur ces sujets-là, dans les commissions et dans les groupes de travail, et d'essayer d'analyser par

rapport à telle suggestion quels sont les effets pervers ou bénéfiques.

Ne vous méprenez pas, c'est bien d'aller plus loin et non pas de remettre en cause les 20 propositions et ce qui avait été acquis dans la Charte de qualité de l'environnement sonore. Ce n'est pas du tout le but, il ne faut pas que ce soit interprété comme cela.

M. HUSSON (Avion).- Je suis vice-président de l'association Avion. On est fort de plus de 4.000 membres. On est en train de faire signer en ce moment une pétition pour le 3^{ème} aéroport.

Je me permets de vous faire une remarque, Monsieur AZAM, c'est que les termes qui ont été employés par le Ministre faisaient référence à "l'utilité" du 3^{ème} aéroport.

Vous allez me dire que c'est une question de sémantique mais je voudrais vous rappeler qu'en 1988 Edith Cresson avait commandé une étude sur l'utilité d'un 3^{ème} aéroport. Ces problèmes sont connus depuis au moins 15 ans. Il y avait un rapport à l'époque, le rapport Pellerin, qui avait dit : il faudrait faire un 3^{ème} aéroport et il y avait même des suggestions géographiques.

Aujourd'hui, il faut parler clair, on remet en cause le principe même du 3^{ème} aéroport, il ne faut pas se cacher derrière les mots. Cela me paraît imparable, Monsieur.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Je pourrais rajouter à la suite : en 1993, lors du gouvernement Balladur, une mission d'études et le rapport Douffiagues ; en 1996, sous le gouvernement Juppé, une décision d'implantation près de

Chartres ; et en 2001 le gouvernement Jospin choisit le site de Chaulnes.

Tous ces gens-là ne se sont pas trompés. S'ils se sont dit : il va falloir construire une 3^{ème} plate-forme aéroportuaire, c'est pour soulager une partie des Franciliens. On ne peut pas tout remettre en cause du jour au lendemain. Il va y avoir une mission parlementaire. Quand on veut enterrer un sujet, on ne s'y prend pas autrement !

Je vous rappelle qu'il va y avoir vingt députés de tous horizons politiques, c'est bien, et de tous horizons géographiques, et cela, c'est beaucoup moins bien. Comment voulez-vous que le député de Clermont-Ferrand puisse prendre en compte les problèmes des Franciliens ? C'est un vrai souci.

M. GAY (ADCAM).- Merci de me donner la parole pour la deuxième fois. Vous parlez d'un débat qui va s'ouvrir et je voulais dire qu'actuellement dans la CCE d'Orly ne sont représentées que les villes qui sont autour d'Orly et qui sont parties prenantes économiquement dans le développement de l'aéroport. Aujourd'hui, avec ces notions de couloir, la gêne est ressentie beaucoup plus loin et nos régions ne sont pas représentées. C'est pour cela que je vous parlais de cet abandon de couloir.

A notre sens, le couloir a permis à certains politiques influents de repousser les avions sur le voisin. Jusqu'à présent, c'est ce qui s'est passé. Vous voyez la réaction des gens qui sont là et je pense qu'il ne faudra pas oublier dans ces réunions de concertation de consulter également l'ensemble des franciliens concernés.

M. AZAM (SBA).- Sur ces problèmes de navigation aérienne et de survol, il y a bien l'idée de répondre aux interrogations des uns et des autres. D'où la mise en place sur Internet des trajectoires et de leur respect pour que chacun puisse les visualiser et cela ne concernera pas simplement ceux qui sont proches. Sur ces problèmes de navigation aérienne, toute modification ou ajustement de trajectoire a donné lieu et donnera lieu à des débats, des discussions avec l'ensemble des communes concernées.

Ce processus continuera d'autant plus qu'il ne vous est pas passé inaperçu que pour des modifications de trajectoire substantielles, il y aura obligation d'enquête publique. C'est la loi qui l'impose.

Sur l'autre sujet, je ne vais pas faire un débat sur le 3^{ème} aéroport. J'ai connu comme vous le rapport Douffiagues, j'ai participé activement au travail préparatoire avant la décision du précédent gouvernement. Il y a des élections, il y a des hommes qui prennent les commandes, ils représentent l'Etat et ce sont eux qui jugent de l'état de l'opinion.

M. HERRY (Villeneuve-le-Roi).- D'accord Monsieur AZAM, mais qu'on ne nous prenne pas pour des gogos en nous disant : M. le Ministre n'a pas dit ça, en fait on va redistribuer les cartes, on va avancer etc.

Cela fait quinze ans qu'on sait qu'il faut un 3^{ème} aéroport, on voudrait le voir mis en œuvre. Il était sur le bureau du Ministre, il était à l'échelon décisionnaire, maintenant, on le constate et on le regrette, il est revenu à l'échelon de l'Assemblée nationale.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Comment le ministre a-t-il été amené à fonder ses prises de position sur la base des rencontres élus et associations ? Qui a-t-il rencontré dans cette salle ? Quelles associations ?

C'est sûr que le Conseil Général du Val-de-Marne n'a pas été consulté, le maire de Valenton n'a pas été vu, non plus.

On triche avec les gens. Qu'est-ce qu'on explique aux riverains ?

Vous me dites les 20 mesures ne sont pas balayées. Faisons le point des 20 mesures ! Où en est-on ?

M. AZAM (SBA).- La liste normalement des personnes qui avait été entendues par le Ministre était jointe au dossier de presse. Je ne sais pas si elle a été remise dans le dossier distribué mais elle est sur le site Internet du Ministère de l'Équipement, il n'y a rien de confidentiel là-dessus.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Vous devez le savoir, personne n'a été vu ici.

M. AZAM (SBA).- Je ne l'ai pas en tête mais je proposerai que le préfet vous la diffuse cet après-midi.

Sachez aussi que la principale préoccupation dans ce dossier était la maîtrise des nuisances sonores sur Roissy. Il faut bien le savoir, sachant que sur Orly, il y a un équilibre qui a été trouvé, il y a une charte de qualité de l'environnement sonore qui a été faite. Vous voyez qu'il n'y a quasiment aucune proposition spécifique à Orly puisqu'on

estimait que la charte de qualité de l'environnement sonore était suffisante et que les propositions qui concernent Orly sont des propositions qui ont une portée plus générale que la question du simple aéroport d'Orly. Vous l'avez bien lu cela ?

M. HERRY (Villeneuve-le-Roi).- On peut considérer que la Charte reste active ?

M. AZAM (SBA).- Bien sûr.

M. HERRY (Villeneuve-le-Roi).- Je demande à ce qu'elle soit versée au dossier des parlementaires.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- "Les aéroports de Roissy-CDG et Orly ont naturellement vocation à assurer une grande partie des besoins nationaux". Et "pour un développement durable des aéroports parisiens". Je n'ai pas d'autre document !

M. AZAM (SBA).- Si vous lisez l'ensemble des mesures...

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- Ce n'est pas une erreur de langage de parler de mouvements et non pas de créneaux.

M. AZAM (SBA).- C'est une erreur de langage, je vous le confirme.

M. TOUSSAINT (Maire de Valenton).- C'est ce que le Ministre a écrit !

M. AZAM (SBA).- Je confirme que c'est l'arrêté sur le nombre de créneaux attribuables qui s'applique.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Vous avez fait allusion à la charte de qualité de l'environnement sonore d'Orly, encore faudrait-il qu'elle soit appliquée !

M. AZAM (SBA).- On fera un bilan à un prochain comité permanent des mesures de la Charte de qualité de l'environnement sonore d'Orly.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Il ne s'agit pas de faire un bilan de mesures, il s'agit de l'appliquer.

M. AZAM (SBA).- On fera le point sur ce qui est appliqué ou pas appliqué.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Commençons déjà par l'appliquer. Dans la charte, il est marqué : "Les riverains vont avoir un bureau à la Maison de l'environnement d'Orly". Cela fait cinq ans qu'on l'attend !

Si vous voulez vraiment appliquer la Charte, donnez un bureau des riverains dans cette Maison.

M. BONNETAIN (ADEV).- Ce n'est pas comme ça que cela a été exprimé.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est un sujet important quand même !

M. AZAM (SBA).- Il y a d'autres sujets à l'ordre du jour, notamment sur les volumes de protection environnementale et ce qu'on va mettre sur Internet.

M. BONNETAIN (ADEV).- C'est ça le sujet.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur RICO, on vous écoute.

➤ **Visualisation des trajectoires aériennes sur Internet**

M. RICO (ADP).- Le Ministre nous a demandé de mettre les trajectoires des avions sur Internet d'ici la fin de l'année.

On va mettre d'abord le trafic aux instruments qui concerne les aéroports parisiens : Charles de Gaulle, Orly, le Bourget, Toussus-le-Noble et Villacoublay. Les trajectoires seront visualisées jusqu'à 4.200 m d'altitude parce qu'au-dessus, ce sont nos collègues du Centre de contrôle en route d'Athis-Mons qui gèrent et on n'a pas les données.

On est en train de travailler sur des possibilités de centrer le document sur Paris-CDG ou Orly, avec plusieurs échelles de visualisation, la connaissance de la piste en service, et la possibilité d'interroger un vol en particulier.

Il y aura deux possibilités d'avoir accès à l'information :

La première, on pourrait appeler cela du simili temps réel, c'est-à-dire qu'on voit la trajectoire qui se déroule - entre nous, c'est plutôt un gadget - ce sera présenté avec un temps différé de 30 minutes pour des raisons de sûreté d'une part et pour des raisons techniques d'autre part.

On aura :

- . la date ;
- . l'identifiant interne, c'est le calculateur qui donne un avion un numéro informatique ;
- . le type d'appareil ;
- . l'altitude : on mettra l'altitude "pression" et en mètres. On a testé, on multiplie par un coefficient et on abandonnera les pieds pour avoir les mètres.

On pourra rejouer une situation sur 30 jours et après 24 heures. En jouant une situation, on aura pratiquement la même chose qu'en simili temps réel, sauf qu'on aura en plus le code transpondeur. Le code transpondeur, c'est ce qu'il y a sur les écrans SONATE dans les maisons de l'environnement. C'est un moyen-terme entre donner l'identification de l'avion, le numéro de vol et la compagnie, ce qui peut poser des problèmes de sûreté, et la rapidité pour nous de pouvoir répondre rapidement à une question : l'avion qui avait tel code, c'était quoi ?

Dès qu'on parle d'Internet, c'est différent de répondre à une question posée par quelqu'un qu'on connaît et de mettre cette information sur Internet. Sur Internet, on ne la diffuse pas au voisinage d'un aéroport mais partout dans le monde : en Afghanistan, au Yémen etc.

On envisage d'avoir des liens. En cliquant sur un onglet, on pourra avoir des explications sur l'altitude pression. On expliquera que cette altitude donne une présentation de l'altitude à plus ou moins 250 m. Tout ceci est très bien expliqué sur le site de l'ACNUSA. On va essayer de bâtir une animation qui complétera celle de l'ACNUSA.

. le type d'avion et un lien avec notre page circulation aérienne en région parisienne qui est sur le site Internet d'Aéroports de Paris où il y a toutes les explications sur le dispositif circulation aérienne et où il y a déjà des journées d'enregistrement radar.

Voilà des images éventuelles.

C'est du trafic en temps différé. On peut sélectionner un avion et on a des informations sur ce vol et l'altitude.

Voici ce que cela donne sur la région parisienne. Cette diapo est intéressante parce que cela permet d'expliquer comment on a conçu le système. Je vous avais parlé plusieurs fois de notre système qui devait remplacer SONATE et qui avait pour nom STADE.

On a abouti à un échec industriel. On a un problème de contentieux avec la société. On est arrivé à un échec industriel après avoir fait faire un audit de STADE par la filiale informatique du Bureau VERITAS qui nous a amenés à cette conclusion. L'audit de VERITAS nous disait que nous nous étions mis dans une situation inextricable en passant un marché avec une société d'informatique qui nous avait vendu un système propriétaire. Sur le marché, il y a des progiciels qui permettraient d'arriver très vite au même résultat.

Quand M. le Ministre nous a dit : "je veux cela avant la fin de l'année", on s'est tous regardé en se demandant : est-

ce que cela va être possible ? La réponse est : oui, c'est possible mais en ne développant pas grand chose nous-mêmes.

Les fonds de cartes sont mis à notre disposition par une filiale de France Télécom, Mappy. Ce sont des fonds de cartes qui sont tenus à jour.

Le code couleur : orange, ce sont les arrivées Orly ; vert foncé, les départs de CDG ; vert clair, les arrivées à CDG.

Le fait de recourir à des logiciels du commerce permet de concevoir un système évolutif. Fin d'année, on mettra en place quelque chose. On espère que le 2 décembre on pourra présenter le système dans le grand amphi du Conseil régional. On aura un premier proto, on prendra en compte vos commentaires mais ensuite le système ne sera pas verrouillé comme SONATE ou comme STADE. On envisage une deuxième version vers le mois de mai ou juin. On aura le temps de discuter entre nous pour améliorer la première version.

Sur cette diapo, vous voyez une autre présentation. On a travaillé de façon à ce qu'elle soit peut-être un peu plus conviviale et on a changé l'altitude pression pour essayer que ce soit plus compréhensible. Nous avons le défaut des technocrates qui est d'utiliser un jargon. Je suis certain qu'on fera encore des erreurs de ce type, mais on travaillera ensemble pour rendre les choses plus compréhensibles.

Sur cette diapo, c'est ce qu'il y a d'ores et déjà sur le site Internet d'Aéroports de Paris : vous avez nos schémas de principe, on retrouve le petit document qu'on a envoyé à tous les membres de la Commission Consultative de l'Environnement. En cliquant sur TRACE, vous avez accès à nos enregistrements radars qui correspondent à ces deux journées caractéristiques. Ce n'est pas aussi beau que ce que

Mappy nous permettra de faire, on a fait ça très vite, mais cela permet déjà de s'approcher de la dynamique du trafic aérien dans la région parisienne sur un écran.

M. LACAMBRE (UFCNA).- J'ai une question d'ordre technique sur Internet : j'ai une connexion ADSL à haut débit et j'ai remarqué que pour avoir une information sur le site Internet d'ADP, je dois mettre entre dix minutes et un quart d'heure. Votre site est extrêmement embouteillé.

Pourquoi pour l'Environnement, ADP ne ferait-il pas un répertoire dissocié de son site principal pour que les utilisateurs aient une utilisation rapide du site ?

Votre site actuel est quasiment inaccessible.

M. RICO (ADP).- Pour moi, c'est une découverte, parce qu'avec mon petit modem 56K, cela se passe très bien.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous avez eu beaucoup de chance parce que ce n'est pas le cas.

M. RICO (ADP).- Prenez contact avec M. LORRIAUX ou M. MESSINA, on essaiera d'améliorer les délais.

Le site sur les trajectoires vous connectera sur le site de la filiale de France Télécom. On veut garantir la rapidité de l'accès et surtout un nombre de connexions simultanées suffisantes. C'est une question de tarification, on a fait des hypothèses. Quand on se reverra, vous nous direz comment cela se passe au niveau des temps de connexion, et en fonction de vos remarques, on renégociera le contrat de prestations de service avec France Télécom.

Je vous rappelle qu'on est parti du principe qu'il faut aller vite, et si on veut aller vite, il faut faire du standard et avoir recours aux gens dont c'est le métier.

Il y aura certainement des critiques sur ce qui sera mis en place le 1^{er} janvier 2003 mais on le retravaillera ensemble et on l'améliorera.

Bien évidemment, l'accès sera gratuit.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Je voudrais savoir si vous allez nous présenter les volumes de protection environnementale ?

M. LE PRESIDENT.- C'est le point suivant.

➤ **Volumes de protection environnementale**

M. BRUNEAU (DNA).- Je vais rapidement faire une introduction avant de laisser la parole à Jean-Pierre DESBENOIT qui vous présentera les volumes de protection environnementale.

A l'origine, les VPE répondaient à un objectif simple qui consistait à donner des garanties aux populations survolées que les avions sont bien là où on avait dit qu'ils seraient.

Pour cela, on a élaboré un dispositif qui répond à des orientations qui ont été à l'origine définies par l'ACNUSA.

Pour répondre à l'un des intervenants, l'une de ces orientations consistait à diminuer, dans l'élaboration du dispositif de circulation aérienne et ensuite des volumes de protection environnementale, le nombre de personnes survolées à l'échelle de la Région Ile-de-France. Cela relève d'un principe de concentration des nuisances.

Nous avons dit à l'origine, dans l'élaboration du dispositif à l'automne 2000, si je prends à titre d'exemple les zones de guidage radar, que la dispersion géographique des trajectoires avait malgré tout ses propres vertus environnementales dans la mesure où les mêmes personnes ne voyaient pas passer tous les avions. Pour autant, il faut savoir que cette dispersion répondait à des impératifs de sécurité et de séparation des aéronefs.

Il est vrai aussi que l'orientation qu'on a suivie dans l'élaboration des VPE d'un objectif initial de diminution des personnes survolées répond à un certain nombre de sollicitations pendant plusieurs années de la part des

associations de riverains qui considéraient qu'il fallait limiter l'ampleur des flux.

C'est bien dans cette optique-là qu'a été bâti ce dispositif de volume de protection environnementale.

Je laisse la parole à Jean-Pierre DESBENOIT qui vous exposera dans le détail technique de ce qui a été fait. On a avant tout répondu à des engagements, notamment de M. le Ministre en date du 25 juillet, qui consistent à faire en sorte qu'on puisse publier les premiers arrêtés le plus tôt possible. On a procédé par étapes, et ce qu'on est capable de faire à court terme, on va le publier de façon à être en vigueur dans les meilleurs délais. Puis, on continuera sur d'autres étapes.

M. DESBENOIT (DNA).- Sur les volumes de protection environnementale, il ne faut pas oublier que le code de l'Aviation civile donne la possibilité de sanctionner les exploitants dont les aéronefs ne respectent pas des procédures particulières de décollage ou d'atterrissage.

Le volume de protection environnementale va être là pour répondre à la question : est-ce qu'une procédure est respectée ou pas ?

Comme vient de le dire Eric BRUNEAU, les recommandations de l'ACNUSA sur les rapport 2000 et 2001 sont à l'origine des travaux sur les volumes de protection environnementale, avec une évolution du langage de l'ACNUSA de déviation tolérable à dispersion des trajectoires.

L'idée est bien de retrouver là où doivent être les avions. C'est quand même quelque chose qui revient très régulièrement dans les demandes d'information ou dans les plaintes.

Ce sont bien des volumes, c'est-à-dire qu'il y a à la fois l'aspect latéral et l'aspect vertical puisqu'une grande majorité des plaintes et demandes d'information concerne des avions qui sont jugés trop bas.

Les recommandations de l'ACNUSA ne sont que des recommandations. Elles ont été transformées en décisions par les ministres successifs des Transports qui ont demandé l'étude et la mise en place de ces volumes de protection environnementale.

Ce travail a été mené dans le cadre du réseau Environnement de la DGAC. Depuis avril 2001, on travaille sur ces volumes de protection environnementale.

Il y a plusieurs choses qui sont importantes. Pour l'instant, on vous présente Orly puisqu'on est dans le comité permanent de la CCE d'Orly. Les engagements du Ministre concernent dans un premier temps les aéroports parisiens mais il est important de ne pas oublier que, dans les recommandations de l'ACNUSA, il y a la volonté d'avoir ces VPE sur l'ensemble des dix aéroports ACNUSA. Donc, il faut qu'on s'assure que le travail qu'on fait est cohérent sur l'ensemble des aéroports.

Quelles doivent être les dimensions des VPE ?

On est dans un cadre juridique et il faut que la définition de ces volumes soit solide du point de vue réglementaire et s'appuie chaque fois que possible sur des valeurs et des normes qui soient des normes réglementaires. On va utiliser des normes internationales.

Les conditions de publication des VPE.

Il y a trois aspects dans les conditions de publication : il y a la publication en terme d'arrêté pour qu'ils puissent être opposables aux exploitants ; il y a la publication

aéronautique puisqu'il va falloir qu'ils soient utilisés par les contrôleurs et les pilotes ; et la publication grand public sur des supports de cartes qui seront plutôt des supports IGN pour voir exactement où sont ces volumes.

Ensuite, il faut que dans nos travaux on puisse, une fois que le volume a été déterminé, savoir de quelle façon on détecte qu'un avion est dedans ou n'est pas dedans, et les analyses qui vont être conduites derrière.

Enfin, les modalités de contrôle sont celles qu'on nous définira qu'on mettra en place. Faut-il contrôler ces volumes, ces avions, tous les jours H 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an ou y a-t-il des modalités pratiques à mettre en place de façon à ce que les contrôles soient organisés ? On fera ce qu'on nous demandera de faire en n'oubliant pas que, derrière, il y a de la charge de travail importante et il y a des outils à développer qui sont différents.

Un mélange d'étude théorique et d'analyse pragmatique, l'étude théorique répondant au support juridique, l'analyse pragmatique : il faut s'assurer que ces volumes ont un sens par rapport aux réalités professionnelles.

Sur les principes, il y a deux grands principes importants :

Le premier est l'idée de travailler dans la notion de situation habituelle et inhabituelle.

Pourquoi ? Parce que les situations inhabituelles vont être en dehors du raisonnement des VPE.

Quelle sera une situation inhabituelle par exemple ?

Des procédures particulières, les approches interrompues : il n'y en a pas tous les jours, c'est donc particulier. Les CONGO qui sont les procédures qui

permettent les échanges entre Orly et Roissy, sont des procédures heureusement qui ne sont pas habituelles. Il n'y en aura pas.

Les notions de dégradation des procédures. Ce sera fait sur la procédure la plus performante. Les conditions météo. Il est évident que lorsqu'on a des conditions météo particulières, elles ne sont pas intégrées dans le raisonnement.

Le deuxième principe important : il y a des parties du vol dans lesquelles la conduite du vol est directement à la charge exclusive du pilote, il n'y a pas de guidage radar, et d'autres parties du vol dans lesquelles l'action du contrôleur est forte et de guidage radar. Les raisonnements sont différents.

Rapidement mais c'est important, ces constructions s'appuient donc sur des valeurs issues de la documentation internationale.

Ce 6,44° est une valeur qui n'est pas discutable, c'est une norme définie par l'organisme international de l'OACI. Le volume traduit la réalité des survols associés à une procédure. La discussion n'est pas possible autour de ces valeurs-là.

Par contre, le point qui est important c'est que toutes les pistes ne sont pas équipées des mêmes moyens et toutes les pistes ne sont pas utilisées de la même façon. Cela veut dire que les volumes qui vont être associés vont être différents.

Ensuite sur le plan vertical, on aura à définir en fait un plafond, ce qui est aujourd'hui le niveau 60 donc 2.000 m et une pente minimale sur laquelle les travaux se poursuivent parce qu'il faut à la fois ne pas sanctionner un pilote qui

respecte les normes internationales qui sont des pentes minimales de 3,3 %, mais en même temps, comme on veut traduire la réalité habituelle, cette pente-là n'est pas habituelle et d'ailleurs ces avions doivent faire une déclaration lorsqu'ils ne respectent pas une pente de 5,5 % à Paris.

Il y a un travail à faire sachant qu'il est évident qu'un avion ne s'amuse pas à être trop bas. Il faut trouver la bonne publication pour qu'on n'ait pas de problème sur l'aspect juridique.

Voilà ce que cela donne en terme de maquette sur les publications aéronautiques. Voilà ce que sont les départs face à l'ouest et voilà ce que sont les départs face à l'est, sachant qu'ils sont par rapport aux procédures existantes aujourd'hui évidemment.

Sur les arrivées, l'idée est de trouver deux choses :

La première chose c'est qu'on essaie de trouver un volume qui, sur l'alignement sur l'axe de piste, va déterminer des avions qui sont trop bas dans ces volumes ou qui vont rentrer par les côtés à ces endroits-là.

Clairement, ce sont des approches à vue qui ne devraient plus avoir lieu puisque les consignes ont été données, mais s'il y a des approches à vue ou des approches par référence visuelle qui étaient effectuées quand même, ces volumes permettent de les déterminer.

Même chose sur l'axe final où on retrouve la possibilité de voir des avions qui rentrent par le côté ou qui intercepteraient l'axe de piste en dehors des altitudes minimales publiées. En clair, un avion qui intercepterait à 2.000 pieds à Orly serait trouvé par ce moyen.

Voilà ce que cela donne sur le plan vertical. On a l'altitude minimale qui est publiée et on a le volume qui débute 500 pieds en dessous. Un avion qui serait à 2.000 pieds à Orly et qui serait en dehors du volume serait détecté.

Le pragmatisme, je vais vous le montrer sur cet exemple. C'est donc une journée complète. On s'aperçoit qu'on a deux avions qui sont en dehors. On va s'intéresser à ce premier avion puisque vous savez tous que l'exploitation à Orly fait qu'on utilise la piste sud pour les arrivées et il y a des cas particuliers notamment les vols officiels. Il se trouve que cet avion est un vol officiel. Il est dans l'exploitation de l'aéroport et donc il n'est pas en dehors du VPE puisqu'il a bien le droit d'utiliser cette piste.

Le deuxième cas est plus intéressant car il pose une question importante. Ce vol qui raccourcit sa trajectoire a une altitude basse puisque c'est une interception à 2.000 pieds. Il est 23 heures 28. C'est-à-dire que cet avion fait une "infraction" au sens du VPE pour respecter un autre règlement qui est le couvre-feu. Il y a une vraie question qui est intéressante sur ce VPE : que vaut-il mieux ?

La question est posée. C'est un dossier qu'il sera intéressant de traiter dans le cadre d'une CNB.

Voilà ce que cela donne dans les volumes. Cela représente 6 km par 1.000 pieds de hauteur d'interception. Les altitudes minimales publiées à Orly étant à 3.000 pieds, cela veut dire qu'on a des volumes qui font à peu près 18 km. Un petit bout est rajouté qui fait 2 km. On a donc des volumes qui, aujourd'hui, font une vingtaine de kilomètres de long.

Autre point : travailler beaucoup plus en amont sur des notions de fenêtre.

On a à Orly une procédure d'arrivée qui a vraiment une forme de couloir. Quand on voit cette arrivée du Sud-Ouest, on peut vraiment dire que là on retrouve la notion de couloir.

Il serait intéressant de définir une notion de fenêtre à partir de quel endroit il y a un début de dispersion et quelle est l'altitude minimale que l'on associe. On pourrait avoir une fenêtre qui serait sanctionnable dès lors que l'avion ne la franchirait pas et dès lors que l'avion serait plus bas que l'altitude minimale. Cela revient à créer une zone de vigilance non sanctionnable mais une zone de vigilance en amont en donnant une largeur de flux et en disant : lorsque les pilotes seront à l'intérieur de cette zone de vigilance, on est sûr qu'ils passeront par la fenêtre et si on respecte l'altitude minimale qui est en amont, on est sûr de respecter l'altitude minimale de la fenêtre.

Rapidement sur le calendrier :

Les départs initiaux et les arrivées ILS que je vous ai présentés : le travail est réalisé. Maintenant on rentre dans les avis institutionnels CCE, ACNUSA et publication de l'arrêté ultérieurement.

Sur les approches initiales, c'est cette histoire de fenêtre : le travail est en cours sur la définition technique. Quel est le rayon, quel est l'endroit, quelle est l'altitude et quelle est la largeur du flux ? L'objectif est qu'on puisse présenter cela à la fin du premier semestre 2003 et que cela puisse entrer dans la consultation institutionnelle.

Quant aux zones de guidage radar, c'est un travail technique qui est à réaliser beaucoup plus complexe et qui doit être mené en concertation avec les professionnels parce que le guidage radar – cela a été expliqué à plusieurs reprises - constitue vraiment le cœur du métier de contrôleur. On a

vu tout à l'heure que la dispersion avait peut-être des vertus environnementales, mais la première vertu du guidage radar et de la dispersion c'est assurer la sécurité des vols.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur DESBENOIT.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Monsieur DESBENOIT, bonjour ! Je voudrais vous poser une question très précise et je voudrais que vous me répondiez très précisément.

Pouvez-vous aujourd'hui visualiser sur une carte les départs face à l'est avec le volume de protection environnementale qui est associé par rapport à l'ancienne ZNO qui faisait figure de volume de protection environnementale jusqu'à nos jours ? Les dimensions ne seraient pas exactement les mêmes, voire plus larges.

M. DESBENOIT (DNA).- Cela ressemble tout à fait au ZNO dont vous parlez qu'on a appelé "aire Sonate". Le principe maintenant est qu'on a un support juridique qui est complètement solide.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous êtes en train de nous dire que, pour la fin de l'année, pour la CCE, on aura les décrets sur les volumes de protection environnementale de départs et d'arrivées. Vous nous avez dit pour l'arrivée une prise d'ILS de début du cône à 18 kilomètres, 24 kilomètres, c'est cela ?

M. DESBENOIT (DNA).- Oui.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous ne nous avez pas dit la longueur au niveau des décollages.

M. DESBENOIT (DNA).- 10 km à peu près.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Cela se rétrécit tous les jours !

Et l'angle va être de 12° si j'ai bien compris ? 6° d'un côté et 6° de l'autre ?

M. DESBENOIT (DNA).- Cela dépend des types de moyens existants, c'est-à-dire que le début du départ est à 6,44 mais ensuite le problème est qu'on a des moyens radio qui existent qui permettent de rétrécir ces volumes.

M. LACAMBRE (UFCNA).- 6,44 de chaque côté, cela fait 13 ?

M. DESBENOIT (DNA).- Absolument.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Comme on vous l'a fait remarquer à Roissy, on est totalement pour une légalisation de ce que vous appelez "volumes de protection environnementale" sauf que les riverains vont les appeler "volumes de concentration des nuisances", VCN.

Qu'est-ce que ces volumes ? Ce sont des volumes sur 15 km au décollage et 24 km à l'atterrissage qui vont déterminer une zone de gêne sonore et on est en train de

recommander à ADP de ne pas se casser à calculer un PGS et d'appliquer en surface cette zone de nuisance qui sera reconnue et décrétée par la loi.

Je ne vois pas comment on pourra dire : il n'y a pas de nuisance à 24 km puisque les cônes seront installés et on saura qu'à 24 km on a un avion à 1.200 m d'altitude et 350 avions à 1.000 m d'altitude. C'est énorme.

A partir du moment où ces volumes vont être décrétés et qu'ils vont être acceptés comme zones de nuisance, on ne comprend pas pourquoi les PGS, l'indemnisation et l'aide aux riverains au niveau de l'insonorisation ne sont pas reportés sur cette surface qui va être absolument une zone de nuisance.

M. AZAM (SBA).- Il y a deux vocations distinctes...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ne me parlez pas philosophie, je parle de réalité !

M. AZAM (SBA).- Il y a une première vocation : on respecte les trajectoires, et il y a une deuxième vocation : quel est le niveau de bruit fait au niveau du sol ? Les VPE disent qu'on respecte les trajectoires. Après, c'est en fonction du nombre d'avions et de la fréquence que se définit le niveau de bruit fait au niveau du sol et c'est le calcul des PGS.

M. LACAMBRE (UFCNA).- A 24 km, avoir 350 avions par jour qui vous passent à 1.000 m d'altitude, vous ne considérez pas qu'il y a des nuisances, vous ?

Attendez ! Les gens ne peuvent pas dormir, ils ne peuvent pas respirer, ils sont stressés, ils sont malades, et vous ne voulez pas considérer qu'ils sont dans le Plan de Gêne Sonore ?

M. AZAM (SBA).- Je n'ai jamais dit qu'ils n'étaient pas dans le Plan de Gêne Sonore...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Le PGS actuellement s'arrête à 5 km !

Pour dormir hors PGS à Villebon-sur-Yvette qui n'est pas dans le PGS, je mets des boules Quies ! A l'intérieur de la maison, fenêtres fermées !

M. GAY (ADCAM).- Sur la diapositive d'atterrissage face à l'ouest, il y a une notion de fenêtre et une notion de flux. La grosse aberration de ce couloir face à l'ouest, c'est qu'il oblige aujourd'hui 20 % des avions les plus performants à faire un palier et c'est ce qui crée les nuisances.

J'espère que la fenêtre envisagée et les flux envisagés éviteront à tous les avions en décollage face à l'ouest de faire maintenant des paliers.

M. DESBENOIT (DNA).- Ce sera dans la présentation d'ADP tout à l'heure sur le bilan "DCARP".

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose que nous passions, compte tenu de l'heure, à la question importante du décollage face à l'Est qui intéresse tout le monde ainsi que les différents élus que nous avons conviés à 10 heures 45.

(arrivée des invités)

➤ **Rapport du Groupe de travail sur "les décollages face à l'Est".**

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les Maires et les conseillers municipaux, Mesdames et Messieurs les membres du groupe de travail, je vous remercie d'être venus aussi nombreux, ce qui prouve que nous allons étudier un sujet intéressant.

Je vous propose que M. DUBOIS nous présente le rapport du groupe de travail qui vous a été adressé à chacun. Ensuite, la parole sera donnée aux autres membres du groupe de travail qui ont des commentaires à faire. Puis je souhaite que chacun puisse s'exprimer et il est en particulier souhaitable que tous les élus concernés puissent faire connaître leur point de vue au comité permanent.

Je vous remercie et je cède la parole à M. DUBOIS.

M. DUBOIS (ADP).- Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les élus, merci d'assister si nombreux au rapport de ce modeste groupe de travail dont je vais essayer en premier lieu de vous donner la genèse.

Je voudrais rappeler tout d'abord que, dans sa séance du 2 juillet 2001, cette même instance a analysé des propositions de trajectoire pour les départs en face à l'Est d'Orly qui lui étaient soumises par deux associations.

Ces trajectoires ont été étudiées, et le comité permanent n'a pas été en mesure de statuer par rapport à la qualité technique de ces études. C'est la raison pour laquelle il a créé un groupe de travail en juillet 2001, qui s'est réuni sur la base d'un mandat que je commenterai plus avant. Il a commencé par étudier la situation générale que je vais vous présenter rapidement.

Ce dispositif général de circulation fait apparaître, outre les terrains d'Orly et de Charles-de-Gaulle, les points d'entrée avec le code de couleurs suivant : les arrivées d'Orly sont en vert, en situation face à l'Est, objet de notre étude ; les décollages d'Orly sont en bleu.

Au plan général, pour situer les volumes, les départs d'Orly se font à 73 % vers le Sud, flux important, à 12 % vers l'Ouest, à 12 % vers l'Est, les départs vers le Nord étant pour l'instant relativement marginaux. Donc une orientation du trafic préférentiellement au sud sur Orly.

Les principaux points : deux points d'attente, l'un situé dans le sud-est, l'autre dans le sud-ouest pour Orly, les autres concernant plus particulièrement CDG.

Au-delà de ce schéma de principe, comment les choses se passent-elles ?

Vous reconnaissez ici le terrain d'Orly, voici les pistes de CDG, voici les trajectoires de départ objet de notre étude, notamment ce dont nous parlerons les départs vers l'Est pour une destination vers l'Ouest et l'important flux de départs vers le Sud dont je parlais.

Egalement en rose-violet, et ce sont des points importants dont nous parlerons, le flux de départs de CDG, flux important et naturellement au-dessus du flux de départs d'Orly. En vert, les arrivées en face à l'Est pour Orly.

Pourquoi a-t-on fait cette étude particulière ?

Vous vous souvenez certainement qu'il y a eu un certain émoi relayé très justement par la presse d'un certain nombre d'avions, dont ce 747, qui décollent sur la procédure actuelle, virent et, semble-t-il, évitent les zones peu urbanisées.

C'est un des problèmes que l'on a avec cette procédure pour les avions lourds et lents : cette procédure est difficilement pilotable.

Comment les avions peuvent-ils éviter, pour les moins manoeuvrants d'entre eux, d'avoir ce type de comportement au-dessus de zones particulièrement habitées, alors que la zone de la Francilienne et la forêt de Sénart sont naturellement moins peuplées ?

M. GEOFFROY (député-maire de Combs-la-Ville).-
C'est incroyable d'entendre cela !

M. DUBOIS (ADP).- Venons en au mandat. Le mandat du Comité permanent qui nous a été donné, conformément à ce qui a été présenté il y a un peu plus d'un an dans cette instance, est d'analyser les solutions proposées par les associations ; ensuite de définir une trajectoire avec trois impératifs qui sont hiérarchisés : sécurité, environnement et capacité.

Un point important : ce rapport est un compromis, ce n'est pas l'émanation d'une seule personne, encore moins d'une poignée de personnes, sûrement pas d'un lobby, c'est un compromis entre des positions totalement différentes qui

se sont exprimées; et vous me direz peut-être tout à l'heure que le chameau est effectivement un cheval revisité par un comité, mais notez bien le mot de « compromis », le rapport ne représentant pas une thèse unique.

Les participants : OYE 349, association que vous connaissez ; Alerte Nuisances Aériennes, collectif contre les couloirs aériens, plus des associations qui adhèrent aux objectifs de ce collectif ; l'Association de Défense de l'Environnement du Val d'Yerres ; deux syndicats : le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic aérien et le Syndicat National des Pilotes de Lignes ; Air France et enfin des représentants d'ADP et du service public de la navigation aérienne.

Nous allons nous attarder sur la procédure existante. Quelle est-elle ?

Je le rappelle brièvement : des décollages dans l'axe de la piste en face à l'Est avec un point de virage situé à 2,5 Nm, avant de s'aligner sur un axe qui est un radial d'une balise qui est située sur le terrain d'Orly, et que l'on suit pendant 6,5 Nm. Un virage pour rejoindre un radial qui passe par une balise située à Rambouillet. Vous voyez ici les départs vers l'Ouest dont nous parlerons et il apparaît effectivement qu'on peut avoir une certaine dispersion et une difficulté pour les avions lourds pour aller rejoindre ce point-là. D'où la trajectoire paradoxale du 747 que je vous montrais tout à l'heure.

Vous voyez ici les arrivées piste 26, la trajectoire dite EUROCONTROL – vous vous souvenez du débat important qui a eu lieu sur la localisation de cette trajectoire– et les arrivées pour se poser en face à l'Est à Orly.

Le groupe de travail, nous le verrons dans son cahier des charges, est parti du principe qu'il fallait éviter autant

que possible de survoler les populations déjà concernées par une trajectoire : soit une trajectoire d'arrivée face à l'Ouest, soit une trajectoire d'arrivée face à l'Est.

Nous avons pris collectivement parti, et les associations par leurs études ont retenu également cette orientation , de considérer qu'on travaillait plutôt au nord des arrivées de la piste 26, donc de la trajectoire EUROCONTROL dont vous avez été saisis.

Nous aurions pu rechercher une solution plus au sud. On voit qu'il fallait aller beaucoup plus loin et que cette solution conduisait à interférer avec des arrivées qui sont au-dessus de 2.000 mètres: elle a donc pour l'instant été rejetée dans cette étude, ce qui ne veut pas dire qu'elle l'est définitivement.

Nous l'avons vu, le groupe est parti de l'existant. Il a proposé un cahier des charges sur lequel il faut s'attarder, car il est important que vous l'ayez en tête.

Ce cahier des charges a été deux fois acté par cette instance, les 10 décembre et 4 mars derniers, et le groupe a décidé de comparer des scénarios, le premier étant naturellement la situation existante. Le groupe a étudié chacun de ces scénarios en évaluant au moyen d'un modèle de bruit quelles populations étaient survolées, en utilisant les données d'un recensement de 1999. Ce modèle de bruit, comme tout modèle, n'a pas une valeur absolue mais permet de mesurer tous nos scénarios avec le même instrument de mesure. Nous partons du principe que les comparaisons que nous obtenons sont donc recevables.

Le groupe a fait également, ce qui intéressera Mesdames et Messieurs les élus que vous êtes, les traces au sol des zones de bruit correspondantes aux communes survolées. On a regardé – les Associations ou les Syndicats

étaient représentés dans ce domaine – la pilotabilité et l'acceptabilité en terme de sécurité au plan de la circulation aérienne.

M. MANDON (Vice-Président - CG Essonne – Maire de Ris-Orangis).- Qu'est-ce que la pilotabilité ?

M. DUBOIS (ADP).- Est-ce que c'est acceptable pour le contrôleur, est-ce qu'on ne fait pas faire des acrobaties au commandant de bord ? Est-ce que ce n'est pas trop compliqué pour les équipages ? Est-ce qu'on augmente particulièrement la charge de travail à bord ?

Notez que le groupe a observé une trêve de neutralité électorale. Nous avons été parfaitement silencieux et, me semble-t-il, c'est le rôle d'un service public, pendant une période, pour des raisons que vous situez certainement, entre le 15 mars et la mi-juin. Nous n'avons pas travaillé et nous avons fait en sorte de ne rien publier pour qu'aucun document ne sorte dans la presse pendant cette période.

Nous avons terminé nos travaux en juin 2002, et, je le rappelle, le 4 mars cette même instance avait validé la première étape de nos travaux, après avoir acté le cahier des charges dès le 10 décembre 2001.

Le 21 mars, le nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne a été mis en service. Avant cette date, le groupe a travaillé sur le schéma qui vous est présenté actuellement et c'est sur cette carte que le groupe a été mandaté.

L'idée était la suivante :

Nous sommes en situation face à l'Est. Vous avez ici les départs de CDG, les départs d'Orly. On a reporté également la zone de guidage radar qui était prévue pour les arrivées face à l'Ouest. Le groupe s'est dit : on va essayer de travailler dans cette zone-là de forme rectangulaire puisque, manifestement, il semble possible de décaler les survols et de gagner de l'altitude avant de revenir vers l'Ouest. Voilà quelle a été la genèse au plan technique de notre groupe.

Après le 21 mars, la modification de la trajectoire a ramené un certain nombre de trajectoires pour les départs de Charles-de-Gaulle un peu vers l'Ouest. On s'aperçoit sur cette nouvelle diapositive que la zone rectangulaire que l'on avait tout à l'heure s'est sensiblement modifiée.

Je me permets d'appeler votre attention sur le fait qu'entre ces deux points, il y a un peu plus de 6 Nm, c'est-à-dire 11 km. La dispersion constatée sur des enregistrements réels fait 4 à 5 kilomètres.

Vous voyez ici l'intérêt que présente la séparation des flux. On imagine assez mal d'avoir ce flux de départs d'Orly qui soit situé strictement dessous de ce flux de départs de Charles-de-Gaulle. Je vous dirai pourquoi tout à l'heure.

Maintenant, revenons à la nature du problème posé. De quoi parle-t-on?

Nous avons mis en place ce qu'on appelle un barreau, c'est-à-dire qu'on a regardé toutes les trajectoires des avions sur un total de 3.400 vols, c'est-à-dire à peu près dix jours de trafic.

Ce barreau est situé à 6,5 Nm, sur notre premier point de virage, et notre propos est de vérifier à quelle altitude se trouvent les vols au départ d'Orly en ce point.

Vous avez en ordonnée l'altitude atteinte en milliers de pieds – 3.000 pieds = 1.000 m, puis 1.200 m, 1.500 m, etc. Vous avez en abscisse un nombre de mouvements. On s'aperçoit que les avions qui grimpent mal sont en tout petit nombre.

Vous verrez que ce qui fait un émoi justifié sur ce dossier de décollage face à l'Est, c'est un tout petit nombre de gros-porteurs qui ont de la difficulté à prendre de l'altitude. Le groupe estime que ce nombre d'avions est de l'ordre de 10 à 15 par jour au maximum.

Toute la question qu'a eue le groupe de travail que vous avez mandaté est de se dire : jusqu'à quel point faut-il jeter le bébé avec l'eau du bain ? L'étude consiste principalement à diminuer les nuisances sonores d'un petit nombre de gros-porteurs.

Dans la salle.- Cela fait 10 % quand même !

Dans la salle.- Et l'augmentation du trafic ?

M. DUBOIS (ADP).- Situons le problème et retenons également qu'il y a un certain nombre d'avions qui sont vraiment très hauts.

Dans la salle.- Ils ne nous intéressent pas ceux-là !

M. DUBOIS (ADP).- Le groupe a fait une étude...
(*mouvements divers – brouhaha*)

M. MANDON (Vice-Président – CG Essonne - Maire de Ris-Orangis).- S'il n'y a pas de problème, il ne faut rien changer !

M. DUBOIS (ADP).- Je note ce point de vue, Monsieur.

les cartes de navigation contiennent des traits puisqu'on a une obligation réglementaire de publier les trajectoires. La question est de savoir : est-ce que les avions sont capables de respecter le trait ? La réponse est non bien que ce graphique montre le contraire, mais je vais vous dire où est le bug.

Vous avez sur cette diapositive un nombre d'avions en abscisse et vous avez en ordonnée le pouvoir séparateur du radar. Très rapidement, une impulsion électromagnétique n'a pas une durée nulle, et quand vous multipliez sa durée par la vitesse de la lumière et non pas par l'âge du capitaine, vous obtenez 230 mètres. Cela veut dire que les radars ne savent pas faire de différence dans le sens latéral pas plus que dans le sens longitudinal, pour les plus précis d'entre eux, à moins de 230 ou 250 m.

Le barreau que l'on a placé est au droit de la trajectoire à 6,5 Nm du terrain d'Orly. On voit que les avions respectent très bien le passage de ce point, mais on sait qu'ils n'y vont pas tous de la même façon et beaucoup sont plus au sud qu'ils ne devraient être. Il y en a qui tirent tout droit vers ce point-là. Ils passent à peu près tous au même endroit mais, on le verra tout à l'heure sur une carte, il y en a un certain nombre qui ne savent pas faire correctement le virage situé à 2,5 Nm.

Le cahier des charges : Le groupe a rédigé un cahier des charges qui est formé de sept points pour la circulation aérienne et de sept points également pour la partie environnementale.

Je passe rapidement. Quels sont les points importants ?

On a un gros problème de compatibilité de départs sud avec les départs sud de CDG, j'y reviendrai tout à l'heure, puisque les avions, on l'a vu sur le graphique précédent, ont des taux de montée très différents. Certains avions grimpent très bien et seraient très vite, si on n'y prêtait pas garde, dans les altitudes de ceux qui montent moins bien en venant de CDG.

Nous verrons également tout à l'heure qu'il y a un intérêt à laisser aux contrôleurs une liberté de manœuvre dès 2.000 m pour ces moyens courriers qui justement grimpent très bien.

Je rappelle que la flotte de bimoteurs mono-couloir, cela doit être à peu près, sous contrôle de Frédéric RICO, 50 % du trafic sur la plate-forme d'Orly.

Du point de vue environnemental : qu'en est il du respect de ce radial qui vient de la balise d'Orly dont je parlais tout à l'heure? Les associations souhaitent que l'on monte dans l'axe jusqu'à 10 Nm environ et que l'on donne la liberté de manœuvre des moyens courriers, que l'on évite Brie-Comte-Robert par l'Est - c'est vrai que Brie-Comte-Robert est survolé par les dispersions de la trajectoire actuelle. Il y a une étude - nous verrons où elle en est - sur la verticale de Melun-Villaroche. Eviter les localités du Val d'Yerres : c'est une revendication forte de cette partie de la Seine-et-Marne.

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).- Les autres récupèrent le reste, c'est parfait !

M. DUBOIS (ADP).- Les scénarios : il y a l'existant, il y a un scénario présenté par l'ADEV...

M. MANDON (Vice-Président du CG Essonne - Maire de Ris-Orangis).- C'est quoi l'ADEV ?

M. DUBOIS (ADP).- C'est l'Association de Défense de l'Environnement...

M. BONNETAIN (ADEV).- ... et de la Qualité de Vie du plateau Briard et de la vallée de l'Yerres.

M. MANDON (Vice-Président du CG Essonne - Maire de Ris-Orangis).- Ils sont trois membres !

M. DUBOIS (ADP).- Je constate que cette association était représentée dans le groupe et vous me permettez de rapporter son point de vue !

Le départ normalisé est le scénario présenté par ADP et le service public de la Navigation aérienne. Je vous dirai tout à l'heure pourquoi on l'a appelé ainsi.

Ces scénarios présentés passent au-dessus de la Francilienne et sur la partie sud de la forêt de Sénart.

Pour mémoire, je vous montrerai également les études qu'avaient faites les associations, puisque ces études avaient été publiées dans la presse il y a six mois.

Je ferai valoir que les associations ont décidé, pour les raisons qu'elles expliqueront peut-être tout à l'heure, de retirer ces propositions, et c'est la raison pour laquelle vous ne les trouvez pas dans le rapport qui vous a été envoyé.

Dans la salle.- Pour quelle raison ?

M. DUBOIS (ADP).- Ils le diront eux-mêmes.

Au plan général, nous nous sommes efforcés de travailler sur la partie nord des arrivées EUROCONTROL en gardant une séparation suffisante de l'ordre de 9 km. C'est vrai que ces trajectoires ne sont pas simultanées. Avec les dispersions, le groupe a fait en sorte que les populations qui étaient concernées par cette trajectoire soient autant que possible moins concernées par les départs.

Vous avez la trajectoire de départ dont je vous ai parlé tout à l'heure. Vous avez un scénario, le premier que l'on va voir, c'est celui qui est présenté par l'ADEV.

L'ADEV passe au sud de Lésigny et, après un développement depuis la piste de 10 Nm de vol, va rejoindre par un virage standard un alignement sur la Francilienne et le sud de la forêt de Sénart.

Les associations ont proposé, pour leur part, différents points de virage, considérant par la suite qu'il appartenait au service public de la navigation aérienne de définir ce qu'on faisait de ces avions après leur décollage.

Lorsqu'on regarde en zoom ce qui s'est passé sur ces différents scénarios, vous retrouvez la trajectoire de l'ADEV, la trajectoire normalisée et le point de deuxième virage souhaité par les associations.

Le barreau dont je vous parlais tout à l'heure sur les tenues d'axe était ici. On s'aperçoit que la plupart des avions sur les 3.400 testés reviennent assez bien vers ce point, mais ils négligent de façon très étonnante ce premier point de report.

Devant cette difficulté, le groupe vous proposera la conclusion suivante : avancer ce point de virage d'environ 1 km. Cette anticipation de virage va aider les avions à s'aligner correctement sur le radial 085 dont on parlait tout à l'heure. C'est une mesure qui peut paraître modeste, mais je pense que techniquement, ce sera une bonne chose en termes de nuisances sonores.

Il convient de noter qu'il n'y aura pas d'incidences notoires sur le Plan d'Exposition au Bruit et le Plan de Gêne Sonore dont nous avons parlé tout à l'heure.

Je reviens maintenant au scénario ADEV. L'étude qui est faite concerne la localisation du point de virage vers le sud. On tourne et on va s'aligner sur la Francilienne et le sud de la forêt de Sénart.

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).- Il y a 22.000 habitants !

M. DUBOIS (ADP).- Que dit ce scénario ADEV ? On tourne avant Lésigny, on donne aux contrôleurs la liberté de manœuvre dès 2.100 mètres, on évite Lésigny, on évite Brie-Comte-Robert. Le travail fait par cette Association est très

bon. Je me permets de dire que quelles que soient les associations, le travail technique a été excellent, l'ambiance a été bonne.

Un défaut : cette procédure n'est pas constructible.
(mouvements divers – brouhaha)

Pourquoi n'est-elle pas constructible ? Tirer un trait comme ceci, ce n'est pas pilotable. Les avions vont de toute façon faire un virage.

Voilà maintenant le scénario mis au point par le service public de la navigation aérienne.

Pourquoi l'appelle-t-on départ normalisé ?

Ici, le problème est pris à l'envers: Si on veut survoler le sud de la forêt de Sénart pour s'aligner sur une droite est - ouest qui passe au-dessus de la balise de Rambouillet, où faut-il tourner ?

Pour définir le premier point de virage, dans les flight management system, on créera un point de report par où passe cette droite tangente à l'arc de cercle qui est ici, avec un taux de virage nominal. Pour rejoindre cet arc de cercle, où faut-il tourner ? De la même façon, on définit, pour s'aligner sur ce point-là et rejoindre le point de virage, soit ce deuxième point.

Nous sommes sûrs que cette procédure est constructible et que les résultats qu'elle donnera seront intégrables dans les systèmes de bord des avions.

On voit aussi, et je me permets d'attirer votre attention là-dessus, c'est que comme pour tout système technique, la réglementation a prévu une tolérance. Par rapport à ce point situé à 7,5 Nm qui est notre proposition de virage, on constate un écart possible de 0,3 Nm, c'est-à-dire environ 600 à 700 m. De la même façon, pour entreprendre ce

virage, on voit que l'imprécision peut être de cet ordre-là, ce qui fait quand même 3 à 4 km.

C'est la raison pour laquelle sur les cartes que je vous ai montrées tout à l'heure, quelle que soit la procédure, on a toujours une épaisseur dans les relevés radar qui traduit l'inévitable dispersion des trajectoires, car les avions ne volent pas, malheureusement, comme roulent les trains sur les rails SNCF.

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).- Merci de l'avoir dit.

M. DUBOIS (ADP).- Voyons maintenant quelles sont les caractéristiques de cette procédure.

Le cap vers le sud est pris 2 km plus loin qu'actuellement, on donne aux contrôleurs la liberté de manœuvre dès 1.800 mètres. La trajectoire résultante est conforme aux critères de construction des procédures. elle sépare bien les flux de CDG et d'Orly. Par contre, c'est vrai, les gros porteurs en route vers l'Ouest sont plus bas que dans les scénarios présentés par les associations.

Maintenant - et pour mémoire puisque cela a été publié dans la presse - je rappelle simplement ce qu'ont présenté les associations. Les associations ANA et C4A, auxquelles s'est associé OYE, ont présenté une trajectoire avec un point de virage qui est situé à 9 ou 10 Nm suivant le cas, un virage standard pour revenir, dans ce premier scénario des associations, s'aligner sur cette partie de la Francilienne et le sud de la forêt de Sénart avec, c'est vrai, un allongement de trajectoire et donc un gain d'altitude corrélatif qui est significatif avant retour vers l'Ouest.

Cette seconde trajectoire proposée par les associations, plus au sud, n'est pas conforme à notre cahier des charges puisqu'elle interfère avec la trajectoire d'arrivée en face à l'ouest et que le cahier des charges stipule qu'il convenait d'éviter de faire survoler par une trajectoire de départ, des populations déjà survolées par une trajectoire d'arrivée.

Quels sont les résultats en terme de bruit ?

Les traces au sol : j'ai dit comment elles avaient été obtenues. Très brièvement, je souhaite rappeler encore que ce modèle dont les indications sont bien entendu relatives, présente l'avantage de fournir le même instrument de mesure pour chaque scénario.

Les niveaux de bruit : on en a identifié trois (70, 65 et 60 db) et, avec le recensement de 1999, on en déduit le nombre de populations concernées.

En partant de la procédure actuelle, voilà ce que donne un 747-200 chapitre 2 avec comme code de couleurs : les populations concernées par une valeur comprise entre 60 et 65 db sont représentées en bleu clair, entre 65 et 70 db en bleu foncé, et 70 db ou au-dessus en vert. C'est le même code pour toutes les projections qui vous seront faites, je n'y reviendrai pas.

On peut remarquer sur cette diapositive la trace de bruit importante qui peut être décalée vers les communes d'Yerres et de Draveil par un avion qui ne respecterait pas bien sa trajectoire.

Si l'avion ne relève plus du chapitre 2 mais du chapitre 3, vous vous apercevez qu'il y a une diminution de la tranche de bruit.

Lorsqu'on passe avec des avions plus modernes comme les A340, on s'aperçoit alors que le bruit est très sérieusement réduit.

Et pour les A320, vous pouvez constater que quelle que soit la procédure, il y a une neutralité à peu près totale de la procédure vis-à-vis du bruit émis. L'A320 ne fait de bruit qu'en zone proche de l'aéroport.

Deuxième conclusion du groupe : c'est le type d'avion et son ancienneté qui conditionnent les difficultés auxquelles chacune et chacun peuvent être soumis.

Voilà un graphe que l'on verra plusieurs fois. En abscisse, on a le type d'avion et en centaines de milliers, on a les populations concernées, c'est-à-dire ce que vous avez vu tout à l'heure dans le plan horizontal en termes de communes survolées, le groupe l'a quantifié en terme de populations.

On voit que le chapitre 2 est très bruyant : 400.000 personnes concernées par 65 décibels.

Pour mémoire simplement, sachez qu'avant le 21 mars, pour un 747-400, c'est 900.000 personnes qui étaient concernées par une langue de bruit comprise entre 60 et 65 db. La mise en service du dispositif de circulation aérienne en région parisienne du 21 mars a quand même amélioré les choses pour 300.000 personnes. Ceci pour votre information.

Vous voyez qu'on retrouvera toujours les mêmes taux de populations concernées par les avions modernes bi ou quadrimoteurs et on s'attachera plutôt aux avions bruyants.

Voici la représentation de ce que donne un 747-200 en procédure ADEV. Lorsqu'on a passé à un chapitre 3, vous avez vu la diminution de la langue de bruit.

Dans la salle.- Ce n'est pas pilotable !

M. DUBOIS (ADP).- Oui, mais le groupe a fait l'étude, Monsieur, j'en rends donc compte, avec votre permission.

Voilà ce que donne le 340 et le 320. Comme type d'avion, on retrouve sensiblement les mêmes valeurs et on voit une amélioration sensible entre les chapitres 2 et 3.

Voilà la procédure normalisée proposée par le service public de la navigation aérienne. On va retrouver sensiblement la même chose que l'ADEV pour des raisons évidentes. Le 747-400, le 340 en procédure normalisée, le 320... on retrouve toujours la même représentation.

Troisième conclusion : avec les scénarios qui sont retenus par le groupe de travail, parce que je constate que les autres associations, qui ont quand même beaucoup travaillé et il faut tenir compte de leur apport, n'ont pas présenté de solution totale, on sait déjà qu'aux 300.000 personnes dont le sort a été amélioré par la mise en service au 21 mars pourraient s'ajouter 50 à 100.000 autres.

Je vais passer rapidement sur ce transparent, très technique. Simplement pour vous dire que, dans le plan vertical, les contrôleurs doivent séparer les avions d'au moins 300 m et, dans le plan latéral, avant de les transférer au centre de contrôle en route d'Athis-Mons, ils doivent être, suivant les cas, séparés latéralement par 9 km et par 15 km sur l'axe longitudinal. Ce qui veut dire, en termes clairs, qu'on ne peut pas rapprocher trop avant ces deux trajectoires sinon, dans le plan vertical, on va livrer au centre de contrôle d'Athis-Mons des avions en évolution dans le plan vertical et superposés, qu'il ne saura pas gérer.

Il faut avoir une séparation dans le plan horizontal pour pouvoir visualiser ces deux flux. Je rappelle que la visualisation radar pour le contrôleur est une projection d'une situation en trois dimensions sur deux dimensions, la troisième dimension étant représentée par un chiffre d'altitude ou de niveau de vol dans une étiquette.

Deuxième axe : respecter les critères d'environnement.

C'est une demande très forte que nous vous adressons pour la partie service public de la navigation aérienne, les associations donneront leur point de vue tout à l'heure.

Il y a des avions qui ont de forts taux de montée. Lorsqu'un avion monte de 200 m par nautique, il faut nous laisser les gérer au radar, les sortir de l'environnement turbulent de ce mouvement brownien des départs lorsqu'il y a une série de départs. Par contre, il faut apporter beaucoup de soins à ces avions qui montent mal et qui s'élèvent simplement de 100 m par nautique.

Conservez peut-être, si vous le souhaitez, ces chiffres simples à l'esprit : un avion qui monte mal, lorsqu'il parcourt 1 nautique, il s'élève de 100 m et parfois moins ; lorsqu'il monte bien, c'est 200 m voire plus.

Nous avons vu que le principal problème ayant conduit à entreprendre cette étude venait de ces avions qui montent mal. Pour cela, l'intérêt collectif consiste à les sortir au radar le plus vite possible des trajectoires de départ pour les amener vers leur trajectoire de destination. C'est dans ces niveaux-là qu'on trouve les bi-moteurs mono-couloirs dont je parlais tout à l'heure.

Sinon, sur la procédure en départ normalisé, voilà le bruit que fait un 747-200.

Si on le plafonne à 2.000 m, et cela veut dire qu'on a fait tourner un certain nombre d'avions qui montent mieux vers ces caps-là au sud ouest de sa position, il fera moins de bruit en mettant le cap vers l'ouest, mais il remettra les gaz au moment de sa montée et on aura une pénalisation globale plus importante en termes de bruit. On le voit actuellement sur certaines situations de départs d'Orly en face à l'Ouest en direction du Sud.

Troisième axe : on présuppose d'avoir un seul point de départ entre 6,5 Nm et 8 Nm de l'aéroport parce que nous sommes obligés par les instances internationales de publier des trajectoires, nous l'avons déjà vu. On n'a pas le droit de dire : on va faire un grand cercle sans trajectoires décrites et on va gérer tout le monde au radar. Ceci relève de tas de raisons comme la panne radio, etc. On doit publier des trajectoires. Si on met deux points de virage distincts avant de prendre un cap vers le sud, les contrôleurs vont être soumis à ces situations qui vont créer des plafonnements dont je parlais tout à l'heure. Ils vont devoir distinguer entre des avions qui montent bien et des avions qui montent mal alors que, je le rappelle et ceci est très important, un contrôleur ne connaît jamais, lorsque l'avion met les gaz, quel est son chargement, il ne fait que constater ses performances de montée après le décollage. D'où la nécessité d'avoir un seul point de virage.

Les situations de rattrapage : tant qu'il y a peu de gros-porteurs, les effets en sont minimes sur la capacité, c'est la raison pour laquelle il nous semble important de laisser cette liberté de manoeuvre par guidage radar aux contrôleurs.

En conclusion, mesdames et messieurs les élus, voici en résumé ce sur quoi le comité permanent pourrait se prononcer :

- Acter que le premier virage à droite pourrait être situé à 1,9 Nm au lieu de 2,5 Nm;

- Constater que l'essentiel de nuisance provient d'un petit nombre d'avions gros porteurs. C'est ce que je vous disais tout à l'heure : ne jetons pas le bébé avec l'eau du bain.

- Laisser la liberté de manœuvre aux contrôleurs dès 1.800 m ;

- Et acter que les gros porteurs en départ vers l'Ouest devraient préférentiellement survoler une partie de la Francilienne et le sud de la forêt de Sénart.

Nous avons fait cette étude , Mesdames et Messieurs, avec les scénarios que les associations nous ont fournis puisque notre mandat était de comparer des scénarios.

Ces scénarios qu'on vous propose sont bénéfiques. Le groupe de travail a l'impression d'avoir fait le travail technique qui était le sien et il est tout à fait sûr que les élus que vous êtes vont maintenant faire le leur. Merci.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Pour la bonne marche de débat, je vous propose que, dans un premier temps, les membres du groupe qui souhaitent apporter des compléments ou des modifications puissent d'abord le faire et, tout de suite après, on passe la parole aux élus qui ont bien voulu venir.

M. DOUMAX (Pdt C4A et Maire de Saintry).- J'ai plusieurs casquette. La première question que j'aimerais poser c'est de savoir qui a demandé une nouvelle étude concernant les décollages face à l'Est.

(Applaudissements)

M. RICO (ADP).- L'origine de cette étude provient des travaux de rédaction de la Charte de qualité de l'environnement sonore de l'aéroport d'Orly et on en trouve mention explicite dans un document qui s'intitule « projet (puisque'il n'a pas été signé officiellement) de Code de bonne conduite des acteurs de la circulation aérienne ». Le mandat initial était : reporter de 6,5 Nm à 7 Nm le fameux point de virage. Cette étude a été faite. J'en ai présenté moi-même les résultats à l'occasion d'une plénière de la CCE de l'aéroport d'Orly. Cette étude a vécu le sort d'une étude qui n'a pas satisfait les membres de la commission qui ont demandé que tout ceci soit remis sur le métier.

M. DUBOIS vient de vous présenter le résultat de cette remise sur le métier. Mais le mandat initial venait des membres de la CCE d'Orly dans son ancienne composition. Je dis bien « dans son ancienne composition ».

M. LE PRESIDENT.- Je donne la parole à M. ROGER.

M. ROGER (Pdt ONA).- Mesdames et Messieurs, je présente au nom de Alerte Nuisances Aériennes et OYE 349 les remarques que nous avons à faire sur ce rapport.

Le groupe de travail avait comme objectif de chercher une trajectoire qui survolait le moins possible de personnes et à l'altitude la plus haute possible. A cet égard, le résultat final, ce qui est proposé par ADP, n'est pas folichon parce que cela aboutit à une augmentation de hauteur de survol par rapport à la situation actuelle de 200 m pour les avions qui vont vers l'Ouest et de 100 m pour les avions qui vont vers le sud. Nous considérons que ce n'est pas à la mesure du problème qui est posé ni des possibilités qui nous semblent exister.

Cet accroissement d'altitude que nous souhaitons est de l'intérêt non seulement de l'Essonne, mais aussi de la Seine-et-Marne. Il n'y a pas un département gagnant et un autre perdant, les deux départements ont à gagner à une augmentation d'altitude puisque 300 avions sur les 400 par jour qui décollent survolent la Seine-et-Marne.

Je vais parler des gros porteurs parce que le problème se pose beaucoup moins pour les moyens courriers. Pour les gros-porteurs, il apparaît que les altitudes qui sont affichées par la carte d'ADP que vous avez eue sous les yeux, avec des altitudes correspondant à des distances parcourues, correspondent à une pente théorique de 5,5 % qui est exigée pour les pilotes pour les départs de Roissy et d'Orly.

Mais il se trouve que, dans la pratique, la quasi totalité des gros porteurs qui opèrent à Roissy ne peuvent pas respecter cette pente parce qu'ils sont anciens et, même quand ils sont nouveaux comme le 747-400, c'est très péniblement qu'ils approchent de ces fameux 5,5 %.

Au lieu de passer la Seine à 2.140 m comme il est porté ici, dans la pratique, tout le monde a pu le constater, c'est à 1.400 m que se fait ce passage. La différence est considérable en bruit puisque le bruit n'est pas linéaire et

une faible variation d'altitude entraîne une grosse variation de bruit.

Ceci entraîne une conséquence dans les affichages qui sont faits parce que les calculs qui ont été faits correspondent à des avions virtuels qui ne volent pas, alors que les avions qui volent font plus de bruit et il en résulte que les zones de bruit sont beaucoup plus larges et s'étendent sur un trajet longitudinal qui est beaucoup plus long. Et pas qu'un peu puisque dans le rapport de bruit, de 1.400 m à 2.100 m, c'est énorme.

Pour ce qui est des gros porteurs, toutes les cartes de bruit qui sont présentées ne correspondent pas à la réalité.

C'est important puisqu'il s'agit justement des avions les plus bruyants. Selon nous, il y aurait lieu de refaire une étude avec les pentes réelles qui sont de 3,8 % selon nos calculs et non pas de 5,5 %.

J'en viens à la présentation de ce qu'on pourrait proposer sur le plan associatif. Nous considérons qu'il faut aller plus loin vers l'Est. Ce n'est pas un scoop. On est en Seine-et-Marne dès qu'on passe la balise OYE, il faut quand même s'en rappeler.

Aller plus loin vers l'Est pour pouvoir prendre de l'altitude, cela suppose qu'on n'interfère pas, comme l'a dit M. DUBOIS, avec le trafic de Roissy et donc on est limité. On avait fait des premières études avec l'ancien système qui était plus permissif. Le nouveau système nous a conduits à réduire nos prétentions à aller vers l'Est. Nous sommes arrivés, suivant les associations, le C4A à 10 Nm, nous aussi 10 Nm ou 9 Nm, avant de tourner.

Cet accroissement de distance n'est pas négligeable puisqu'il aboutirait à passer la Seine non plus à 1.400 m

comme actuellement, mais à 2.000 m. C'est ce que donneraient les 9 Nm ; 10 Nm donneraient 200 m de mieux.

C'est un progrès énorme en bruit de pouvoir faire cela pour toutes les populations survolées. (*mouvements divers*)

Après le virage, quelle proposition pourrait-on faire ?

On a proposé une trajectoire qui passait par Melun, que nous avons finalement dû écarter pour les raisons évoquées par M. DUBOIS puisqu'on se retrouvait avec une interférence de populations survolées entre l'arrivée face à l'Ouest à Orly et le départ face à l'Est.

La solution pourrait être la Francilienne et ce que nous avons proposé. (*mouvements divers*) Il faut bien que les avions passent quelque part. Cela nous a semblé le moins mauvais des compromis car je rappelle qu'il n'y a pas de bonne solution en matière de nuisance aérienne, il n'y a que des solutions moins mauvaises les unes que les autres.

Nous avons donc proposé cette trajectoire et nous avons retiré, car il est apparu que des élus, des associations étaient opposés à tout changement. Dans ces conditions, la notion d'intérêt général qui est celle des associations qui peuvent travailler sur ces affaires n'existait plus. L'intérêt général ne peut pas être malheureusement la satisfaction de tous les intérêts particuliers.

M. LACAMBRE.- Et pourquoi pas ?

M. ROGER (Pdt ONA).- Cela n'existe pas. Il ne faut pas raconter d'histoires.

Il reste maintenant les propositions d'ADP et les objections qui sont faites par ADP à nos propositions.

La première objection faite par ADP serait qu'en allant plus à l'est que les 7,5 Nm proposés, nous interférerions avec le trafic de Roissy. C'est une carte postérieure à la mise en service du nouveau système de circulation aérienne. Vous connaissez le trafic d'Orly et le trafic de Roissy part vers le sud. Entre les deux, existe un espace qui n'est pas négligeable. Cette carte, qui paraît être un écheveau extrêmement compliqué, est une carte de la journée. Dans la pratique, ce n'est pas comme cela que la situation se présente, Dieu merci, pour les contrôleurs. Il ne faut pas dramatiser ces flux : il y a une succession d'avions, ils ne sont pas tous en même temps.

Ceci permet d'envisager, selon nous, un déport de ce fameux point qui est à 6,5 non seulement à 7,5 mais à 9 Nm sans interférer avec le trafic global de Roissy.

M. DUBOIS (ADP).- Pardonnez-moi Monsieur ROGER, sauf grosse erreur de ma part, il me semble que ce sont les trajectoires avant le 21 mars.

M. ROGER (Pdt ONA).- Je ne pense pas. Je crois que c'est daté du mois de juin.

La deuxième objection qui était présentée était celle d'un plafonnement nécessaire selon ADP. Si on faisait virer les avions à 9 Nm, nous avons recommandé comme ADP que dès que l'on passe 2.100 m, les contrôleurs aériens aient la liberté de faire virer les avions plus tôt de manière à leur faire gagner du temps et à séparer les trafics.

Qu'en est-il dans la réalité ?

J'ai pris le cas le plus défavorable : en bleu un 747 qui monte vite à 5,5 % en supposant que ce soit possible, ce qui n'est pas le cas, et en rouge un moyen courrier qui décolle 2 minutes derrière et qui va tourner dès qu'il passerait ce fameux niveau 70, c'est-à-dire 2.100 m.

Le 747 a 2 minutes d'avance sur le moyen courrier qui suit, il va virer à droite et va suivre cette trajectoire. Théoriquement, on peut se dire que, coupant dans le virage, le moyen courrier va pouvoir le rattraper. Au croisement, on pourrait avoir les deux avions en même temps avec peut-être la même altitude.

En fait, dans la pratique, quand le 747 commence à virer, il est à 1.000 m ; quand le moyen courrier vire, il est à 2.100 m, plus de 1.000 m de plus. A la fin du virage, le calcul montre que les avions sont séparés encore de 800 m environ de hauteur alors que M. DUBOIS nous a dit que cette séparation était de 300 m minimum.

De plus, notons que si on a fait virer le moyen courrier à 2.100 m c'est qu'il monte bien, qu'il a un taux de montée double du 747 et qu'en aucun cas il ne risque de le rattraper.

La notion de plafonnement avancée par ADP est, selon nous, sans fondement.

Ensuite, la troisième objection faite par ADP concerne la panne radio. On nous présente une solution compliquée de procédures particulières. En fait, dans la réalité, quand il y a une panne radio sur un avion, l'instruction partout dans le monde est de suivre le plan de vol assigné conclu avec le contrôleur aérien.

En aucun cas, on ne pourra trouver une situation particulière en cas de panne radio qui justifierait une

complication inhérente à ce que nous proposons. Nous sommes dans le cas classique et il n'y a aucune raison de faire une procédure particulière.

Quelle solution adopter en définitive ?

Nous constatons que, pour les gros porteurs, le projet d'ADP c'est plus 200 m pour les survols sur la Francilienne et 100 m pour les départs vers le Sud. C'est insuffisant par rapport aux problèmes posés. Il faut trouver autre chose.

Le projet ANA – OYE 349, c'est plus 700 m par rapport à la situation actuelle. Nous avons démontré que ce projet est possible techniquement.

Nous demandons à la Commission Consultative de l'Environnement de faire chiffrer la trajectoire de bruit qui résulte de nos propositions ce que ADP a refusé de faire.

Ensuite, il nous semble nécessaire de refaire une étude informatique avec les trajectoires avec le chiffrage des nuisances sonores avec les pentes réelles des avions et non pas des pentes virtuelles d'avions qui ne volent pas.

Enfin, dernier point particulier : le Député Georges TRON devait être là ce matin, mais il est retenu à l'Assemblée, il m'a chargé de me faire le porte-parole d'une proposition qui sort du chapeau et qui est la suivante :

Son raisonnement est de dire : la situation actuelle n'est pas satisfaisante, d'abord parce qu'il est Maire de Draveil et que les avions passent chez lui...

Dans la salle.- Ils ne passent plus !

M. ROGER (Pdt ONA).- Dans la situation actuelle, les avions passent chez lui.

Dans la salle.- Non !

M. ROGER (Pdt ONA).- Envoyer les avions sur la Francilienne, cela ne lui plaît pas non plus parce que cela aboutit au survol d'une part d'une zone qui est appelée à être urbanisée et d'autre part d'une zone qui est très urbanisée.

La solution qu'il propose est de laisser les avions qui vont vers l'Ouest aller jusqu'à 9 Nm, et il soutient notre proposition sur ce point, et une fois ce point de virage, au lieu de revenir tout de suite vers l'Ouest, ils suivraient le flux actuel des 300 avions qui partent vers le sud de manière à revenir vers l'Ouest mais en passant largement par le sud en contournant Melun avant de revenir sur l'ouest de la France pour aller vers l'Atlantique.

Pour notre part, nous pensons qu'il y a lieu d'étudier cette solution à laquelle personne ne s'est intéressé jusqu'à maintenant. Ce serait un moyen peut-être de trouver une solution de compromis la meilleure possible en matière de survol.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie, Monsieur ROGER. Je donne maintenant la parole à Messieurs les élus ici présents. Monsieur le Député...

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).- Je voulais faire un certain nombre d'observations qui concernent non seulement ma commune,

mais également l'agglomération dont elle fait partie et la circonscription dont je suis élu. Je pense, en émettant les observations que je vais vous proposer, être le porte-parole de l'ensemble des élus du secteur que j'ai évoqué.

La première observation que je voudrais faire, parce qu'elle est nécessaire à faire, c'est que nous sommes, avec vos propositions, dans une problématique totalement différente de celle des trajectoires dites EUROCONTROL.

A l'époque, pourquoi a-t-on dû accepter les uns et les autres qu'une solution soit mise en place ? Parce qu'il y avait un problème évident de sécurité. Et si les élus dans certains secteurs, et ceux de Sénart n'ont pas été les moindres, ont accepté de faire confiance à l'Etat quand il nous faisait des propositions et quand il prenait des engagements, c'était parce que nous avons conscience que des problèmes de sécurité se posaient si une solution n'était pas mise rapidement en oeuvre.

Nous sommes avec ce qui nous préoccupe aujourd'hui dans une situation qui n'a rien à voir. J'ai d'ailleurs, après avoir, comme beaucoup d'autres de mes collègues, écrit au Premier ministre et à d'autres ministres, eu une réponse en cascade de M. DUBOIS justement reconnaissant noir sur blanc qu'il n'y avait nulle raison de sécurité à ce qui nous est proposé aujourd'hui, mais que c'était uniquement des préoccupations liées à l'environnement si on veut le traiter en termes généraux et au confort de certains si on veut parler d'une manière plus particulière.

Cela m'amène à une deuxième observation. Quand on dit : il y a moins d'habitants qui seront concernées demain par ce qui est proposé aujourd'hui, je considère que cette présentation des choses est totalement fallacieuse.
(Applaudissements)

Si vous réussissez à démontrer que sur x centaines de milliers d'habitants aujourd'hui concernés, il y en aura x dizaines ou centaines de milliers de moins demain, je dis : bravo.

Or, ce que vous proposez, c'est effectivement pour certains de diminuer les nuisances, mais c'est de les proposer à d'autres qui, aujourd'hui, ne sont pas concernés. Ceci est tout à fait inacceptable. (*Applaudissements*)

En terme d'environnement, il n'y a pas d'un côté 300.000 habitants par exemple qui n'auraient plus droit aux nuisances et de l'autre côté 100.000 habitants qui n'auraient que leurs yeux pour pleurer car ils ne sont que 100.000.

Ceci concerne un bon nombre de communes rurales de Seine-et-Marne qui, aujourd'hui, n'ont pas droit à la parole parce qu'elles sont trop petites, qu'on considère certainement comme étant mineures et qui n'auront pas le poids suffisant pour réagir par rapport à ces propositions.

Je puis vous assurer que le Maire d'une commune qui n'est pas rurale que je suis, Député de la circonscription concernée, sera de ceux seront très actifs, s'il fallait l'être, pour défendre et pour soutenir les populations des communes rurales qui ont fait le choix d'aller vivre là justement parce qu'on leur avait dit, promis, et l'Etat avait agi en ce sens, qu'il fallait aller loin de Paris pour avoir droit à la sérénité et cela avait un coût quotidien pour eux en transport, déplacements et nuisances d'un autre style que les gens qui sont plus proches. (*Applaudissements*)

Troisième observation que je voudrais faire, que j'ai déjà faite par écrit, que je suis obligé de refaire aujourd'hui : je suis atterré que les membres du groupe de travail puissent prétendre que la région de la Francilienne et de l'approche du

sud de la forêt de Sénart est une région peu peuplée. C'est une hérésie incroyable que de dire cela.

Quand on est sur la Francilienne, au droit de Combs-la-Ville et Moissy-Cramayel, on est dans un rayon puisque j'ai bien entendu tout à l'heure qu'on parlait des 3 km vers le nord et vers le sud, on est là au cœur d'une population actuelle de 50.000 habitants. J'ai beaucoup de respect et d'amitié à la fois pour les élus et pour les habitants de la commune voisine de Brie-Comte-Robert et je suis très heureux qu'on ait beaucoup pensé à eux, mais je suis très malheureux qu'on n'ait pas pensé aux 22.000 habitants de Combs-la-Ville à 5 km de Brie-Comte-Robert, aux 16.000 habitants de Moissy-Cramayel, aux bientôt 20.000 habitants de Lieusaint. Tout ceci méritait d'être rappelé. J'ai bien pris note qu'on ne peut pas survoler la Francilienne en se contentant d'être juste sur le terre-plein central, mais qu'on était dans un rayon qui était de 3 km de dispersion : 3 km au nord, vous englobez tout Combs-la-Ville ; 3 km au sud, vous englobez tout Moissy-Cramayel et tout Lieusaint.

Autre observation que je voulais faire : on ne réglera pas ce type de problème en renvoyant la patate chaude des uns vers les autres. (*Applaudissements*). Nous l'avions déjà dit pour l'affaire EUROCONTROL, nous le redisons aujourd'hui.

Je ne suis pas de ceux qui disent : « renvoyez plus à l'est, il y aura moins de monde et cela râlera moins » ou « renvoyez plus au sud, on sera plus en l'air et cela ne me concernera plus ». Je dis aujourd'hui qu'il faut être sérieux et arrêter de raconter des histoires aux gens.

Première revendication que je pose : est-on capable quand on pose des trajectoires de les respecter ?

Je réponds aujourd'hui : non !

Comment voulez-vous qu'une population comme celle qui est concernable par tout ce que vous avez dit accepte vos propositions alors que celles qui sont très voisines constatent que les procédures mises en place à partir du mois de mars sur la procédure EUROCONTROL ne sont pas respectées ?

Demandez aux habitants de Gretz-Armainvilliers, et je ne cite qu'eux parce que j'ai vécu à de nombreuses reprises ce qu'ils vivent, s'ils sont d'accord pour avoir le survol des avions à moins de 1.000 m d'altitude alors que lorsqu'on lit la trajectoire EUROCONTROL, ils ne devraient en avoir aucun !

Nous ne pouvons pas faire confiance à tous ceux quels qu'ils soient, quelles que soient leurs compétences techniques, qui nous proposent des choses dont on sait pertinemment qu'elles ne seront pas respectées. Pourquoi ne pas se poser le problème de la capacité que l'on a de respecter ce que l'on décide, à commencer par la trajectoire actuelle ?

C'est cela que je voulais dire. Je voulais solliciter peut-être, comme certains le font, une remise à plat complète de l'ensemble de ces questions. Je sais qu'il n'y a pas d'urgence parce qu'il n'y a pas de sécurité en jeu. Cessez de monter les habitants de certains secteurs les uns contre les autres, cessez de donner plus de poids à ceux qui soit-disant sont plus nombreux par rapport à ceux qui ont le malheur d'être plus loin, moins nombreux, peut-être moins regroupés donc moins actifs, et essayez de poser les problèmes tels qu'ils sont, non pas tels que certains voudraient qu'ils soient.

Je puis vous faire savoir que les habitants de Sénart, puisque c'est une agglomération dont je suis élu, et il y a à mes côtés Jean-Claude MIGNON qui est un autre élu de

Sénart, ont en mémoire les engagements qui ont été pris par l'Etat.

L'Etat a dit à Sénart, lorsque Sénart a vraiment montré le bout de son nez et que le comité syndical unanime a démissionné : « nous prenons l'engagement que puisque vous êtes concernés par la trajectoire d'atterrissage face à l'Ouest, vous ne le serez pas par la trajectoire de décollage face à l'Est ».

Je signale aux membres du groupe que tout le nord de l'agglomération de Sénart, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel, Lieusaint, mais également Tichery et Saint-Pierre-du-Perray en Seine-et-Marne, sont concernés par votre projet. Donc il y a manifestement de la part de tous ceux qui ont travaillé sur ce que vous nous présentez aujourd'hui le mépris le plus complet pour l'engagement qui avait été pris par l'Etat.

Je suis de ceux qui disent que cette affaire n'est pas politique. J'ai fait confiance, j'aurais pu ne pas le faire, à ce qui nous était dit par M. GAYSSOT et son cabinet lorsque nous discutons avec lui. Je constate aujourd'hui que ce qui nous avait été dit à l'époque n'est pas suivi d'effet bien que les temps aient changé. Ceci nous invite à une profonde réserve et à une très très grande inquiétude par rapport à tout cela.

Je suis, pour conclure, totalement opposé pour ma commune, pour mon agglomération et pour toute la circonscription que je représente à tout ce qui nous a été proposé aujourd'hui. Je demande une remise à plat complète de tout cela dans un esprit dégagé de l'ambition de transmettre à d'autres les nuisances dont on ne veut pas.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Je vais donner la parole à un membre du groupe de travail, je m'excuse de l'avoir oublié tout à l'heure, c'est M. BONNETAIN. (*mouvements divers*)

Nous étions convenus qu'au démarrage ce soit les membres du groupe de travail qui présenteraient leur exercice, j'en ai oublié un, je m'en excuse auprès de lui et je lui restitue la parole.

M. BONNETAIN (ADEV).- Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs.

Je présente rapidement la première proposition évoquée par M. RICO tout à l'heure, le 2 juillet ADP avait prévu de tourner à l'ouest de Brie-Comte-Robert.

Voilà les prescriptions que connaissent les pilotes. Vous noterez que le virage n'est pas autorisé avant 6,5 mais que la courbe qui conduit les avions vers l'Ouest n'a aucune obligation particulière si ce n'est rejoindre le radial 249 au nord de la forêt de Sénart.

Voilà ce que nous présente comme trajectoire théorique ADP : on passe par la forêt de Sénart avec environ 1.400 m sur la Seine.

La réalité est très différente. Voilà des trajectoires relevées personnellement le 1^{er} août 2001 sur SONATE où vous voyez que la non prescription du virage conduit des avions de caractéristiques différentes à avoir une large dispersion qui les conduit parfois sur Mandres-les-Roses, sur Santeny et sur Combs-la-Ville, Monsieur GEOFFROY. Ce sont des relevés SONATE que je n'ai pas inventés.

La dispersion que l'on voit pour les avions est la suivante : avec un départ d'environ 400 avions quotidiens. On suit jusqu'à 6,5 il y a 400 avions. 40 se dirigent vers l'Est en passant au-dessus de Lésigny à environ 900 à 1.000 m d'altitude, 360 tournent vers le sud, dont 60 se dirigent vers l'Ouest et 300 descendent sur le sud.

Voilà aujourd'hui, Monsieur AUBERT, Maire de Brie-Comte-Robert, pourquoi vous êtes constamment survolé.

La proposition qui a été faite par ADEV est la suivante : on tourne à partir de 6,5 Nm comme aujourd'hui et on cherche à rejoindre un point de passage obligé que nous avons localisé avec cette droite et nous envoyons simplement 40 avions sur Lésigny, les 360 autres tournent, s'éloignent de 3 km de Brie-Comte-Robert et s'efforcent de ne pas passer sur le centre de Lésigny. (*mouvements divers*)

A ma grande surprise, car cela n'a jamais été ni écrit dans le rapport, ni transmis à moi-même, les ADP ont déclaré cette trajectoire inconstructible. C'est un terme sévère. J'admets que cette droite est peut-être difficile à respecter, mais ma volonté est d'éviter, comme le souhaite M. ROGER, que 400 avions passent sur Lésigny à 1.000 m, Monsieur Mandon ! Car les 9 Nm traversent entièrement Lésigny et vous faites de cette commune une commune sinistrée !

Je prendrai pour référence les obligations de vol plancher sur la capitale Paris : tous les jours, des centaines d'avions passent sur Paris à 2.000 m. Surtout ne le dites pas aux Parisiens, ce serait peut-être une levée de boucliers, mais ils passent dans des conditions satisfaisantes pour l'environnement. Il est très regrettable que certaines personnes considèrent qu'on peut envoyer 400 avions, au lieu de 40 aujourd'hui parfaitement admis par Lésigny, à 1.000 m

pour ne pas avoir à plus de 2.000 m au-dessus de sa commune des avions passant sur la Francilienne.

La zone francilienne a été choisie d'un commun accord avec ADP car c'est une zone industrielle.

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).-C'est faux !

M. BONNETAIN (ADEV).- Dans une utilisation diurne très peu. (*mouvements de protestation*) Il y a le bruit routier qui est largement supérieur au bruit des avions.

M. GEOFFROY (Député-maire de Combs-la-Ville en Seine-et-Marne).-C'est scandaleux !

M. BONNETAIN (ADEV).- Voilà ce que j'avais à dire et je regrette que ce terme d'inconstructible ait stigmatisé la proposition alors que vous ne nous en avez jamais parlé avant.

(Mouvements divers – brouhaha)

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur BONNETAIN.
Monsieur DOUMAX...

M. DOUMAX (Pdt C4A et Maire de Saintry).- Mesdames et Messieurs, ne vous inquiétez pas, je ne parlerai pas technique pour la bonne raison que nous nous sommes fait échauder en parlant technique avec la DGAC.

Nous aurons eu malgré tout l'occasion de faire sortir de sa tour d'ivoire la DGAC par la présence de certains techniciens parmi nous, parmi les associations. Cela ne s'était jamais vu dans le temps. La DGAC et ADP ont fonctionné pendant 35 ans de cette façon.

Aujourd'hui nous en sommes là. J'ai été désigné par M. le Préfet de Région pour participer au groupe de travail. Nous avons travaillé, je dirai presque davantage que la DGAC elle-même, à faire des propositions jusqu'au moment où j'ai bien senti que, même parmi ce collectif du groupe de travail, il y a eu des divergences. Aujourd'hui, j'ai compris qu'il était délicat de prendre la responsabilité, en tant que Président de collectif de nombreuses associations, de tracer des traits autour de la trajectoire initiale de départ.

Pendant ces différentes réunions, à la fin, nous avons abouti au fait qu'il y a eu cette présentation avec la différence que le C4A que je préside s'est retiré et a dit : aujourd'hui, en partant de solutions compréhensibles par tout le monde, les avions doivent rester dans l'axe de piste, comme cela se fait partout ailleurs, dans la mesure où il n'y a pas de grosses agglomérations devant comme à New-York, le plus longtemps possible, pour qu'ensuite, à partir du premier virage, ils puissent partir vers leur point de départ sans trop grosses nuisances et en gênant le moins de gens possible.

Je tiens à dire qu'aujourd'hui c'est fini. A partir de maintenant, vous ne me verrez plus avec la casquette de technicien, ce sera la casquette d'élus, et nous oeuvrerons, comme l'a dit M. GEOFFROY, en haut lieu si on le peut et nous allons nous y appliquer.

J'abandonne cette casquette de technicien qui nous retombe dessus. Je peux vous dire qu'aujourd'hui la trajectoire d'EUROCONTROL qui devait passer nettement au

nord passe exactement au-dessus de ma tête, au-dessus de Saintry, merci, nous l'avons !

On nous promet de ne pas en avoir d'autres, mais déjà nous avons des nuisances au niveau des décollages.

J'abandonne cette casquette de technicien – je le conseille aux autres – pour prendre notre destin en main en partant d'un slogan que nous venons de lancer par un collectif d'associations et surtout de maires que je pourrai citer aujourd'hui, maires situés entre Draveil – hormis le député-maire de Draveil qui est le seul à ne pas l'avoir signé – et Morsang-sur-Seine. Nous partons d'un slogan qui est : aucun avion sur la Seine à moins de 3.000 m sans parler de face à l'Est, face à l'Ouest, décollage ou atterrissage. A partir de là, nous défendons un ensemble très important de populations. Maintenant à la DGAC, à ADP, de faire le travail nécessaire comme ils savent le faire quand ils le veulent pour arriver à cette condition-là.

On verra ensuite si on peut, malgré tout, étendre notre collectif pour défendre tous ensemble cette position qui est : les avions dans l'axe le plus longtemps possible à partir du premier virage de façon à ce qu'ils ne soient plus nuisibles pour l'environnement dans la banlieue sud.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie.

Maintenant la parole est aux élus. Monsieur MANDON...

M. MANDON (Vice Président du Conseil Général de l'Essonne, Maire de Ris-Orangis).- Je vais essayer d'aller à

l'essentiel puisque, si j'ai bien compris la réunion d'aujourd'hui, c'est un rapport d'étape que vous nous proposez et vous voulez avoir la position des élus.

Je pourrais être très bref parce que, Maire de Ris-Orangis, si je résume la situation, aujourd'hui le face à l'Est ne passe pas chez moi, demain il passe, à des altitudes théoriques qui sont environ 2.000 m et probablement un peu moins. Je suis forcément totalement opposé à la proposition qui nous est faite aujourd'hui. C'est au procès-verbal. C'est évident, je n'ai pas besoin de faire des grands moulinets, vous avez compris par avance.

Je voudrais dire deux ou trois choses une fois ceci précisé, qui pourrait nous permettre de trouver une solution qui satisfasse le plus grand nombre de gens ou tout le monde.

D'abord il n'y a pas de conflit d'intérêt entre l'Essonne et la Seine-et-Marne. Ne recommençons pas les erreurs qu'on a pu faire sur les dossiers précédents.

Premièrement, il y a une solution qui nous permettrait de perdre beaucoup moins de temps dans ce genre de réunion, c'est que nous soyons, au regard de la circulation aérienne, aussi exigeants que le sont les Américains. Ceux-ci ont interdit les avions du chapitre 2. C'est interdit. Il suffit, pour régler le problème que nos Parlementaires fassent ce qu'ont fait les Parlementaires américains ! Tous les avions les plus bruyants, tous ceux qui posent problème, tout le premier graphique qu'on nous a montré tout à l'heure, pourquoi les avons-nous ? Tout simplement parce que comme ils ne peuvent plus circuler aux Etats-Unis, les compagnies aériennes les vendent à des sociétés européennes de charters et nous les avons au-dessus de la tête.

On va me dire : oui mais les compagnies, l'économie... Je suis désolé, je ne vois pas pour quelles raisons on ne prend pas le problème comme cela.
(Applaudissements)

Encore une fois, c'est un amendement parlementaire, cela prend cinq minutes évidemment. Je mesure les conséquences derrière, mais arrivant de loin il faut quand même savoir qui décide de quoi. On dit toujours qu'aux Etats-Unis, ce sont les entreprises qui font la loi. La preuve vient d'être donnée que ce n'est pas le cas.

Sur le fond, je pense qu'il faut que vous continuiez votre travail et même que vous revoyiez votre copie. ANA tout à l'heure et ONA ont précisé que les études de bruit que vous avez faites ne sont pas justes puisqu'elles reposent sur des pentes théoriques de montée d'avions alors que les pentes réelles sont plus basses. Refaites nous de vraies études de bruit.

Deuxième raison pour laquelle il faut que vous revoyiez votre copie, c'est que les deux motifs que vous avez invoqués pour construire cette étude sont en contradiction avec les conclusions auxquelles arrive ADP.

Premier motif, vous nous dites : cette étude a été faite à la demande d'un certain nombre d'élus et, à un moment de votre intervention, vous avez cité deux maires qui par ailleurs sont députés : le Maire d'Yerres et le Maire de Draveil.

Je n'imagine pas une seconde - je prends le maire de Draveil que je connais mieux mais je pense que celui d'Yerres également - qu'il puisse soutenir une proposition qui consiste à enlever les avions de la ville dont il est maire pour les donner à ses amis maires de sa circonscription : M. MARCELIN ici-présent, M. BRUN le Maire d'Etiolles, le Maire

de Soisy et le Maire de Ris-Orangis. J'aurais d'ailleurs aimé qu'il signe cette pétition car ce serait de bonne politique. Forcément, ceux qui nous ont commandé ces nouveaux trajets ne peuvent pas être d'accord avec une proposition qui consiste à faire passer les avions chez les voisins de leur propre circonscription.

Deuxième raison : vous nous dites qu'il faut qu'on économise de la population, et vous avez expliqué que vous étiez partis d'un préalable qui était qu'il fallait que ce soit au nord du couloir d'arrivées.

Résultat de vos propres chiffres, qui en plus sont faux puisqu'ils sont sur des pentes théoriques et pas sur des pentes réelles, vous arrivez à une économie de 12 % de populations survolées. Vous passez de 400.000 à 320-330.000 habitants.

Je pense sincèrement que, vu la qualité des experts qui sont les vôtres, vous devez arriver, soit en tournant plus loin à l'Est, soit en montant beaucoup plus au Sud en changeant le virage, peut-être à la proposition qui a été énoncée tout à l'heure par M. ROGER. Je pense que, sans difficulté, vous arriverez à trouver une solution qui vous permette d'aller beaucoup plus haut, de toucher beaucoup moins de personnes et pas de faire tout ce changement pour finalement déplacer les problèmes, éviter 10 % de la population et mettre un certain nombre d'élus qui sont les commanditaires de ces nouveaux trajets dans des situations intenable. Ne croyez pas que je veuille les défendre, mais quand c'est utile de faire front ensemble, nous le faisons. Il faut donc reprendre ces travaux.

Je voudrais terminer sur un point de méthode. Je n'ai pas de conseils à donner aux associations, mais je pense que là nous sommes aux limites d'un jeu très pervers qui

consiste à transformer le rôle de chacun, donc à diluer les responsabilités et on ne sait plus qui doit faire quoi.

Quel est le rôle des associations ?

Accessoirement, quel est le rôle des élus ?

Il est d'exprimer un point de vue particulier, je le dis bien une association c'est un intérêt particulier que cela défend, qui permet justement à ceux qui sont en charge de l'intérêt général d'avoir un cahier des charges, de voir quelles sont les contraintes, de faire la synthèse de ces contraintes, d'en tirer un cahier des charges et de travailler.

Etre des associations qui en même temps bricolent des solutions mais comme, de toute façon, on sait très bien que lorsqu'elles bricolent une solution, parfois avec talent d'ailleurs, elles cherchent à éviter un problème particulier qui les concerne, on ne sait plus qui décide de quoi.

Associations, dites ce que vous ne voulez pas ! Elus, dites ce que vous ne voulez pas ! Techniciens, faites votre boulot, trouvez les solutions qui permettent de rendre des points de vue particuliers compatibles, faites-nous des propositions, et là nous réagirons en élus responsables !

(Applaudissements)

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Je représente Georges TRON. Je voulais revenir sur le tollé que j'ai entendu tout à l'heure quand on a parlé de M. TRON, notamment son ami M. DOUMAX, Maire de Saintry, qui, lorsqu'on a commencé la bataille avec la mise en place des couloirs aériens, s'est empressé, peut-être pas rapidement mais enfin, d'accepter un couloir d'atterrissage qui passe aujourd'hui chez vous sans avoir...

M. DOUMAX (Pdt C4A et Maire de Saintry).- J'ai accepté le trajet EUROCONTROL...

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Vous ne l'avez pas accepté, vous avez dit que c'était la « moins mauvaise des solutions ». (*mouvements divers*)

M. DOUMAX (Pdt C4A et Maire de Saintry).- Non...

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Vous êtes allé voir le ministre avec M. TRON !

(mouvements divers de protestation)

En tout cas, il y a un couloir d'atterrissage qui passe chez vous, on n'a aucune garantie au niveau des altitudes et là-dessus on a fait preuve d'un certain laxisme d'accepter trop vite... (*mouvements divers*)

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Monsieur DOUMAX, au moins de la galanterie !

M. DOUMAX (Pdt C4A et Maire de Saintry).- Je ne peux pas permettre de laisser dire... (*remous – brouhaha*)

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Je ne vais pas polémiquer, M. TRON n'est pas là. Le risque est exactement le même au niveau des garanties par rapport aux couloirs de décollage, on sait très bien que les altitudes ne seront pas respectées.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Pourquoi ?

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- Parce que tout le monde reconnaît que les altitudes ne sont pas respectées, on le sait.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Restez !
Nous vous rendrons compte tout à l'heure !

Mme la Représentante de M. TRON (Député, Maire de Draveil).- De toute façon, la seule solution qui serait acceptable est non pas les deux couloirs de décollage qu'on nous propose pour l'instant parce qu'ils ne sont pas acceptables, et tout le monde le reconnaît, c'est de simplement de rallonger la trajectoire de façon à ce que... (*mouvements divers*)... Plus on rallongera la trajectoire, plus les avions monteront en puissance et moins on aura de nuisance sonore !

Il n'est pas question d'opposer les deux départements et de faire la guerre à la Seine-et-Marne. On sait très bien que si les deux départements vont l'un contre l'autre, on va perdre complètement et on va au clash. (*mouvements divers*) On va avoir quelque chose qui va nous être imposé parce qu'on n'aura pas été capable de s'entendre !

Entendons nous ! Il faut que les élus soient relayés par peut-être un canal qui serait l'Union des Maires de l'Essonne comme l'avait proposé M. TRON pour se faire entendre au nom de tous les maires.

Le rôle des associations est justement d'appuyer avec leur technique, que les élus n'ont pas, pour pouvoir étayer les dossiers et monter en puissance.

M. TRON s'est engagé après toutes les visites qu'il a faites auprès des Ministres et de la DGAC. Il a eu une lettre... (*mouvements divers*) Peut-être qu'on en fait trop, mais on n'en fait jamais trop, sinon on va encore se faire avoir, c'est clair ! Il a quand même eu des garanties de la part du ministre, notamment des choses qu'avait voulu mettre en place M. GAYSSOT qui avaient semblé être abandonnées et qui finalement vont être reprises, notamment ces fameux cylindres. Il va y avoir la possibilité de prendre des sanctions, il y a des avancées.

Même si un ministre écrit et qu'on décrit ce que met un ministre noir sur blanc, il faut être raisonnable et s'entendre. Il n'est pas question de dire des choses les uns contre les autres, c'est tous ensemble pour éviter d'avoir ce genre de problème et de crier au charbon et s'envoyer les choses à la figure car cela ne fait pas avancer le sujet.

M. LE PRESIDENT.- Madame CAMPION, Sénateur de l'Essonne.

Mme CAMPION (Sénatrice de l'Essonne, Maire de Bouray-sur-Juine).- Je voudrais revenir un peu en arrière et attirer votre attention sur un point d'importance : les conséquences du problème qui nous occupe aujourd'hui sur

les secteurs géographiques et les populations qui sont concernées par les couloirs EUROCONTROL. Il n'est pas possible de ne pas tenir compte de ce point.

J'attire vraiment beaucoup l'attention des pouvoirs publics et du groupe de travail sur ce sujet. Les populations qui sont concernées par les couloirs d'EUROCONTROL ne peuvent pas subir une fois de plus les conséquences de toute décision prise aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur MARCELIN...

M. MARCELIN (Maire de Saint-Germain-les-Corbeil).- Je voudrais rester les pieds sur terre : à partir du moment où, sur le plan de la sécurité, il n'y a pas d'urgence de modifier un couloir, mais que par contre il y a un souci légitime de certaines communes d'améliorer la situation de leur propre zone, je pense qu'il faut prendre du temps comme le proposait M. le Député tout à l'heure, de mettre tout à plat, de faire des études. N'affolons pas des populations par des projets multiples qui peut-être n'ont aucune chance de se réaliser mais qui vont, comme les précédents orateurs le disaient, dresser les populations les unes contre les autres.

Gardons les pieds sur terre et n'oublions pas une chose que si nous habitons à 10 ou 15 kilomètres d'un aéroport, il y a forcément des avions. Essayons de minimiser les nuisances mais, de toute façon, nous en avons actuellement, ne les augmentons pas et restons raisonnables.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur.

Monsieur...

M. Jacques BEAUDET (Commune de Coudray - 91).- Ma réflexion va être plus d'ordre général et certainement pas technique.

Je souhaiterais m'exprimer très simplement en disant ceci : je pense que c'est un problème de fond qui est aujourd'hui à solutionner, on parle beaucoup de régionalisation, de décentralisation, je ne pense pas que demain le nombre de vols se réduise. Le développement économique impose qu'il y ait un développement du nombre de vols dans la région parisienne.

Il y a d'autres aéroports - Lille à une heure de TGV de Paris, Lyon à deux heures de TGV de Paris - il y a possibilité de donner une chance économique à ces régions de se développer et de désengorger la région parisienne parce qu'on ne va pas continuer à engorger cette région parisienne ad vitam aeternam.

Il faut que les députés lancent une réflexion au niveau du législateur. On parle également de créer un troisième aéroport en région parisienne, pourquoi pas un quatrième ? C'est une aberration !

On est le seul pays en Europe, aujourd'hui, qui oblige les gens qui habitent Marseille, Lyon, Toulouse... à prendre l'avion à Paris pour aller à l'étranger ! C'est une aberration due à l'hyper-centralisation parisienne qui nous a peut-être apporté beaucoup d'avantages pendant des siècles mais qui, aujourd'hui, est un gros désavantage par rapport à l'Europe.

Il faut lancer une réflexion de fond sur l'ensemble des problèmes de la navigation aérienne en France, qu'il faut

décentraliser absolument pour ne pas continuer à engorger cette région parisienne.

C'est tout ce que j'avais à dire. Merci de votre attention.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- M. HOCHART, puis M. AUBERT.

M. HOCHART (Vice-Président CG Seine-et-Marne).-

Je m'associe à ce qu'a dit Guy GEOFFROY tout à l'heure en grande partie et qui traduit la position unanime des élus Seine-et-Marnais qui se sont réunis le 14 mai dernier, qui s'interrogeaient en premier lieu sur les véritables motifs du changement actuel, et on n'a toujours pas une réponse tout à fait évidente.

Les mêmes élus proposaient un gel complet des modifications qui sont actuellement en cours et demandaient, par la même occasion, que soit revue totalement l'étude et que soit remis à plat au niveau du grand bassin parisien ce qui devrait se passer.

Nous aimerions savoir, en constatant que les études qui ont été menées avec beaucoup de cœur probablement par les associations, ont malgré tout montré leurs limites, si c'était peut-être un leurre de manière à pouvoir noyer le poisson d'une manière ou d'une autre, j'ai le courage de le dire.

La deuxième question que je me pose, c'est de savoir ce qu'il reste de négociable dans tout cela lorsqu'on se rend

compte de la sensibilité du sujet, et cela se voit au niveau de la salle, cela s'entend dans nos communes, cela s'entend dans nos cantons, le sujet a pris une telle ampleur médiatique qu'à l'heure actuelle on ne contrôle plus rien.

Il est temps que l'Etat prenne ses responsabilités, disent les choses clairement de manière à ce que les élus puissent réagir en conséquence.

(Applaudissements)

M. AUBERT (Maire de Brie-Comte-Robert et Conseiller général).- J'ai entendu le nom de la commune de Brie à plusieurs reprises, j'en ai été particulièrement flatté, mais les propos que j'ai entendus après m'ont un peu peiné car n'étant ni en ville nouvelle, ni en commune rurale, je ne vois pas pour autant pourquoi la commune de Brie-Comte-Robert continuerait d'être sacrifiée sur cet autel du bruit des avions.

J'ajoute qu'à l'origine, ce n'est pas du tout la commune de Brie qui a lancé quoique ce soit à ce sujet-là. Il se trouve qu'étant à un point de retour aujourd'hui obligé, on souhaiterait bien le voir se déplacer.

Pour que ce point se déplace, je pense qu'il y a possibilité de mener des études qui ont été esquissées mais qui sont à mon avis encore perfectibles et surtout à compléter. Il y a notamment des études qui ont pu être conduites au niveau du Conseil général de Seine-et-Marne qui mériteraient assurément d'être prises en compte non seulement pour la commune de Brie, mais ses voisines immédiates qui sont sur le département de Seine-et-Marne, les trois ou quatre communes qui sont les plus exposées et qui sont les plus touchées par cette nuisance.

La demande que je formulerais c'est qu'effectivement on prenne en compte toutes les hypothèses et non pas seulement une hypothèse qui était proche parente du projet ADP et qu'après concertation on essaie d'apporter un mieux à ceux qui sont touchés sans pour autant pénaliser, sachant que tout le monde émet des sentiments extrêmement généreux sur ce point, mais le but de la manœuvre est d'essayer que cela ne passe pas chez soi.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Madame COLOT, Député de l'Essonne...

Mme COLOT (Député de l'Essonne 3^{ème} circonscription Brétigny et Arpajon).- Je voudrais poser une question parce que nous avons été très concernés par le nouveau couloir aérien qui a traversé complètement la circonscription. Nous ne sommes pas concernés par ces couloirs de départs par vent d'est. Par contre nous sommes très concernés par les couloirs d'atterrissage par vent d'est. Sur les plans que nous avons vus tout à l'heure, il y a une zone rouge, c'est-à-dire moins de 1.000 m, et toute la circonscription est concernée par ces zones d'atterrissage. Est-ce qu'il serait possible d'avoir un groupe de travail également sur les atterrissages par vent d'est ?
(Applaudissements)

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

M. DEGAUCHY (Pdt « Touche pas à mon ciel »).- Merci de me donner la parole. Je représente les communes de Rozay-en-Brie, Fontenay-Tresigny et de nombreuses

communes puisque nous travaillons avec 60 communes. Je vais prendre la parole dans cette enceinte pour représenter la Seine-et-Marne rurale, qui semble être visée par différents projets.

Tout d'abord la première chose qui serait à prendre serait une mesure énergique et politiquement forte qui serait la suppression des avions les plus bruyants... (*applaudissements*)... puisqu'on a bien vu que c'était eux la pierre d'achoppement, sans pour autant avoir un débat qui consiste à envoyer les nuisances chez les voisins.

Je reprendrai les propos de M. GEOFFROY et de M. HOCHART sur lesquels je suis grandement d'accord. La Seine-et-Marne s'est pour l'instant unanimement opposée à une modification parce qu'on n'en voit pas le bénéfice, je parle bien au niveau sécuritaire.

Maintenant, on parle également d'envoyer les avions virer très loin à l'est, virer très loin au sud ensuite. Là on peut se poser la question du rendement économique. Lorsqu'on avait changé les trajectoires anciennes pour EUROCONTROL, il avait été mis en avant le fait qu'il y avait beaucoup d'heures de vol qui étaient perdues au niveau de Meru, etc. Là on est en train de rajouter des heures de vol. C'est antinomique par rapport aux démarches faites jusqu'à présent.

La Seine-et-Marne n'est pas opposée à l'Essonne, dans ce sens où on peut essayer de protéger les populations qui sont actuellement survolées. La démarche de l'ACNUSA doit être de protéger mieux les populations qui sont actuellement survolées, mais ce n'est pas forcément déplacer le problème. Il y a des gens, comme l'avait dit M. Guy GEOFFROY, qui sont allés se mettre au vert puisque la Seine-et-Marne est un poumon vert, et maintenant on veut leur

envoyer et les avions par phase d'arrivées et les avions par phase de décollage. C'est totalement inadmissible et opposé à ce qui nous avait été dit jusqu'à présent.

L'économie, ce n'est pas opposable ; la sécurité, ce n'est pas opposable, donc finalement il n'y a qu'à changer les choses dans un cadre de trajectoire actuelle.

En ce qui concerne le fait de décaler les décollages vers l'Est plus avant, il faut savoir aussi que cela va avoir une incidence, cela va amener plus à l'est les trajectoires de Roissy. Il faut tout inclure dans les calculs.

Tout à l'heure on disait qu'il n'y avait pas la possibilité d'avoir de telles conditions particulières. Lorsqu'on plafonne des avions grands porteurs à des altitudes assez basses et que finalement il y a une panne conjointe - c'est peut-être le scénario catastrophe, mais cela peut arriver – sur un moyen courrier qui aurait du mal à monter et une panne radio sur une autre avion gros-porteur, on peut se poser la question de ce qui se passerait.

Il faut repartir sur les bases actuelles qui seraient de préserver le plus possible les populations qui sont actuellement touchées, et c'est au niveau du politique et au niveau d'ADP de voir comment ils peuvent faire pour éliminer les avions les plus bruyants. Il ne faut absolument pas qu'il y ait des populations qui soient touchées par vent d'est et par vent d'ouest, c'est aberrant. Tous les stress, et c'est en tant que membre du corps médical que je parle, sont induits par fréquence, intensité. Ce sont des choses qui sont à prendre en compte.

Enfin, lorsque l'on passe à l'ouest et ensuite au sud de Melun, il y a obligatoirement des populations qui vont être touchées par les trajets EUROCONTROL et puis par les décollages vers l'Est.

Je voudrais préciser, et je profite de la présence de M. le Préfet, que la CCE d'Orly n'est absolument pas représentative de ce qui se passe au niveau de la Seine-et-Marne. (*Applaudissements*) Il faudrait que la CCE d'Orly s'ouvre un peu plus à la Seine-et-Marne. (*Applaudissements*)

J'ai déjà demandé à votre prédécesseur d'en faire partie. Pour l'instant, il y a toujours eu une réponse négative. Je vous remercie d'en prendre note.

M. LE PRESIDENT.- Merci. La parole est à M. BERNHEIM.

M. BERNHEIM (Maire de Vert-Saint-Denis et Vice-Président du SAN).- Et je représente entre autre Jean-Jacques FOURNIER Président du SAN de Sénart qui est absent aujourd'hui.

Je voudrais rappeler que la ville nouvelle de Sénart va de Combs-la-Ville à Vert-Saint-Denis et qu'aujourd'hui vous nous avez présenté une trajectoire - je ne reprendrai pas ce qu'a dit Guy GEOFFROY sur ce sujet - qui nous apparaît largement condamnable puisqu'elle passe à proximité finalement du cœur même de la ville nouvelle. On vient d'inaugurer le cœur de Sénart, c'est impensable aujourd'hui de continuer dans cette perspective.

Je suis très étonné que, dans la présentation aujourd'hui, on nous parle des avions qui décollent face à l'Est et qui s'en vont vers l'Ouest. C'est une petite quantité, et vous l'avez rappelé tout à l'heure, par rapport à l'ensemble de la navigation qui décolle d'Orly face à l'Est puisque l'essentiel s'en va au sud et survole le reste de la ville nouvelle. On est

impacté au nord par la trajectoire que vous avez montrée aujourd'hui et impacté au sud par l'autre ! C'est 300 avions par jour. C'est l'essentiel de ce qui décolle d'Orly face à l'Est.

On avait eu effectivement de la part du cabinet de M. GAYSSOT des engagements, et c'est sur ces engagements que nous avons repris nos démissions. Je voudrais le rappeler encore une fois.

Les engagements étaient de plusieurs ordres :

D'abord nous ne serions pas deux fois impactés, or nous sommes largement impactés puisque la trajectoire EUROCONTROL rentre sur Sénart à hauteur de Savigny et elle en sort sur Réau, secteur largement survolé par les trajectoires qui décollent face à l'Est et qui s'en vont vers le sud. Cet engagement-là aujourd'hui n'est pas tenu.

On nous avait garanti que les altitudes seraient respectées. A ce jour, un avion sur cinq dans les trajectoires EUROCONTROL ne respecte pas. C'est beaucoup ! Ne dites pas non, parce que je suis en même temps membre du comité de suivi à l'ACNUSA et ADP nous a présenté la situation actuelle qui indique que 80 % des altitudes sont respectées. 80 %, en bonne mathématique, cela fait un avion sur cinq qui ne la respecte pas. Vous vous mettez d'accord avec les gens d'ADP qui sont venus nous le présenter à l'ACNUSA !

Sur ce problème-là, je voudrais savoir ce que représente cette navigation qui s'en va vers le sud et comment on prévoit de l'orienter.

Deuxièmement, le raisonnement qui concerne le nombre d'habitants survolés, j'y souscris totalement, je le comprends, mais ce n'est pas un raisonnement absolu.

Aujourd'hui nous sommes en ville nouvelle, c'est un contrat de l'Etat, de développement. On nous demande

d'agrandir et de recevoir de la population sur la ville nouvelle, devons-nous les prévenir en même temps qu'ils sont dans des zones désertiques survolées par les avions, ravitaillées par les corbeaux, etc. ?

Aujourd'hui, il y a des programmes qui sont engagés de construction d'habitations. Est-ce que les gens qui font confiance à l'Etat en venant dans un secteur de ville nouvelle doivent être trompés par le même Etat qui aujourd'hui apporte des nuisances qui n'y étaient pas au préalable ?
(Applaudissements)

Je voudrais dire enfin sur l'autre engagement qui avait été pris, M. DEGAUCHY l'a rappelé tout à l'heure, on nous avait dit : « vous entrerez à la CCE », nous n'y sommes ici qu'en spectateurs consultés mais nous ne sommes pas à la Commission Consultative de l'Environnement. Je crois que cette CCE avait été mise en place en d'autre temps et, aujourd'hui, nous sommes suffisamment impactés, et il n'y a pas un Seine-et-Marnais dans cette commission. Ce n'est pas un problème d'opposition de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, loin de moi cette idée. Je crois d'ailleurs que s'il y a des oppositions, ce n'est certainement pas entre départements, c'est entre nord et sud, ce qui n'a rien à voir avec les départements, puisque les trajectoires décollent d'un côté, passent d'abord sur l'Essonne et ensuite sur la Seine-et-Marne et vice-versa selon le sens.

Dernier point, ce qu'on nous a projeté aujourd'hui qu'on connaissait bien, et quand on dit qu'on ne peut pas aller plus loin à l'est parce qu'il y a les trajectoires de Roissy, montre à l'évidence ce que vous disiez tout à l'heure, c'est le problème de la surcharge de l'Ile-de-France. 60 % de la navigation aérienne passe au-dessus de l'Ile-de-France. Je suis extrêmement étonné qu'on n'ait aucune capacité à

raisonner et à se dire : est-ce que cette navigation doit être réorientée ? Est-ce que toute augmentation du trafic s'impose à nous et on doit l'accepter comme telle ?

Cela me paraît totalement inacceptable. Les décisions de report sur le troisième aéroport ne me rassurent absolument pas en la matière parce qu'aujourd'hui on nous a dit qu'on n'augmenterait pas la navigation aérienne sur Orly, mais il en est tout autrement sur Roissy et on s'aperçoit qu'on est impacté par Orly mais on est également impacté également par Roissy.

Lorsqu'il y a couvre-feu à Orly, il y a des avions de Roissy qui passent à des altitudes relativement basses. Quand on demande pourquoi on a été survolé, on nous répond que ce sont des avions de Roissy.

Il y a une limite à atteindre. Est-ce qu'il ne doit pas y avoir une répartition et une limitation ? Il y a des moyens de transports qui existent qui sont différents, qui n'ont pas la même capacité à polluer ni sur le plan sonore, ni sur le plan chimique et, aujourd'hui, la navigation aérienne s'impose à nous telle quelle. On est capable d'admettre, de comprendre qu'il y a des contraintes y compris économiques, mais il y a aussi des contraintes humaines et on aimerait bien qu'elles soient prises en considération.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur RUFFIN...

M. RUFFIN (Maire de Lésigny).- Si vous voulez savoir ce qu'est un point de virage regardez nos têtes puisque

le 7,5 Nm c'est chez moi, le 8 Nm c'est chez moi, le 9 Nm c'est chez moi et le 10 Nm c'est chez moi. Vous allez tout de suite comprendre mon propos.

Sans plaisanter, on a abordé des sujets graves ce matin et, en tant qu'élus, je suis un peu inquiet et je voudrais faire deux propositions.

Premièrement, on parle de transfert de nuisance, ne disons pas autre chose. A partir du moment où on parle de transfert de nuisance, l'outil macro-mesure ne peut pas suffire. Il faut absolument savoir dire : « voilà telle population va gagner, telle population va perdre ». Il faudra le dire clairement et les élus devront faire leur travail. Ce n'est plus un problème de groupe de travail de techniciens auquel, d'ailleurs, on a toujours refusé aux élus de pouvoir venir.

Deuxièmement, c'est la confiance qui est importante. Guy GEOFFROY l'a dit tout à l'heure, M. BERNHEIM vient de le répéter, je suis également membre du groupe de travail à l'ACNUSA sur les VPE. On nous a expliqué que l'engagement qu'on a fait prendre au Ministre, que la prise d'ILS se ferait à 4.000 pieds, c'est-à-dire au Nord-Est de la Seine-et-Marne, ne pouvait pas se faire parce qu'il y avait des interférences. On a donc laissé partir dans la nature des choses sans avoir été jusqu'au bout en montrant simplement après dans la réalité que les élus qui avaient participé et qui avaient fait confiance s'étaient trompés.

Je voudrais vous dire une autre chose : j'ai demandé le relevé de traces radar sur deux tranches horaires identiques à une année d'intervalle. On est en train de se battre pour savoir où va passer le point de virage et, dans les faits, il a déjà été déplacé.

C'est-à-dire que concrètement vous regardez à un an d'intervalle, et bien évidemment j'ai demandé le focus sur ma

commune de Lésigny, tout le monde le comprend puisque je crois que tout le monde parle pour sa commune à un moment ou un autre, on voit très clairement qu'à un an d'intervalle, à la même période, pour une heure que je n'ai pas choisie parce que j'ai demandé à la Maison de l'Environnement de la prendre elle-même, le point de virage a été décollé, ce qui permet d'ailleurs de faire apparaître une hauteur moyenne de survol de ma commune de 100 m de plus. J'ai bien écouté tout à l'heure, cela veut dire qu'à mon avis le point de virage, dans les faits, a été déplacé déjà de 1 Nm.

La confiance, je crois que c'est fondamental Messieurs ! Monsieur le Préfet, je crois que vous pouvez me comprendre. Si pour nous élus de base, simples, qui avons une petite tête, qui n'avons pas tous vos moyens, nous ne pouvons pas faire confiance à l'Etat, je ne sais plus dans quelle République on est !

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur DE BOURBON BUSSET, maire de Ballancourt...

M. DE BOURBON BUSSET (Maire de Ballancourt-sur-Essonne).- Je suis concerné par ce dont Mme COLOT a parlé : le couloir d'arrivée face à l'Est.

Je voudrais préciser que c'était un sujet sur lequel on a eu des promesses de l'Etat de relèvement de ce couloir. Je précise que ce n'est pas un problème de transfert vers des voisins. Notre intérêt, qui est particulier, consiste à remonter ce couloir. On nous dit que c'est faisable, on nous l'a promis puisque, dans le fameux CD-Rom de l'année dernière, c'était

inscrit noir sur blanc. Et aujourd'hui, à part de bonnes paroles, je ne vois pas de groupe de travail auquel des élus participent qui puisse faire avancer les choses.

Monsieur le Préfet, je souhaiterais que se crée un groupe de travail sur ce problème d'arrivée face à l'Est, sachant que nous ne demandons pas un transfert vers les voisins ; nous demandons simplement de pouvoir participer aux travaux qu'ADP, j'espère, est en train de faire, de façon à ce que ce sacré couloir soit relevé. On sait que c'est possible et je ne comprends pas pourquoi cela n'avance pas.
(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ESBELIN de la mairie de Brunoy.

M. ESBELIN (Mairie de Brunoy).- Je représente M. Laurent BETEILLE qui est Sénateur-Maire de Brunoy.

Je ferai trois remarques :

La première : je retiendrai parmi tout ce qui a été dit la proposition dont on s'aperçoit qu'elle serait peut-être simple sur les avions les plus bruyants pour lesquels il avait été dit qu'il y aurait des législations qui feraient que ces avions ne survoleraient plus la France, et on les trouve encore. Ils représentent peu en unités de vol, mais beaucoup en terme de pollution.

Avant de proposer de nouveaux tracés et, comme chaque fois, de refaire des lois, il faudrait déjà faire respecter celles qui existent. Il serait souhaitable qu'il soit démontré que les contrôles sont efficaces. Lorsque des associations font des relevés et qu'on les communique, on nous explique à chaque fois que si l'avion n'est pas sur sa trajectoire, c'est

qu'il avait de bonnes raisons. Peut-être, mais on découvre aussi qu'il n'y a jamais de sanction. Il serait souhaitable qu'il y en ait, on y gagnerait tous en crédibilité.

Le dernier point, celui qui me paraît le plus important et chacun vient de le dire, personne ne souhaite bien évidemment avoir les avions chez lui, mais il serait souhaitable, pour tout ce secteur, qu'il soit survolé comme il a été dit à l'altitude maximum et non pas, comme on le voit actuellement, des avions qui, en coupant des trajectoires, passent beaucoup trop bas au-dessus des communes.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. GRENOT (Pdt ANA).- Je parle au nom d'Alerte nuisances aériennes, j'en suis le Président récent.

Je voudrais faire une remarque : je m'inscris totalement dans ce qui a été dit par Thierry MANDON. Les associations qui ont parlé ici en termes techniques, la composante technique qui s'est exprimée, j'essaie de parler au nom de la composante militante. Je m'inscris en complet accord avec ce qu'a dit Thierry MANDON, à savoir que, nous associations, nous avons à nous mettre d'accord, à déposer un cahier des charges qu'ADP et la DGAC doivent dans la mesure du possible respecter.

Mais, et c'est la seconde remarque, elle est un peu moins agréable, lorsque j'ai reçu le rapport d'étape des décollages face à l'Est, je ne suis pas technicien, je l'ai lu, et je me suis dit : c'est extraordinaire, à 20 Nm, on passe la Seine à 2.100 m. Mais ce n'est pas vrai. Si je lis le document, je constate que l'on me donne à moi, Français moyen, une

information qui n'est pas correcte, une information qui est biaisée.

Je reprends ce qu'a dit tout à l'heure M. le Maire de Lésigny : la confiance.

Nous devons, nous les associations, effectivement déposer des cahiers des charges, mais nous devons avoir les moyens parce que malheureusement nous ne pouvons pas faire complètement confiance à ce qui est fait par ADP, de contrôler techniquement que ce que l'on nous dit est vrai.

Je souscris sur le fait que peut-être il ne faut pas que les associations passent trop de temps à faire le boulot d'ADP, mais par contre il faut que nous ayons les moyens de contrôler que ce qui nous est transmis est la vérité. Merci.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur.

M. LETERME (Pdt de Terre citoyenne).- Je me permets sans prétention de faire remarquer quelques points. Je suis cofondateur et fondateur du C4A, cofondateur et fondateur d'ANA, donc j'ai quelques lueurs sur ce qui s'est passé en termes associatifs.

La situation qui nous est livrée place à la fois les représentants de l'Etat, à la fois des pays, à la fois nos élus, à la fois la population dans une situation rocambolesque et ubuesque. M. DE ROBIEN demandait de mettre en synergie des réflexions, des intelligences. Il y a peut-être quelques points sur lesquels on pourrait redémarrer ou tout au moins que l'on pourrait ajouter.

Un des points a été proposé par Thierry MANDON ; d'autres points peuvent être proposés en plus, si ce n'est que ceci : peut-on donner à ADP l'autorisation de gérer une plateforme qui existe à 120 kilomètres de Paris, qui est totalement terminée, qui a coûté la bagatelle de quelque 200 millions d'euros ?

Vous avez compris qu'il s'agit de Vatry. Je ne fantasme pas là-dessus, il n'y a pas besoin de rayer d'un trait de plume l'aéroport que M. DE ROBIEN ne pouvait pas accepter et on le comprend, et puis de proposer d'autres solutions qui vont être catastrophiques, c'est-à-dire l'ouverture de Melun-Villaroche qui va encore aggraver nos problèmes.

Dans la salle.- On ne va pas se laisser faire !

M. LETERME (Pdt Terre citoyenne).- Il y a un aéroport, à l'heure actuelle, un troisième, qui est totalement terminé et construit, qui est situé dans une zone où il n'y a pas de population sur 30 km de diamètre. Les gens d'ADP et de la DGAC sont des gens compétents. Je n'ai pas l'habitude de passer de la pommade, ni d'avoir la langue de bois, je dis que ce sont des gens compétents qui sont à l'heure actuelle face à des stratégies économiques et politiques qui leur échappent et ils sont obligés d'adapter ce qui est.

Je propose qu'on adapte cette possibilité qu'ADP gère Vatry, qui est construit. Cela coûtera sans doute un peu moins cher à l'Etat que de construire un troisième aéroport dans quinze ou vingt ans.

Deuxièmement, je demande que l'on ouvre la question sur : quand va-t-on accepter d'avoir des enquêtes

publiques au niveau des trajectoires aériennes ? Je vous signale que les enquêtes publiques au niveau des trajectoires aériennes n'existent pas en France.

Troisièmement, je demande véritablement qu'on identifie les zones SEVESO et en particulier la zone SEVESO n°2 classification haute Moissy-Cramayel qui risque d'être survolée par des avions aux alentours de 300 ou 400 m.

Non seulement nous prenons le risque de nous désorganiser et de nous opposer, ce qui n'est pas le jeu, mais en plus nous ne montrons pas ce qui existe, c'est-à-dire un aéroport clé en main, terminé sur lequel atterrissent chaque jour dix-sept avions parce qu'on interdit à ADP d'avoir la gestion à plus de 50 kilomètres de la zone de Paris !

Tout le monde est suffisamment au fait même des choses pour exiger qu'on permette ce genre de chose. Si c'est un article de loi ou si c'est une décision à prendre, qu'on la prenne ! Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- Nous avons eu un échange extrêmement dense, il faut s'en féliciter, c'était le but de cette matinée un peu longue.

Je vais demander que l'étude qui a été faite et dont nous avons longuement parlé soit complétée et enrichie. On a dit énormément de choses aujourd'hui. Je n'ai pas la prétention d'en faire la synthèse parce que ce serait long et infidèle certainement. Chacun se souvient de ce qui a été dit. Nous avons une très courageuse sténotypiste qui a noté beaucoup de choses, vous avez pu le voir tout au long de cette

séance. On va se reporter à ce qui a été dit et on va reprendre cette étude.

L'unité et la cohésion générale est à ce prix, quitte à passer un peu plus de temps et avoir quelque chose dans lequel chacun puisse reconnaître sa contribution, sinon se reconnaître entièrement.

Je crois que les autres points, sauf si vraiment vous souhaitez que nous siégions sans désespérer, on peut les étudier lors d'un prochain groupe de travail ou d'une prochaine séance du Comité Permanent que l'on peut faire assez vite, si vous le souhaitez.

Je propose qu'on en reste là dans l'immédiat, en remerciant ADP de sa logistique. M. LORRIAUX m'indique que nous avons un buffet « républicain » dit-il qui est à notre disposition.

(Applaudissements)

La séance est levée.

(La séance est levée à 13 heures 15)

◇◇◇