

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
PARIS-CHARLES-DE-GAULLE**

Lundi 25 octobre 2010

SOMMAIRE

Introduction de M. Daniel CANEPA, Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris	3
Compte rendu de la réunion du Comité Permanent de la CCE	4
Point sur le trafic.....	7
L'IGMP 2009	13
Le relèvement des altitudes d'interception de l'ILS.....	26
Information sur la mise en œuvre du rapport de M. Jacques DERMAGNE et ses conclusions : les rencontres du Grand Roissy 2011	36
Présentation des modalités introduites par le décret du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avances applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes.....	49
Divers.....	60

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Daniel CANEPA, Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris.

Introduction de M. Daniel CANEPA, Préfet de la Région Ile-de-France

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, merci de votre présence.

Nous allons aborder l'ensemble des points de l'ordre du jour mais, avant toute chose, permettez-moi de remercier la Mairie de Sarcelles et sa représentante qui nous accueille dans cette belle salle des fêtes. Merci à la commune d'accueillir cette Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Charles-de-Gaulle qui tient ainsi sa réunion annuelle 2010.

Nous sommes sur un territoire important pour le développement de notre Région. L'aéroport est véritablement un élément déterminant pour le développement économique de tout le secteur dans un cadre interdépartemental. Mais c'est aussi une source de gêne, de nuisance pour les riverains.

L'objectif que nous recherchons est donc de concilier ces deux aspects qui ont un côté contradictoire mais dont l'un peut aussi faire bouger l'autre.

Par ailleurs, c'est un territoire qui a été jugé comme étant stratégique par les uns et par les autres. Dans le cadre du Grand Paris, ce territoire a été pointé comme un territoire important du Grand Roissy, important parce qu'il va accueillir des gares, le métro automatique, et important parce qu'il y a un développement économique non négligeable induit qui peut croître encore à partir du moment où l'on a bien dans nos préoccupations la recherche d'un équilibre entre ce développement économique et le respect du développement durable qui est la Charte commune pour la construction du Grand Paris.

Comme nous sommes pressés, je ne vais pas étendre plus longuement les propos introductifs.

Nous avons six points à l'ordre du jour dont le compte rendu de la réunion du comité permanent de la CCE.

Nous avons, comme à l'habitude, une information sur le trafic, trafic de l'année 2009 qui va vous être présenté par le représentant d'Aéroports de Paris.

Puis l'indicateur représentant l'énergie sonore qui, pour 2009, a été à nouveau calculé et qui vous sera présenté par la DGAC.

Monsieur le Sous-Préfet de Sarcelles, puisque vous avez présidé avec beaucoup de brio, ce Comité Permanent, je vous laisse la parole...

2. Compte rendu de la réunion du Comité Permanent de la CCE (par M. d'ABZAC, Sous-Préfet de Sarcelles)

M. d'ABZAC (Sous-Préfet de Sarcelles).- Merci beaucoup, Monsieur le Préfet de Région.

Quelques mots rapides pour rendre compte des travaux du Comité Permanent de la CCE.

Tout d'abord en rappelant des éléments de contexte : l'élection en application du Code de l'Environnement des 18 membres du Comité Permanent a été faite lors de notre précédente réunion de Commission Consultative de l'Environnement, le 14 octobre 2009, soit 6 membres par collège, les trois collèges étant : les associations, les professions aéronautiques, les collectivités locales.

Son rôle est fixé par l'article R571-78 du Code de l'Environnement. Il s'agit d'instruire les questions soumises à la Commission Consultative de l'Environnement et de délibérer sur toutes les affaires qui lui sont soumises. Au-delà de ces règles juridiques, c'est surtout un lieu d'échanges plus réguliers que celui de la Commission Consultative de l'Environnement entre les différentes parties prenantes sur ces questions.

Le Comité Permanent a la même composition que la Commission Consultative d'Aide aux Riverains qui se réunit quatre fois par an pour se prononcer sur les dossiers qui sont éligibles aux aides à l'insonorisation qui sont financées par la taxe sur les nuisances sonores aériennes mais ce sont deux commissions qui sont juridiquement distinctes.

Vous avez souhaité, Monsieur le Préfet, lors de la dernière Commission Consultative de l'Environnement, que le Comité Permanent, qui avait été peut-être un peu perdu de vue au cours

des années passées, soit revitalisé, assume tout son rôle pour que le cadre du dialogue tripartite, même quadripartite si on y ajoute l'administration, sur ces questions environnementales de l'aéroport de Roissy ne se limite pas à la réunion annuelle de la Commission Consultative de l'Environnement mais donne lieu à des rendez-vous plus réguliers.

Vous avez souhaité que ce Comité Permanent soit assuré en terme de présidence par le Préfet du Val d'Oise et par moi-même le représentant.

De ce point de vue, il est clair que la relance du Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement s'est inscrite dans un contexte marqué justement par une véritable intensité du dialogue sur ces questions puisque, depuis un an, s'est développé le travail de déclinaison du rapport DERMAGNE. Le Comité Permanent a vocation à s'inscrire dans ce cadre en veillant à bien faire fonctionner ce dispositif prévu par la loi.

Le Comité Permanent s'est donc réuni le 4 mai 2010 avec un ordre du jour réparti en deux principaux ensembles : les formalités d'installation et la fixation de son mode de fonctionnement ; puis l'évocation de sujets d'actualité.

S'agissant de son installation et de son mode de fonctionnement, un projet de règlement intérieur a été présenté, il a fait l'objet d'amendements qui ont été pris en compte. Ce projet de règlement intérieur sera validé lors de la prochaine réunion du Comité Permanent. Le principe a été acté de deux réunions par an au minimum, ce qui, avec la Commission Consultative de l'Environnement, fixe à trois réunions annuelles les clauses de rendez-vous sur les sujets touchant à l'environnement de la plateforme aéroportuaire. Si on y ajoute les quatre réunions par an de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains dont l'ordre du jour n'est jamais fermé et permet en début de réunion l'évocation d'un certain nombre de sujets d'intérêt commun, c'est donc finalement un ensemble de 7 rendez-vous annuels prévus chaque année pour évoquer les questions d'environnement de l'aéroport de Roissy. Troisième élément important s'agissant de l'installation du Comité, la possibilité actée par les membres de la création de groupes thématiques. Cette possibilité a déjà été utilisée puisque le premier Comité Permanent a décidé la création d'un groupe de travail sur les vols de nuit qui s'est réuni à trois reprises.

Les sujets abordés sont les sujets classiques évoqués lors de nos réunions :

D'abord la présentation du bilan du trafic de l'aéroport. La réunion ayant eu lieu au mois de mai, la présentation a fait état de la dégradation assez marquée du trafic tant en nombre de passagers qu'en volume de fret. Je ne vais pas m'appesantir puisque ce sont des sujets qui vont être abordés tout à l'heure.

Deuxième élément, la présentation par la DGAC des caractéristiques générales des vols de nuit, présentation faite par M. LUCIANI lors de cette réunion, en fonction de plusieurs critères : critères horaires, hebdomadaires, les arrivées/les départs, les faisceaux géographiques, la nature des transports... Tout cela a fait l'objet d'un examen plus approfondi encore dans le cadre d'un groupe de travail, qui s'est réuni trois fois et dont nous rendrons compte tout à l'heure.

Troisième élément de présentation, un point d'étape sur la déclinaison du rapport DERMAGNE, notamment sur les deux groupes qui intéressent plus directement la CCE : la réduction des nuisances et les aides aux riverains. On en reparlera tout à l'heure.

Enfin une analyse de l'évolution des études sanitaires Survols et Débats qui ont également fait l'objet d'une présentation quelques jours plus tard lors de la réunion du comité de suivi de la diffusion de la charte DERMAGNE, avec pour Survols l'indication que la méthodologie était encore à compléter et, pour l'étude Débats, le fait qu'elle doit être relancée d'ici la fin de l'année puisque son comité de pilotage se réunit cet après-midi.

En conclusion, le Comité Permanent a été bien installé. Il remplit désormais ses fonctions d'être un point d'étape et de dialogue entre les réunions de la Commission Consultative de l'Environnement. La prochaine réunion est prévue début 2011, sa date sera fixée en tenant compte de celle des Assises du Grand Roissy.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ce compte rendu.

S'il n'y a pas d'observation, je vais donner la parole à M. HARDEL (Aéroports de Paris) qui va nous présenter les résultats du trafic 2009.

3. Point sur le trafic 2009

M. BATISTELLA (Aéroports de Paris).- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, je suis Gérard BATISTELLA d'Aéroports de Paris, Philippe HARDEL ne pouvant être là aujourd'hui, je le représente.

Il a été évoqué tout à l'heure la crise que nous avons subie. En termes de mouvements et de passagers sur les trois dernières années civiles, vous pouvez effectivement constater que nous avons subi la pleine crise puisqu'en termes de passagers, nous avons eu quasiment – 5 % à la fin 2009 et, en termes de mouvements, c'est-à-dire les départs et les arrivées, nous avons subi une baisse de – 6 %.

Il faut faire très attention car nous sommes en compétition avec les autres aéroports européens, notamment l'aéroport de Francfort et d'autres aéroports qui font mieux que nous. Il convient donc d'être attentif à cette compétition.

Un éclairage sur la partie 2009/2010.

2010 est très difficile. Il y a eu d'une part l'effet volcan qui nous a profondément touchés puisqu'on a fait – 20 % sur le trafic passagers commerciaux. Cet effet volcan a duré six jours pleins et a eu des conséquences au-delà de ces six jours. Et au deuxième semestre, nous avons rencontré des grèves qui ont entraîné une baisse de trafic importante. On peut penser que, sur la fin de l'année 2010, on sera en très légère croissance, environ 0,6 %, en terme de croissance passagers, par contre on sera en décroissance de 5 à 6 % en nombre de mouvements par rapport à 2009.

Sur l'emport, la crise oblige les compagnies aériennes à gérer différemment l'activité et on constate le phénomène qui consiste à augmenter l'emport par module. En 2006, on était à 115 passagers en terme d'emport et on termine, en 2009, à 120 passagers et également probablement en 2010. Il y a un remplissage optimisé des avions mais aussi une typologie de la flotte qui change avec l'arrivée des A380. Sur CDG, nous avons 4 A380 de la Cie Air France, 1 A380 d'Emirates et 1 de Singapour Airlines.

Sur les différentes zones géographiques, sans rentrer dans les détails, on s'aperçoit que seul le segment Afrique a connu une

croissance, les autres segments ont été en décroissance, notamment l'Atlantique Nord, l'Extrême-Orient et l'Europe.

On va s'intéresser à la répartition des mouvements par tranche horaire, en horaire bloc. On constate une chute importante puisqu'on a – 34.500 mouvements. Et si on s'intéresse à l'activité de cœur de nuit, on a une diminution de – 647 mouvements.

Pour autant, comme je vous l'avais signalé en terme d'emport, on s'intéresse au nombre de passagers, malgré la baisse du nombre de passagers, on a néanmoins un emport plus élevé puisqu'on a un écart positif sur le cœur de nuit de 19.000 passagers par rapport à une baisse de 647 mouvements.

Si on s'intéresse aux écarts par rapport aux saisons aéronautiques – dans le point précédent, on s'intéressait à la saison civile, alors que là on s'intéresse aux saisons et on compare une saison été 2008 et hiver 2009 à la saison été 2009 hiver 2009 – on peut observer une baisse du trafic sur la partie des 12 mois été 2009 plus hiver 2008 par rapport à la saison été 2008 et hiver 2007, on enregistre cette baisse de trafic, à savoir - 4,39 %.

Pour la période complète d'une saison sur une même année, si on compare la saison hiver 2009 et été 2009 par rapport à 2008, on enregistre une baisse moindre puisque le trafic était légèrement reparti.

En terme de passagers, on enregistre une baisse de - 2 %, dans le premier cas, et par rapport à une saison complète aéronautique en associant l'hiver et l'été, on est en augmentation par rapport à la saison 2008.

Sur la répartition des mouvements selon les tranches horaires, ce sont les horaires pistes, pour faire la différence avec les arrêts créneaux et les arrêts énergie sonore, en découpant l'activité en tranches 6h00-18h00, 18h00-22h00, 22h00-6h00, on s'aperçoit que, sur le cœur de nuit (22h00-6h00), il y a une baisse puisqu'en 2008 on faisait 62.284 mouvements contre 59.290 en 2009. Si on regarde les passagers, on a une légère baisse mais qui est peu significative.

Sur la partie répartition des mouvements jour/nuit/soirée selon les configurations, il y a une utilisation un peu plus forte sur la saison hiver 2008 et été 2009 de la configuration Est, c'est dû aux conditions météorologiques, mais ce n'est pas véritablement significatif.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des questions ?

M. CERVERA (ROSO).- J'aurais voulu savoir s'il y avait moyen de partager les emports passagers suivant la capacité des avions parce qu'on prend l'emport passagers sur les petits avions comme sur les gros avions, ce n'est pas très significatif.

J'aurais aimé également savoir, si on retranche les 3 millions de passagers de Beauvais, si on est en positif sur le trafic Europe au lieu d'être négatif à - 6,9 % ?

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- J'ai une question concernant les vols de nuit. Je voudrais savoir ce que les pouvoirs publics comptaient faire pour diminuer les nuisances nocturnes. On sait qu'on a un plafonnement sur le coeur de nuit, 0h00-5h00, qui n'est pas très efficace puisqu'il y a une baisse des vols de nuit qui est vraiment très minime sur ce créneau horaire. On a un effet report sur le début de nuit et la fin de nuit qui est très gênant pour les riverains. Et on s'aperçoit, quand on regarde les chiffres présentés à la CCE que les vols de nuit baissent moins que le trafic normal, c'est-à-dire que, quand la crise sera terminée, on aura de nouveau une augmentation des vols de nuit. Je voulais savoir ce que les pouvoirs publics comptaient faire pour diminuer les nuisances nocturnes.

Merci.

M. SUREAU (Maire-adjoint Mitry-Mory).- Ma question rejoint un peu celle qui vient d'être posée sur les types d'avions, comment évolue la flotte sur les vols de nuit ? Je pense notamment aux avions les plus bruyants, pas seulement de transport passagers, je pense au trafic Fedex et autres dont les avions vers 23 heures minuit sont extrêmement bruyants. Comment les choses vont-elles évoluer ? Qu'est-ce qui est prévu ?

M. PATERNOTTE (Député-Maire - Sannois).- Je suis beaucoup sollicité par les habitants du Nord de la Plaine de France qui s'inquiètent du nombre d'avions très important. Quand on regarde vos données 2009/2008, on voit que, sur le doublet nord, il y a une baisse en pourcentage de fréquentation, j'ai vu 42 % sur le doublet nord en 2009. Quelle est la tendance sur

2010 ? Est-ce que c'est objectif, le sentiment d'avoir plus d'avions le soir et la nuit sur Luzarches, Survilliers... tout le nord de la Plaine de France, ou est-ce un rééquilibrage du doublet qui donne ce sentiment, ajouté à la configuration aéronautique et à la météo ? J'aimerais avoir des précisions.

M. BLAZY (Député-Maire - Gonesse).- Monsieur le Préfet, c'est une excellente initiative que, pour la première fois, une CCE puisse se tenir sur le territoire et non pas en préfecture de Région. On peut tous l'apprécier.

Je voudrais demander quelques éclaircissements, d'abord sur les chiffres, entre 2008 et 2009, la nuit, notamment sur le créneau 5h00-6h00. Malgré la conjoncture défavorable, on constate qu'entre 5h00 et 6h00, il y a une augmentation des mouvements qui est atypique par rapport à ce qu'on constate sur tous les autres créneaux. Je voudrais savoir s'il y a une explication à cela. Et quelle serait-elle ?

Je constate, c'est un mouvement positif commencé depuis longtemps, la poursuite de l'augmentation de l'emport moyen. Peut-être qu'on pourrait avoir un peu plus d'explications sur la modification structurelle ? En dehors de l'A380, je pense que ce n'est pas uniquement les quelques A380 qui expliquent cette évolution. Y a-t-il des éléments d'informations complémentaires à nous communiquer ?

Je pense que, sur 2010, on assiste à une reprise du trafic. J'aurais voulu qu'on puisse nous donner quelques éléments sur les tout derniers chiffres de 2010. En ce qui concerne le début de l'année, puisque vous avez évoqué tout à l'heure, Monsieur le Directeur, l'affaire du volcan, entre le volcan et la conjoncture, comment se répartissent sur le début de l'année les effets de ces deux phénomènes. Et la reprise aujourd'hui, comment se manifeste-t-elle ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Directeur...

M. BATISTELLA (Aéroports de Paris).- Sur l'emport, il s'agit effectivement d'un emport moyen, aujourd'hui je n'ai pas avec moi les chiffres avec les variations entre les différents modules, le régional, les moyens porteurs et les gros porteurs. On

pourra vous les communiquer, si vous le souhaitez, dans les groupes de travail.

M. CERVERA (ROSO).- La question serait de savoir si, en travaillant sur l'emport, on peut diminuer le nombre de mouvements.

M. BATISTELLA (Aéroports de Paris).- C'est une question qui s'adresse plus aux compagnies aériennes.

M. CAUSSADE (Air France-KLM).- On peut prendre une illustration. Bien évidemment, les compagnies oeuvrent toujours pour améliorer leurs coefficients de remplissage puisqu'il y a un lien direct avec la rentabilité : mieux l'avion est rempli, meilleurs sont les comptes d'exploitation pour l'entreprise.

Pour ce qui est de l'emport moyen et de la liaison avec le nombre de mouvements, l'exemple de l'A380 est tout à fait illustratif. Ce n'est qu'un début mais il y en aura d'autres qui vont suivre. Un mouvement d'A380 remplace 2 mouvements : un mouvement de B777-200 et un mouvement d'A340. On a l'exemple d'un développement vertueux, d'une meilleure exploitation pour l'entreprise et de moins de nuisance.

M. LE PRESIDENT.- Au nombre de passagers correspondant, l'augmentation de l'emport a un effet sur les mouvements.

M. CAUSSADE (Air France).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- La réponse est claire.

J'avais noté aussi le report des vols en fin de nuit et en début de nuit, ainsi que la baisse des vols de nuit qui ne correspond pas à la baisse globale du nombre de vols, les vols de nuit baissent moins que par rapport à l'ensemble.

M. BATISTELLA (Aéroports de Paris).- Sur l'activité de nuit, je laisserai la parole à la DGAC qui a participé aux travaux du groupe de travail "vols de nuit". Il faut savoir que l'activité de nuit

n'est pas la même que l'activité diurne avec notamment beaucoup de fret. Cela peut expliquer que les variations ne sont pas identiques.

M. LUCIANI (DGAC).- On peut ajouter que ce qui joue dans un sens sur les vols de nuit jouera dans l'autre sens. Les vols de nuit sont très contraints, lorsqu'il y a un effet de conjoncture, la baisse se sentira moins sur les vols de nuit parce que les créneaux dont les compagnies disposent, elles y tiennent. Dans l'autre sens, lorsque le trafic reprendra, le même effet mécanique aura l'effet inverse puisque la contrainte subsistant sur les vols de nuit, ce n'est que sur les capacités de jour que les compagnies pourront jouer pour augmenter.

Ce que nous avons observé dans un sens, lorsque le trafic s'est effondré, lorsque le trafic reprendra, nous l'observerons dans l'autre sens.

M. BLAZY (~~Député~~—Maire de Gonesse).- Entre 5h00 et 6h00, vous ne l'expliquez pas, le trafic a pourtant augmenté.

M. LUCIANI (DGAC).- C'est une autre question que nous aborderons lorsque nous parlerons des mesures de nuit. Les chiffres ont été exposés. Nous n'avons pas fait de prévisions pour l'année prochaine mais j'évoquerai les décisions et les orientations que nous prendrons tout à l'heure lors de la présentation sur les suites du rapport DERMAGNE.

Quant au doublet nord, les chiffres qui vous sont donnés correspondent à des chiffres où la répartition est relativement libre, c'est-à-dire qu'elle obéit à des règles un peu liées au hasard ou aux demandes individuelles des passagers. Elle n'a pas tellement de signification en terme volontariste. Inversement, je l'expliquerai tout à l'heure, nous allons passer dans une dynamique autre qui est une dynamique volontariste de jouer sur ce taux de répartition entre le doublet nord et le doublet sud en prenant des mesures pour orienter le trafic sur l'un plutôt que sur l'autre, en l'occurrence plutôt sur le doublet nord. Je voudrais y revenir tout à l'heure car cela a fait l'objet d'un long débat lors du groupe DERMAGNE. En tout cas, il y a bien cette volonté de faire évoluer de façon volontariste cette répartition entre les deux doublets.

M. LE PRESIDENT.- Il y avait une curiosité normale qui est de dire : "vous nous présentez le trafic 2009 mais qu'en est-il en 2010 ?", tout au moins pour ce qu'on en sait, la part volcan et les tendances ou modifications qu'on peut observer au niveau des rééquilibrages.

M. BATISTELLA (Aéroports de Paris).- On a vu que l'effet éruption volcanique a joué énormément. On est à – 20 % sur le trafic passagers alors qu'on était en amont aux alentours de 1 ou 2 %. Ensuite, sur la deuxième partie de l'année, on terminera à tout juste 0,6 % en nombre de passagers, étant entendu que l'effet des différents mouvements sociaux a eu un impact sur les passagers et le trafic.

M. LE PRESIDENT.- Il y a des questions qui restent posées mais elles font l'objet d'un point important de notre ordre du jour, le point n°6.

Je vous propose donc de passer au point suivant.

4. L'IGMP (Indice Global Mesuré Pondéré) 2009

M. LUCIANI (DGAC).- L'IGMP est calculé et présenté chaque année. Je vais faire quelques rappels très rapides sur l'IGMP, puis aller au résultat donné en 2010 et qui correspond à la totalité du trafic 2009.

L'indice global mesuré et pondéré est un indicateur. C'est un chiffre et un chiffre, à lui seul, ne peut pas décrire la diversité des situations de bruit en fonction des périodes du jour, de la nuit et des endroits où l'on se trouve. Néanmoins, cet indicateur présente deux très gros intérêts :

Le premier est qu'il a une valeur réglementaire puisqu'il représente un niveau d'énergie sonore que l'on n'est pas autorisé à dépasser.

Le deuxième intérêt est qu'il est calculé d'année en année selon une méthodologie que nous nous efforçons de faire varier aussi peu que possible de façon à avoir un véritable suivi sur des bases comparables au fil du temps. Nous souhaitons continuer ainsi.

Chaque année, cet indicateur est présenté à la fois à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement mais également à l'avis de l'ACNUSA, l'autorité indépendante en charge de ces questions sonores. L'avis de l'ACNUSA nous a été remis. Je vais l'afficher et il sera diffusé pour que vous puissiez en prendre connaissance.

C'est un indicateur qui est fondé, comme son nom l'indique, sur des mesures et sur des pondérations. Les mesures se font en des points précis et il y a derrière un calcul qui est fait pour corréliser ces valeurs entre elles. J'y reviendrai rapidement tout à l'heure. Ce qui est fondamental, c'est qu'il est fondé sur des niveaux de bruit effectivement mesurés en des points précis du territoire et choisis de façon à être représentatifs.

Enfin, il suit une formule très stricte affichée en bas de l'écran. Cette formule est un peu barbare, je ne vais pas la détailler.

Par rapport aux résultats de l'année 2009, je vous propose sans plus tarder de sortir le tableau qui récapitule l'historique de ces valeurs et la valeur de l'année 2009 qui est fournie en 2010.

Ce tableau reprend 3 valeurs :

Le nombre de mouvements dans l'année et bien évidemment l'indice d'énergie sonore va largement dépendre du niveau de trafic et donc du nombre de mouvements.

La deuxième colonne indique le pourcentage des vols mesurés. Pour bien comprendre la difficulté de la tâche de ce type d'indicateur, vous avez d'un côté un fichier avec des centaines de milliers de bruits mesurés à une certaine heure et à un certain endroit et de l'autre, vous avez un fichier avec des centaines de milliers de mouvements qui ont décollé à une certaine heure et à un certain endroit. Tout le travail consiste à corréliser ces centaines de milliers de bruits avec les mouvements pour dire : à tel vol a correspondu tel bruit. C'est évidemment beaucoup plus difficile à faire qu'à dire, il y a des bruits parasites, il y a des échos, il y a beaucoup de facteurs qui interviennent. Donc le travail, chaque année est un travail colossal. On mesure à travers ce taux le pourcentage de couples que nous avons pu refaire parmi ces centaines de milliers de bruits d'un côté et de vols de l'autre.

Plus le pourcentage est élevé, plus la précision est grande puisqu'à chaque passage d'avion correspond un bruit effectivement mesuré.

Nous voyons que, depuis 2003 où nous n'avions pu corréliser que 30 % des vols, nous avons amélioré notre méthodologie puisque nous en sommes aujourd'hui à 80 %, l'objectif étant d'augmenter.

La question est : est-ce que vous oubliez les vols que vous n'avez pas pu corréliser ? Non. Pour ces vols, il leur correspond une mesure indirecte qui est une moyenne du bruit que des avions équivalents dans des conditions équivalentes ont fait sur les mêmes pistes. C'est évidemment moins précis mais cela a le mérite que statistiquement cela correspond à une certaine réalité.

Naturellement, notre objectif est de corréliser au maximum les vols entre eux et nous espérons progresser au-delà de 80 %.

Enfin, sur la dernière colonne, vous avez l'indicateur, la valeur mesurée. Elle s'établit en 2009 à 85,6, à comparer à 92,8 l'année dernière et à la référence de 100. On observe une rupture puisque nous avons une baisse très sensible de cet indicateur.

Quelles en sont les explications ? La première est simple : c'est que le trafic s'est effondré en 2009 en raison de la crise. Il est difficile de dire si c'est le volcan, les phénomènes météorologiques ou des faits conjoncturels. Mais il y a cet effet global qui aboutit à une baisse du trafic. Grosso modo une baisse de 6 points du trafic, c'est à peu près une baisse du même ordre du point de l'IGMP même si ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela.

En complément de cet effet de baisse du trafic, même si cela a sans doute un effet moins important par rapport à l'effet prépondérant de baisse du trafic, il y a la poursuite de l'amélioration des flottes.

Donc des avions moins bruyants et moins nombreux, cela fait un indice qui chute. Bien sûr la reprise du trafic que tous les acteurs économiques attendent va faire que cet indicateur repartira à la hausse mais cela montre qu'en combinant les mesures de réduction du bruit et les améliorations des flottes, nous arriverons à maintenir durablement cet indicateur en deçà de sa valeur de 100.

Quelques interprétations générales de ce chiffre pour le regarder plus en détails.

Nous avons voulu regarder sur la valeur obtenue la répartition entre le jour, la soirée et la nuit.

Nous voyons une certaine constance au fil du temps. Si vous regardez la part sur la journée, elle était de 66 % en 2005. Elle est en 2009 de 66 %. En soirée, la part des mouvements était de 22,6 % en 2005, elle est maintenant de 22,7 %. Enfin, une certaine constance également sur le nombre de mouvements la nuit : 11,4 % en 2005 et 11,3 % en 2009. Tout cela ne s'additionne pas pile parce qu'il y a les phénomènes d'arrondis qui jouent.

On constate néanmoins, c'est quelque chose que vous avez relevé, une légère tendance à l'augmentation de la part de cette énergie, pas dans des proportions colossales, sur la soirée et sur la nuit. C'est quelque chose que nous regardons dans le cadre du groupe de travail "vols de nuit".

Si l'on regarde maintenant une deuxième interprétation qui est celle du renouvellement des flottes. Nous avons un tableau qui montre l'évolution des pourcentages de la flotte appartenant à chacune des catégories : les plus bruyants qui représentaient 7,3 % des vols dans l'année de référence et qui sont aujourd'hui à 0,01 % ; à l'inverse, les avions les plus performants ont vu leur part passer de 40 % dans l'année de référence à 75 %. Ceci illustre bien l'amélioration des flottes et explique son effet bénéfique sur l'IGMP.

Dernier transparent d'interprétation : la répartition énergétique.

Sans rentrer trop dans les détails techniques, nous distinguons, parce que ce sont deux types de nuisances très différentes, l'énergie sonore à l'atterrissage et l'énergie sonore au décollage. L'énergie sonore à l'atterrissage, c'est sur des pentes un peu plus faibles, donc le bruit sera entendu plus loin avec un bruit plus continu. L'énergie sonore au décollage caractérise un bruit plus fort avec des pentes de montée plus élevées, ce qui aura un effet plutôt sur les populations les plus rapprochées. Lorsqu'on s'éloigne de l'aéroport, on entend beaucoup moins les décollages mais on continue d'entendre les bruits d'atterrissage.

Si on regarde chacune de ces énergies, on constate qu'en 2009 par rapport à 2008, l'une comme l'autre, ont diminué. Nous sommes dans une baisse à peu près coordonnée, il n'y a pas un effet qui joue plutôt sur l'un que sur l'autre en matière de répartition atterrissage décollage.

Le dernier transparent que je vous présente, c'est l'avis de l'ACNUSA. Je suis à peu près persuadé qu'il est illisible de là où vous êtes mais nous allons vous le distribuer.

Cet avis revient sur la méthode et sur le calcul en indiquant que le calcul a été fait correctement et donne de ce point de vue un quitus au service technique de l'Aviation Civile et à Aéroports de Paris qui ont procédé au calcul. Il est effectivement établi sur des bases solides techniquement.

Il invite également, comme un indicateur est insuffisant pour décrire une situation, sans remettre en cause la valeur de l'IGMP, à élaborer ensemble des indicateurs en complément pour décrire et éclairer la situation. Je souhaite que ce travail que l'ACNUSA a demandé se fasse aussi avec les associations et les élus pour qu'ils nous disent quelles sont les valeurs qu'il faudrait rechercher et mesurer dans les indicateurs.

Enfin, il invite à mettre en place une procédure de type Qualité pour suivre très précisément le mode d'élaboration de ce calcul.

Voilà ce que l'on peut dire sur l'indice global mesuré pondéré. A retenir sa valeur de 85,6 en 2009, en baisse par rapport à l'année précédente.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur LUCIANI.

Y a-t-il des questions ?

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- J'aurais voulu qu'on revienne au tableau présenté tout à l'heure pour l'énergie sonore, celui où l'on voyait le nombre de vols repérés pour l'énergie.

M. LUCIANI (DGAC).- Le premier de la page 5.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Année de référence, pourcentage de vols mesurés : blanc !

M. LUCIANI (DGAC).- Oui, c'est logique puisque pour l'année de référence, ce système n'existait pas, il a été créé en 2003.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Comment peut-on définir un indicateur sans prendre l'énergie développée par un

pourcentage de vols ? Peut-être en l'extrapolant ? Je n'arrive pas à comprendre comment votre base 100 a pu être calculée.

M. LUCIANI (DGAC).- Cela a été fait entièrement par extrapolation à partir d'un calcul théorique du niveau de bruit tel qu'il était en 2000, 2001 et 2002.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- C'est assez sujet à caution. Je veux simplement montrer qu'on peut faire montrer ce qu'on veut aux choses.

Deuxièmement, on voit qu'à l'atterrissage, on était arrivé en 2008 à 5,90 contre 5,85 en 2003. En 2009, il s'est passé deux choses : le volcan et la crise économique. On voit que cela a baissé de manière artificielle. Mais on voit bien qu'il n'y a eu aucun progrès, au contraire, entre votre indice de référence de départ 5,85 et 5,90 maintenant. Cela veut dire une chose : pour la population survolée à l'atterrissage, il est particulièrement important que l'on arrive enfin à changer les procédures d'approche parce que, le jour où le trafic va reprendre, nous en arriverons à une situation encore plus intenable qu'avant.

Nous manifestons une grande impatience à ce qu'enfin on arrive à des procédures d'approche en descente continue comme cela se fait sur d'autres aéroports internationaux. Je ne comprends pas très bien votre optique de répartir le trafic sur les deux doublets car cela veut dire que vous voulez maintenir les gens éveillés, qu'ils soient sur la trajectoire d'atterrissage nord ou sur le doublet sud. Est-ce qu'il ne serait pas plus raisonnable, vous pouvez le faire compte tenu de la faiblesse du trafic de nuit, de laisser au repos un jour sur deux les gens qui sont sur l'atterrissage du doublet nord et le lendemain ceux qui sont sur le doublet sud ? Au moins, les gens auront un couvre-feu de fait une nuit sur deux.

Cela peut paraître des idées de bon sens mais pourquoi n'appliquez vous pas cela ? Et pourquoi tenez-vous à ce que les gens soient réveillés sur le doublet nord et sur le doublet sud ?

M. LUCIANI (DGAC).- Sur ce point des doublets, il y avait des gens qui avaient déjà des informations par avance mais attendons peut-être le moment où cette présentation sera faite de façon complète pour expliquer ce dont il s'agit.

Sur le premier point, vous mettez le doigt sur quelque chose de très important. Il est beaucoup plus difficile de réduire l'énergie d'un atterrissage que d'un décollage parce qu'au décollage on peut jouer sur les moteurs et sur la pente de montée. Pour un atterrissage, vous pouvez rendre un avion plus lisse mais si vous le faites, il va faire moins de bruit, ce sera très bien quand il sera en survol, mais à l'atterrissage il va accélérer. Comme il faut éviter de toucher la piste à pleine vitesse, ce n'est pas très bon pour les passagers, il est obligé de sortir des traînées. Donc toute amélioration de son aérodynamisme doit être compensée par des sorties plus importantes qui font de bruit. Ce qui explique bien qu'il ne faut pas se contenter de laisser l'IGMP évoluer sur cet aspect mais qu'il faut au contraire, et c'est l'objet de la démarche, réussir à améliorer la situation la nuit. Les descentes continues sont évidemment une priorité car autant l'énergie au décollage peut être améliorée, autant l'énergie d'atterrissage ne peut pas être directement améliorée par les performances ou tout au moins beaucoup moins que dans d'autres domaines. Vous avez absolument raison là-dessus et cela fait l'objet de la suite de la présentation.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Le dernier point que je voulais dire, quand on réveille les gens par un vol de nuit, on cause un trouble à l'ordre public dans un certain sens, on cause en tout cas une nuisance qui va se traduire pour un certain nombre de gens qui travaillent le lendemain par une fatigue qui a une valeur économique, sans même parler de la valeur humaine. Je trouve que depuis des années, on ne s'est pas dit que chaque vol de nuit doit répondre à un objectif d'intérêt général incontestable. On pourrait fort bien, me semble-t-il, si on se disait que le sommeil des populations, le repos des travailleurs ont une valeur économique, humaine et sociale et même une valeur urbaine puisqu'il y a un certain nombre d'endroits où on ne veut plus habiter parce qu'on ne peut pas dormir, et si de l'autre côté de la balance, on disait : "il y a un vol, il faut le maintenir pour des raisons stratégiques ou pour des raisons d'impossibilité technique etc.", mais qu'on fasse la balance entre les deux. Et on discute avec les compagnies aériennes, vol par vol pour dire : "non ce vol-là, il part ou il arrive à 2 heures du matin, désolé nous ne comprenons pas pourquoi, au nom de quel intérêt autre que commercial, faire voler plus un avion, vous allez vouloir le

maintenir sur ce créneau horaire qui cause un trouble à l'ordre public ou à l'intérêt général".

Ce que j'attends de l'Etat, c'est que l'Etat, gardien de l'intérêt général, fasse la balance sociale et la balance économique entre chaque vol de nuit, entre le trouble qu'il cause et le côté indispensable qu'il peut avoir.

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- Vous présentez l'IGMP avec décollages/atterrissages, c'est très bien, avec la période de jour/soir/nuit, c'est très bien aussi. J'avais déjà posé la question à la dernière CCE : est-ce qu'on peut avoir l'IGMP en fonction de la catégorie acoustique des avions ?

On voit que les avions qui ont un EPNdB inférieur à 13 dB représentent moins du quart de la flotte, est-ce qu'on peut avoir la part de l'IGMP de ces avions-là ? On sait que dans le cadre de la charte, on a une orientation sur l'élimination des avions les plus bruyants. J'avais posé la question à l'époque à la DGAC et la DGAC m'avait dit que c'était tout à fait possible. Un an après, on n'a toujours pas cette réponse. Je sais bien qu'on est une commission consultative mais il serait intéressant, quand on pose une question et qu'on nous répond verbalement que c'est possible d'avoir la réponse.

M. PATERNOTTE (Député-Maire de Sannois).- Si je peux me permettre, Monsieur LUCIANI, à propos de la référence 100 % en 2003, de mémoire, à l'origine, l'arrêté interministériel donnait une énergie calculée sur la certification des avions. Et donc l'indice calculé était théorique et les associations de l'environnement avaient demandé à ce que ce soit, par le biais de l'ACNUSA, sur des relevés objectifs parce que la certification peut être beaucoup plus basse selon le régime moteur utilisé à l'atterrissage ou au décollage. C'est plutôt dans l'intérêt des riverains que d'avoir maintenant 80 % de taux d'énergie sonore calculée par des capteurs et non pas résultant d'une certification théorique.

La deuxième chose que je voulais dire, c'est une remarque personnelle, il me semble que, dans la formule de l'IGMP, il y a une petite contradiction. Pendant toute la première partie de la démonstration, on fait bien la séparation de ce qui est jour / cœur de nuit, l'IGMP ne prend pas en compte ce différentiel, il prend la nuit 22h00–6h00, à ma connaissance. Or, je pense qu'il ne serait

pas inintéressant d'arriver à avoir un calcul qui, à l'intérieur de la nuit, prenne en compte le seul 0h00 – 5h00, par calcul mathématique on en extrairait bien sûr les marges 22h00-24h00 et 5h00-6h00.

M. SUREAU (Mairie Mitry-Mory).- Je voudrais revenir sur la présentation de l'IGMP et de la base. Il est évident que cette base 100 est une base purement théorique. Quand on regarde le tableau, on s'aperçoit que l'indicateur de 2003 jusqu'à 2008, à l'exception de 2009 qui est une année un peu particulière, a été en progression continue. Cela veut dire que le bruit a augmenté pour les riverains autour de l'aéroport : 88,3/90/91,1/92/93,1. Cela correspond à ce qu'on constate et à ce qu'on subit dans les zones de bruit. On est parti d'un indicateur qui n'en était pas un, pour moi la base 100 ne correspond à rien de réel. la vraie base devrait être l'année 2003 et là on s'apercevrait bien qu'on augmente au-dessus de 100. C'est la réalité.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Oui.

M. SUREAU (Mairie Mitry-Mory).- Cela ressort de vos chiffres et cela correspond à ce qu'on vit.

Deuxièmement, sur les vols de nuit, je me souviens que, quand on était intervenu sur l'idée de diminuer, voire d'interdire les vols de nuit, un des éléments qui nous était opposé était de dire : oui, il y a des avions avec les décalages horaires... Mais les décalages horaires, je peux comprendre pour les avions qui atterrissent mais pour le décollage, je ne comprends pas.

Je crois qu'effectivement il y aurait un travail à faire, point par point, pour déterminer effectivement s'il y a vraiment des justifications à faire décoller un avion la nuit, voire même à le faire atterrir. C'est vraiment aujourd'hui un des coeurs du problème qui nous est posé par nos concitoyens en permanence.

M. LUCIANI (DGAC).- Sur cette valeur de 100, elle est calculée pour une raison simple qui est qu'en 2003, lorsque l'arrêté a été publié, il n'était pas possible de mesurer le bruit qui avait eu lieu trois ans auparavant. Il a fallu faire quelque chose. On peut dire que c'est une valeur qui est calculée mais elle a été calculée de façon la plus complète et la plus exhaustive possible.

Dire maintenant que c'était 100 et que si on avait calculé on aurait obtenu 100, je n'en sais rien, on aurait peut-être obtenu 101, je ne sais pas.

Mais ce qui est certain par contre, c'est qu'il y a eu entre 2001 et 2003, une vraie diminution du bruit parce que tout un ensemble de créneaux de nuit... si ! 2003, c'est quoi ? C'est l'abandon du 3^{ème} aéroport et c'est, dans le même temps, tout un ensemble de mesures qui ont été prises. Je n'étais pas là à cette époque mais les compagnies pourront rappeler les démarches très volontaristes qui ont été prises sur les interdictions.

M. BLAZY (Député-Maire de Gonesse).- C'est une plaisanterie !

M. LUCIANI (DGAC).- Si, sur les interdictions de certaines catégories d'appareils, sur les renoncements massifs de compagnies aériennes que certaines parfois regrettent aujourd'hui en disant qu'elles auraient mieux fait de ne pas faire cet abandon volontaire. Il y a eu quand même une diminution. Que vous me disiez la valeur en 2000 était différente...

M. SUREAU (Mairie Mitry-Mory).- Je vous dis simplement que cela augmente, c'est objectif.

Vous disiez qu'il y a eu une diminution, mais à partir de quel élément objectif dites-vous cela ? Il n'y a pas d'élément objectif. Les seuls éléments objectifs montrent une augmentation depuis 2003.

M. LUCIANI (DGAC).- Je veux bien qu'on ressorte le calcul dans les réunions de la commission du comité permanent mais je crois qu'on ne peut pas remettre en cause le fait qu'il y a eu un travail qui a été fait du mieux possible et que tout le monde, à l'époque, jugeait satisfaisant.

Sur la question ensuite de l'avenir, le passé, on peut en discuter indéfiniment, il y a actuellement un groupe de travail qui se met en place dans le cadre du Comité Permanent sur les vols de nuit qui a précisément pour objectif de répondre à ces différentes interrogations, à savoir de regarder, d'examiner et d'expliquer les stratégies commerciales qui sont en œuvre, les raisons de chaque vol et ce travail a déjà eu lieu. Nous avons, sur

ce plan, engagé une démarche qui est, à ce stade, celle de la compréhension et de l'explication.

M. CERVERA (ROSO).- J'ai deux autres questions sur ce sujet.

J'aurais voulu savoir pourquoi il n'y a aucune association et aucun élu dans les groupes de travail IGMP. Je formule la demande pour qu'il y ait des gens responsables, et il y en a des responsables compétents dans les associations et parmi les élus, qui fassent partie du groupe IGMP. Pourquoi n'y en a-t-il pas dans ce groupe de travail ?

Deuxièmement, j'aimerais bien que soit annexées au procès-verbal les mesures de référence lorsqu'il n'y avait pas de bruit lors de l'éruption volcanique. Et là, outre des formules, on aura des bases de référence et on pourra voir. Les formules, c'est bien beau mais j'aimerais bien voir le vrai seuil de départ car on a, avec le volcan, l'occasion de savoir où on en est quand il n'y a pas de bruit d'avion.

Tout à l'heure, j'ai parlé du trafic passager à Beauvais parce que c'est important, c'est quand même 3 millions de passagers, si on réinjecte ces 3 millions de passagers, est-ce que sur l'Europe, il y a toujours les 6,9 % en moins de passagers ? Ce dont je ne suis pas certain. Quand on sait, M. LUCIANI le sait très bien, que les passagers de Beauvais sont des passagers artificiels parce que Ryanair bénéficie d'aides que n'ont pas d'autres compagnies.

M. BLAZY (Député-Maire - Gonesse).- Je voudrais rappeler à M. LUCIANI que les mesures dont il a parlé à l'instant sur la nuit ne concernent que le cœur de la nuit. Nous savons que les effets reports sur les marges de la nuit ont été très importants. C'est aujourd'hui un problème extrêmement sensible. On y reviendra.

Sur l'indicateur, je regrette qu'on nous ait projeté un texte totalement illisible et que vous ne l'ayez pas distribué. Ce serait bien qu'on le fasse parce que, si je me réfère au précédent rapport de l'ACNUSA, à la page 60 du rapport 2009, l'ACNUSA est critique vis-à-vis de la DGAC sur cette question de l'indicateur. Vous savez très bien quels sont les reproches qui sont faits, en particulier le fait que le taux d'indisponibilité des mesures reste trop élevé, même si entre 2008 et 2009 vous avez progressé, il

reste quand même 20 %, ce qui n'est pas rien, de mesures indisponibles.

On a toujours été très critique sur la question de l'indicateur global, même si l'indicateur IGMP améliore la précédente version, il reste imparfait. A l'évidence, la remarque qui a été faite par notre collègue de Mitry est juste : c'est l'évolution qu'il faut regarder. 2009, c'est une baisse parce qu'il y a des faits de conjoncture, il y a le volcan, mais vous l'avez dit vous-même, à l'évidence cela va de nouveau augmenter.

Je souhaiterais que vous puissiez nous dire où on en est du groupe de travail ACNUSA DGAC qui cherche à améliorer cet indicateur. Et je souhaiterais, pour une prochaine réunion, Monsieur le Préfet, que l'on puisse directement auditionner l'ACNUSA, si elle accepte notre invitation, sur cette question très controversée de l'indicateur global.

(distribution de l'avis de l'ACNUSA sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur IGMP de l'année 2009)

M. LE PRESIDENT.- Pour ce dernier point, un élément d'information important : l'ACNUSA fait une réunion le 7 décembre prochain pour évoquer ces questions. Vous avez une réponse en ce sens.

Monsieur LUCIANI, voulez-vous répondre ?

M. LUCIANI (DGAC).- J'entends bien tout ce qui est dit, encore une fois l'historique de ce qui a été décidé en 2003 indiquait clairement ce que nous observons, à savoir un niveau de bruit de référence est fixé, des mesures sont prises dans l'immédiat qui conduisent à faire baisser ce niveau de bruit, c'est ce qui est dit encore une fois, après on peut tout contester à nouveau. Ce niveau de bruit peut ensuite augmenter mais, en tout cas, jamais au point de dépasser la valeur de 100. C'est ce qui résulte des dispositions réglementaires.

Quant aux réunions avec le groupe de travail IGMP, nous réfléchissons en ce moment à trouver d'autres indicateurs d'explications complémentaires mais sans se substituer à l'IGMP.

M. BLAZY (Député-Maire - Gonesse).- A la page 2, je vois l'alinéa selon lequel l'ACNUSA *"note cependant que les augmentations de la part des mouvements soirée et nuit produisent un accroissement global de l'indice de 0,5 point et qu'en terme d'énergie sonore l'impact de la modernisation des flottes utilisées la nuit ne compense pas complètement l'évolution de masse ou de taille des avions"*.

Voilà le point sensible que nous vivons au quotidien la nuit. C'est ça le point réel. Votre indicateur, dont on dit qu'il n'est pas parfait, mesure une détérioration de la situation.

M. LUCIANI (DGAC).- Sur Beauvais, les chiffres qui ont été donnés sur Roissy bien évidemment ne prennent pas du tout en compte ce qu'il y a sur Beauvais. Par contre, les chiffres globaux qui ont été donnés par ailleurs et auxquels vous faites référence sur toute l'Europe prennent en compte la totalité du trafic des aéroports en additionnant tous les trafics, y compris celui de Beauvais.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Monsieur le Préfet, avec tout le respect que je vous dois, je dois dire que vous ne m'avez pas répondu. Je suis triste parce que c'est vous le gardien de l'intérêt général. Vous ne m'avez pas répondu sur l'intérêt de cette réflexion entre les nuisances et le côté indispensable d'une liaison de nuit. J'émetts le vœu que l'Etat dont vous êtes le représentant dise : "oui, il faut enfin en finir avec les intérêts purement commerciaux de compagnies aériennes dont nous avons besoin, que nous ne fustigeons pas, mais il faut que l'on mette en balance la santé, l'agrément de vie des gens". Il y a certains vols qui doivent être impérativement maintenus mais il y en a d'autres pour lesquels il faut faire en sorte que les compagnies aériennes reviennent en arrière.

Mon suppléant m'a toujours représenté depuis plusieurs années et je me rappelle, il y a cinq ou six ans, Monsieur le Préfet, ce n'était pas vous le préfet à l'époque, il y avait déjà un groupe de travail sur les vols de nuit. Et je suis effondré de voir que rien n'a avancé depuis six ans. A l'époque, on avait des statistiques heure par heure sur les vols de nuit, on a donc toutes les bases pour voir ce qui s'est passé depuis six ans. J'émetts le souhait que ce groupe de travail dont nous parlait M. LUCIANI, soit ouvert aux associations, qu'il soit ouvert à des représentants de l'Etat en

dehors de la DGAC, qu'ils soient du ministère de la Santé ou d'autres ministères, et qu'on examine mais sans a priori avec la compagnie aérienne, l'utilité, le caractère indispensable de cette liaison la nuit.

Que par ailleurs, cela a été suggéré tout à l'heure par M. PATERNOTTE, c'est une bonne idée, que l'on affecte le bruit la nuit d'un coefficient majorateur. Cela me paraît une idée de bon sens et je croyais en fait qu'elle était déjà appliquée.

Si l'on veut progresser, je crois que c'est le rôle éminent de l'Etat, nous savons bien qu'il y a des intérêts commerciaux, économiques mais on ne tient pas compte des intérêts des populations, c'est le rôle de l'Etat de dire, arbitre impartial : "nous voulons un groupe de travail équilibré dans sa composition qui va regarder, qui va faire un rapport, en ayant auditionné chaque compagnie aérienne qui fait voler la nuit et on discutera chaque cas". C'est le souhait que je formule.

Je voudrais bien que M. le Préfet me réponde.

M. LE PRESIDENT.- Oui, je vous renvoie aux trois réunions que j'ai animées qui réunissaient tous les responsables intéressés qui ont évoqué et parlé de ces sujets.

Nous allons les retrouver au point 6 de l'ordre du jour puisque cela fait partie des préoccupations communes que nous avons et je rappelle qu'il y a des réunions sous l'autorité de l'ACNUSA qui parlent avec l'ensemble des gens en responsabilité de ces questions-là.

Donc je pense qu'il y a une convergence forte pour améliorer les choses et ce, dans l'esprit que vous avez indiqué, à savoir un équilibre le plus équitable possible entre les préoccupations en matière de développement durable et de nuisance aux riverains et les intérêts économiques qui sont en jeu.

Je vous propose de passer au point suivant qui concerne la mise en oeuvre des engagements du Grenelle du secteur aérien, plus précisément les relèvements des trajectoires d'approche.

5. le relèvement des altitudes d'interception de l'ILS

M. LE PRESIDENT.- Cet élément va vous être présenté aujourd'hui pour information.

Il y a un calendrier qui va vous être indiqué également et qui prévoit que ce sujet vous soit à nouveau présenté la prochaine fois pour que votre Commission émette un avis après une enquête publique qui devra se dérouler prochainement.

Par ailleurs, je rappelle que j'ai installé un comité interrégional, auquel je faisais allusion à l'instant, qui a permis une série d'échanges, notamment en ce qui concerne ce point de l'ordre du jour et sur le projet de dossier d'enquête publique. Notre réunion d'aujourd'hui a pour objet de poursuivre ce dispositif qui sera également complété par un certain nombre de réunions d'information, des réunions locales, qui sont destinées aux représentants des habitants et des départements voisins qui sont concernés ou qui seraient concernés par les modifications qui sont envisagées.

Je vous laisse la parole...

M. BOURGIN (DGAC).- Merci, Monsieur le Préfet de Région. Vous avez déjà bien introduit mon propos.

Je vais faire un rappel, une présentation sommaire du projet parce qu'il n'est pas sur le plan technique complètement abouti. Je vous évoquerai le processus de concertation bien que Monsieur le Préfet de Région l'ait largement évoqué et enfin le calendrier de l'enquête publique qui sera à venir.

Les éléments de contexte :

Nous sommes dans le cadre du Grenelle de l'Environnement lancé en décembre 2007, puis repris en janvier 2008 par les Ministres et Secrétaires d'Etat, qui concerne le relèvement des altitudes des avions de 300 mètres en région parisienne et une généralisation des approches en descente continue.

Trois étapes sont marquantes dans ce projet :

Une première qui a été réalisée en 2008 qui concernait certaines trajectoires d'arrivée à l'aéroport du Bourget en configuration face à l'Est. Elle a été achevée en avril 2008.

Une deuxième étape concernait l'aéroport d'Orly pour le relèvement des altitudes d'arrivées des avions en configuration face à l'Est et la suppression des arrivées à 900 mètres pour les arrivées en piste 06. C'est un dossier qui est en cours et qui sera poursuivi bientôt par une CCE à Orly.

La troisième étape, sur les années 2010/2011, est le relèvement des altitudes d'interception à Roissy CDG. On est

passé de 1.200 mètres à 1.500 mètres et de 900 mètres à 1.200 mètres dans les deux configurations face à l'Est et face à l'Ouest.

Il y aura par la même occasion une généralisation des altitudes d'arrivée des avions au Bourget de 600 mètres à 900 mètres et le relèvement simultané des arrivées à Orly pour les avions venant du Sud-Ouest à 1.500 mètres au lieu de 1.200 mètres.

Le projet de relèvement est basé sur un principe simple : c'est une construction géométrique basée sur des instruments d'approche utilisés aujourd'hui à Roissy CDG en France et dans le monde, en l'occurrence l'ILS. Vous avez à l'écran une séquence d'arrivées avec les différentes pentes et les différents points de repère ainsi que le point d'entrée dans la zone terminale de Paris qui est l'IAF, Initial Approach Fix, à une distance d'environ 40 à 50 kilomètres de l'aéroport, une série de paliers pour rejoindre un point qui est IF et le palier d'interception qui est aujourd'hui à 1.200 mètres ou 900 mètres pour Le Bourget, voire 600 mètres pour certaines arrivées.

Le projet consiste à remonter les paliers d'interception de l'ILS Roissy CDG pour les porter respectivement de 900 mètres à 1.200 mètres et de 1.200 mètres à 1.500 mètres suivant les pistes d'atterrissage, ce qui suppose en même temps un déplacement du point d'interception ILS d'environ 5 à 6 km vers l'extérieur par rapport aux pistes de Roissy.

Vous avez une illustration qui est la situation face à l'Est mais on a exactement le symétrique pour la situation face à l'Ouest.

On voit sur ces slides l'endroit où l'on peut constater à terme des réductions de bruit, pas entre la piste et le point d'approche finale qui, lui, reste constant puisqu'il faut que les avions finissent par descendre mais les points en amont entre ce point d'approche finale qu'on appelle un FAP et le point d'interception de l'ILS qui recule et qui permet une réduction du niveau sonore sous cette trajectoire jusqu'à 25 ou 30 km de l'aéroport.

En terme d'enquête publique, on doit respecter un certain nombre de critères qui sont basés sur un décret qui prévoit que soient tracées des enveloppes de trajectoires statistiques qui représentent 95 % du trafic. Pour une procédure, on trace l'enveloppe de l'ancienne procédure, on trace l'enveloppe de la nouvelle procédure, on en fait l'interception et on considère que sur les aéroports Acnusa, c'est-à-dire Paris CDG et 9 autres

aéroports métropolitains, pour les flux qui concernent 30 vols d'avions à réaction par jour et pour les altitudes inférieures à 1981 mètres et si l'enveloppe des nouvelles trajectoires a une superficie de -10 % supérieure à celle des anciennes trajectoires, de la superficie des les zones nouvellement survolées doivent faire l'objet d'une enquête publique sur ces nouveaux territoires. Ces critères sont décrits dans un décret (N°2004-558) et c'est celui-ci qui nous sert de base pour lancer ou pas une enquête publique sur un territoire.

L'enquête publique ne concerne que les communes de la zone nouvellement survolée. Ce sont ces communes qui sont le siège de l'enquête publique.

Une rapide étude pour avoir une idée de l'étendue de l'enquête publique et de sa portée nous a permis de voir que, pour certaines procédures qui vont être modifiées, une première estimation nous a montré que 124 communes seraient susceptibles d'être affectées par le principe de l'enquête publique.

Ce schéma est susceptible d'être amendé dès lors qu'on aura affiné le contour de ces enveloppes à 95 % avec le concours de l'ACNUSA qui doit in fine le valider.

Les aéroports concernés en matière d'enquête publique : il n'y en a qu'un, ce sera l'aéroport de Roissy-CDG. On ne fait pas d'enquête publique sur les procédures de Paris-le Bourget parce que cet aérodrome n'est pas un aéroport Acnusa. Néanmoins, les procédures qui se rapporteront aux procédures du Bourget seront incluses dans le dossier d'enquête publique de l'aéroport de Roissy CDG mais il n'y a pas d'enquête publique proprement liée au Bourget.

Le nombre de vols et leur nature sont pris procédure par procédure, c'est-à-dire point d'entrée par point d'entrée vers chacune des 8 pistes de Paris CDG en respectant le critère de 30 vols par jour. Cela signifie que certains flux ne nécessiteront pas, bien qu'ils soient modifiés, d'enquête publique parce qu'ils sont en dessous de cette limite de 30 vols par jour.

Les enveloppes sont calculées et définies en fonction de ce critère de 95 % des flux après coordination préalable avec l'autorité de contrôles des nuisances sonores aéroportuaires.

Comme l'a rappelé M. le Préfet de Région, dans le cadre de l'enquête publique et en amont, il y aura une large concertation qui sera réalisée autant avec les élus que les associations au niveau des départements.

Ce projet a déjà été évoqué à la fois au sein des commissions sur les nuisances sonores issues des travaux de la Charte DERMAGNE, au sein surtout du Comité interrégional piloté par M. le Préfet de Région et pour lequel trois réunions ont déjà été tenues, enfin avec l'ACNUSA avec laquelle nous avons eu une réunion début de l'été, le 30 juin.

Le processus de concertation institutionnelle est le suivant :

Préalablement, on aura la création d'un dossier technique du projet qui sera soumis à enquête publique.

Il sera suivi d'un arrêté ~~interpréfectoral~~inter préfectoral d'ouverture et d'organisation d'enquête publique.

Il y aura des réunions préliminaires à cette enquête dont l'organisation n'est pas encore à ce jour fixée.

L'enquête publique elle-même.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête.

Une présentation du dossier et des conclusions du rapport d'enquête à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Une présentation du dossier pour avis à l'ACNUSA.

Une décision ministérielle.

Puis une publication aéronautique.

Pour une mise en oeuvre en novembre 2011.

Concernant le calendrier, avec une explication liée au rétroplanning qu'on est obligé de faire compte tenu de l'importance de la modification que requiert le relèvement des altitudes d'interception des ILS de Paris CDG :

La mise en service prévue est à l'automne 2011 avec une décision de mise en publication opérationnelle à la mi-juin 2011. Cela représente environ 1.500 pages de documentation à modifier.

D'où une enquête publique, un rapport, une CCE, la saisine de l'ACNUSA, un processus qui devrait commencer à la mi-janvier 2011.

La décision de lancement de l'enquête publique sera faite rapidement de façon à nommer une commission d'enquête afin d'échanger avec elle sur le dossier pour en améliorer les termes sur le fond et sur la forme en matière de visibilité et de compréhension. C'était une recommandation qu'avait faite la commission d'enquête qui a statué sur le cas d'Orly qui avait, pour ce qui la concerne, compte tenu de la nature de nos opérations qui

ont un caractère un peu immatériel puisqu'on est en absence d'infrastructures terrestres, c'est vis-à-vis des commissaires enquêteurs une démarche nouvelle pour eux, ils avaient besoin de plus de temps pour appréhender nos problématiques navigation aérienne. C'est ce qu'on va s'attacher à faire pour cette enquête publique.

Le calendrier de janvier 2011 nous permet également de planifier, en relation avec les services préfectoraux, les réunions de concertation avec les élus locaux, communes et départements, pour les informer de la nature du projet.

Je vous remercie de votre attention.

M. CERVERA (ROSO).- Je voudrais savoir : pourquoi n'a-t-on pas travaillé pour réduire le bruit sur les hippodromes d'attente, ce qui fait à peu près 130 à 150 km ? Il n'y aurait plus de nuisance sur l'Ile-de-France d'avions qui attendent. On peut aussi décrocher la descente bien en amont pour entrer dans le point IAF. Tout ce qui va là est dans le bon sens mais déplacer les hippodromes d'attente, c'est beaucoup de nuisance qui s'en irait d'Ile-de-France. C'est un point qui me semble faisable et de bon sens.

M. BLIER.- L'enquête publique concerne Charles-de-Gaulle mais est-ce qu'elle concerne également Le Bourget ?

M. SUREAU (Mairie Mitry-Mory).- Une question très pratique. Je suis assez satisfait de voir la généralisation du relèvement Ouest et Est sur le Bourget de 600 à 900 mètres puisqu'on est impacté fortement sur notre territoire par cet aéroport. Mais j'aurais voulu savoir s'il y aura des moyens de contrôle ? Est-ce qu'il est prévu des mesures pour contraindre au respect de ces plafonds ? Car déjà à l'heure actuelle, il y en a beaucoup qui ne sont pas à 600 mètres d'altitude. On est dans l'aviation, y compris privée, c'est un peu particulier, mais je pense qu'il faut aussi se donner les moyens de bien faire respecter les mesures sinon cela n'aura pas d'effet.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- J'aurais voulu savoir à quelle altitude seront survolées les nouvelles communes concernées ?

Je me fais la réflexion suivante, peut-être que réglementairement ma réflexion est stupide, vous allez faire une enquête publique pour une modification de procédure uniquement dans les communes concernées. Je n'imagine pas qu'une seule commune puisse être favorable à être survolée. Par contre, si on consulte les communes moins impactées par le bruit, évidemment ce serait différent. Cela pose un petit problème. Au niveau de l'intérêt général, on consulte des gens qui, par définition, seront contre et on ne consulte pas des gens qui, par définition, seront pour.

Je crois qu'il serait indispensable d'arriver à ce que, dans le dossier, en se plaçant au plan de l'intérêt général et pas celui de la commune, on dise : la procédure a comme effet in fine de réduire le bruit de telle ampleur à telle ampleur dans telle zone et dans telle zone. Le bilan global fait qu'il y a moins d'énergie sonore source de nuisance, l'intérêt général fait que nous vous demandons d'accepter d'être survolés à telle altitude. Je crois qu'il faut mettre en perspective dans l'enquête publique pourquoi on fait cela.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce dernier point, c'est le problème qu'on a rencontré pour l'aéroport d'Orly qui m'a fait dire en d'autres lieux que la procédure telle qu'elle existe d'enquête publique n'est pas adaptée au problème posé. Mais comme il n'y a pas d'outil autre que ce système d'enquête publique pour informer et prendre l'avis du public, c'est ce qu'on utilise.

Néanmoins un élément important par rapport à ce que vous avez indiqué, c'est que dans les données qui sont mises à disposition il y a l'intérêt général ou l'intérêt global qui apparaît en disant : il y a moins de gens atteints et différemment.

C'est vrai qu'on a forcément, vous l'avez bien noté, un résultat ou un avis qui va être assez négatif. Cela apparaît assez logique.

Sur les autres questions qui ont été posées, Monsieur BOURGIN...

M. BOURGIN (DGAC).- Sur la première question relative aux hippodromes, les hippodromes d'attente aujourd'hui à Roissy CDG sont effectivement à environ 50 ou 60 kilomètres de l'aéroport, les déplacer encore plus loin nous amène, vous pouvez

l'imaginer, à des difficultés opérationnelles assez difficiles à résoudre dans la mesure où on tape assez vite dans nos frontières qu'elles soient au Nord-Est ou en Manche avec nos collègues britanniques.

Il faut savoir qu'en région parisienne, que ce soit sur Orly Roissy ou le Bourget, on n'attend pas, hormis des cas de gestion de crise, comme la gestion des périodes orageuses ou d'événements aéronautiques particuliers, les hippodromes ne sont pas utilisés. C'est une constante de toute l'année dans la gestion du trafic aérien à l'inverse d'autres plates-formes similaires en termes de trafic comme Londres où c'est la base de leurs méthodes de travail. A Paris, on n'attend pas. Les avions rentrent directement dans la zone de contrôle et sont amenés sur les pistes sans faire de circuit d'attente.

D'une part cela ne répond pas au besoin et d'autre part, sur le plan technique, on a un hippodrome qui est au-dessus d'une ville qui s'appellent Méru dans l'Oise, le déplacer de 30 ou 50 kilomètres vers le Nord-Ouest revient à la remettre en Manche où on sera proche de combinaisons d'espace aérien multinational et cela deviendrait très compliqué. On est obligé de contraindre notre trafic à l'intérieur des frontières aéronautiques du pays.

Sur le point qui est d'améliorer les descentes continues à partir de ces points d'attente qui seront reculés, étant donné que les avions sont déjà en descente quand ils arrivent en région parisienne, ils sont, dans cette phase de vol, en descente relativement lisse puisqu'il n'y a en général aucun volet de sorti, aucune configuration traînante de sortie, cela ne changerait pas la problématique des descentes continues qui sont rendues difficiles dans les phases d'approche à proximité de la plate-forme, notamment en raison de la présence des deux doublets de piste et de la difficulté qu'on a à faire de la descente continue simultanée sur les deux doublets de piste en période normale, hors période de nuit, comme on est en train de l'évaluer en ce moment et de l'étendre à d'autres compagnies aériennes qu'Air France pour toucher un maximum d'appareils dans la tranche 00h00-5h00.

Il n'y a pas de lien entre la descente continue et le déplacement des circuits d'attente ou des hippodromes.

A propos de l'enquête publique de CDG et du Bourget, je l'ai dit peut-être trop brièvement dans la présentation, il y a pas de lien entre les deux. L'aéroport de CDG fait partie d'un des dix aéroports sous la responsabilité du contrôle de l'ACNUSA et fait

donc l'objet, le cas échéant, d'enquêtes publiques quand on est amené à modifier les procédures de circulation aérienne.

Ce n'est pas le cas du Bourget. Le Bourget est hors champ de compétence de l'ACNUSA.

Pour répondre complètement à la question posée et à laquelle M. le Préfet de Région a répondu sur la nature des dossiers d'enquête publique, c'est vrai qu'en demandant l'avis de gens qu'on va survoler, il y a peu de chance d'avoir un avis favorable. Néanmoins le dossier représente la totalité de la problématique qui n'est pas liée à une commune ou à une autre. Il y a la totalité du problème posé et les réponses proposées en terme d'impact. On peut avoir une vue globale des impacts et de leurs solutions.

M. LE PRESIDENT.- Et sur les moyens de contrôle ?

M. BOURGIN (DGAC).- Sur les moyens de contrôle, il y en a un très bon, il n'est pas réglementaire au sens coercitif du terme, il est plutôt politique, c'est l'intervention de l'ACNUSA dont une des tâches consiste à vérifier si on applique bien les règles. Pour prendre un exemple qui remonte à 2002, lorsque le dispositif de circulation aérienne en région parisienne avait été modifié et mis en service en février, cela avait été fait à la condition que des groupes de suivi du dispositif soient mis en place. C'était une décision qui avait été prise en CCE et l'ACNUSA s'était chargée d'organiser ce suivi du respect d'indicateurs qui avaient été développés dans le cadre de la mise en service du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.

On peut imaginer d'avoir un dispositif similaire pour évaluer la façon dont sont respectées les nouvelles procédures qui seraient mises en place en novembre 2011.

M. SUREAU (Mitry-Mory).- Il n'y a pas de pénalité financière éventuelle ?

M. BOURGIN (DGAC).- L'aspect financier, c'est hors du champ de ma compétence mais peut-être que mon collègue peut évoquer cette question des amendes. Il y en a déjà pour un certain nombre de cas, notamment pour les volumes de protection pour l'environnement (VPE) et les arrivées et les départs. Le dispositif

est encadré, il est efficace puisqu'il n'y a pas ou peu de déviations au regard des 520.000 mouvements réalisés sur la plateforme de Roissy CDG. Même si elles existent, ces déviations restent des épiphénomènes qui coûtent cher aux compagnies.

Il y a donc ce dispositif qui existe aujourd'hui avec ce VPE. On peut très bien imaginer un dispositif de suivi des nouvelles dispositions qui serait mis en place sous l'égide de l'ACNUSA. Pour mémoire, certains d'entre vous y ont sans doute participé, avec un groupe de suivi représentant les personnels et les organisations professionnelles, un groupe de suivi d'élus et un groupe de suivi d'associations de riverains.

M. DEMAIZIERES (Ile-de-France Environnement).- Pour l'altitude de survol des nouvelles communes ?

M. BOURGIN (DGAC).- On est ouvert à toute proposition honnête en la matière. Il y avait eu en 2002 des points de mesure qui avaient été définis à la fois par les riverains et puis par l'ACNUSA. J'en prends un pour mémoire qui existe encore : Thoiry. Nous avons l'engagement de ne survoler Thoiry qu'au-dessus de 2.000 mètres. C'est un indicateur qu'on suit et dont on rend compte régulièrement à l'ACNUSA. On avait d'autres indicateurs : à Livry Gargan, sur l'aéroport d'Orly... Tous ces indicateurs avaient été suivis dans le temps. On en avait rendu compte régulièrement à chaque réunion des groupes de suivi, il y en a eu 8 ou 10 de mémoire. On peut très bien imaginer que ce dispositif puisse être reproduit en fonction des choix locaux. On ne peut pas non plus mettre 100 ou 200 indicateurs, car après c'est une question de temps de calcul.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- Je suis désolé, ma question était : quelle sera l'altitude de survol dans les communes nouvellement survolées pour essayer de leur éviter des nuisances ?

M. BOURGIN (DGAC).- Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, la définition du périmètre des communes nouvellement survolées n'est pas figé aujourd'hui. A terme, on peut imaginer que le dispositif de toute façon ne s'adresse qu'à des communes qui ne sont survolées qu'en dessous de 2.000 mètres, 1.981 mètres

exactement. Les altitudes de survol seront dans ces communes de toute façon réhaussées de 300 mètres. Elles seront survolées différemment mais les altitudes seront réhaussées de 300 mètres. Par conséquent, à l'heure où je vous parle, on n'a pas mesuré l'impact.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie. Il nous reste à aborder le point n°6 sur les suites du rapport DERMAGNE.

6. Information sur la mise en œuvre du rapport de Jacques DERMAGNE et ses conclusions : les rencontres du Grand Roissy en janvier 2011.

M. LE PRESIDENT.- Je rappelle que, par lettre du 29 avril 2009, mission m'a été confiée d'étudier comment mettre en oeuvre les conclusions du rapport DERMAGNE. C'est pourquoi un certain nombre de thèmes ou questions qui ont été abordés dans les discussions qui ont précédé ont fait l'objet d'analyses ou d'avancées dans certains cas. Outre les modifications de trajectoires, on a parlé des vols de nuit, de la descente continue, du renouvellement des flottes. Ces points ont été abordés.

Je vais demander maintenant à M. REBUFFEL et à M. LUCIANI de faire un état des lieux et d'avancement de ces discussions, sachant que le grand rendez-vous qui a été fixé est le 25 janvier pour rendre les conclusions définitives.

M. REBUFFEL.- Monsieur le Préfet, nous sommes le 25 octobre et le rendez-vous est le 25 janvier.

Je vous rappelle que le rapport de M. DERMAGNE a pour objectif de concilier les préoccupations environnementales avec les impératifs du développement économique de la Région Ile-de-France, l'aéroport de Roissy étant l'un des moteurs de ce développement économique, et avec le développement social sur le territoire dit du Grand Roissy.

En matière d'environnement, je vais aller très vite, non pas que ce ne soit pas important mais parce que Pascal en dira beaucoup plus et rentrera dans les détails.

Nous avons travaillé selon trois directions :

- sur les trajectoires avec une recherche de trajectoires moins impactantes pour les secteurs les plus urbanisés situés notamment à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire.

- sur les procédures avec les questions notamment de descente continue, les questions de relèvement d'ILS mais aussi les questions d'équilibre entre les doublets. Quand on parle d'équilibre des deux doublets 50/50, ce n'est pas dans la nuit, c'est sur une période longue qui peut être une période mensuelle, par exemple.

- sur le renouvellement des flottes et sur la question de mise en ligne en période nocturne des avions les moins bruyants des compagnies aériennes.

L'environnement, c'est également l'insonorisation.

Nous avons tenu des réunions très techniques qui nous ont permis de déboucher sur des améliorations.

Tout d'abord, sur des financements améliorés pour les opérations groupées et de meilleure prise en charge, grâce à un décret qui date du mois de juin de cette année, des préfinancements, ce qui simplifie beaucoup les choses pour les propriétaires.

Nous avons également travaillé sur la simplification et l'accélération des procédures. Nous n'avons pas tout à fait abouti parce qu'il y a un amendement qui doit être déposé pour modifier le code de l'environnement, ce qui permettrait de travailler en commission sur un mode plus déclaratif pour les opérations qui ne posent pas de problèmes plutôt que d'être obligé d'étudier ces dossiers en commission, ce qui retarde parfois de plusieurs mois l'avancement de ceux-ci.

Nous avons, grâce à M. le Sous-Préfet d'ABZAC, qui préside avec beaucoup de talent et d'écoute cette commission, réussi à introduire quelques souplesses dans la gestion, au-delà de ce que j'évoquais en terme de modification législative.

Sur les questions économiques, il est clair que Roissy est un des pôles de développement de la Région Ile-de-France. C'est le pôle qui a créé le plus d'emplois ces dix dernières années. Il est clair également, c'est dans le rapport de M. DERMAGNE et également orientations gouvernementales, que nous souhaitons améliorer la compétitivité de l'aéroport et faire en sorte que ce développement économique se poursuive.

Pour cela, nous avons travaillé sur un certain nombre de mesures :

Nous avons travaillé sur les filières avec des études qui ont été faites notamment par l'EPA Plaine-de-France sur l'analyse de ces filières et sur les mesures qui conviendraient de prendre pour améliorer leur compétitivité et leur fonctionnement. Quand je parle de filières, il s'agit par exemple de filières liées à la logistique, aux services, à l'hôtellerie... à un certain nombre de choses qui sont déjà présentes sur l'aéroport et que nous avons tout intérêt à encourager.

Nous avons travaillé dans un cadre partenarial, notamment avec les agences de développement, sur la question du développement de nouvelles filières. Les activités autour de Roissy sont parfois des activités dites "servantes", c'est-à-dire que nous avons un aéroport, des activités directement liées à l'activité aéroportuaire mais il serait bon d'avoir une diversification des activités. Des implantations d'entreprises permettraient de donner un peu plus de valeur au territoire sur des créneaux qui sont d'un niveau un peu supérieur à ce que nous pouvons trouver autour de l'aéroport.

Le développement économique et social passe également par l'amélioration des transports. Nous avons actuellement un débat et demain une réunion pas très loin d'ici, à Roissy ville, sur le métro automatique. Un certain nombre de gares du métro sont envisagées autour de Roissy sur la plate-forme évidemment mais aussi à proximité de celle-ci, sur Villepinte, Gonesse, voire sur le Mesnil-Amelot en Seine et Marne. Ce sont évidemment des outils de développement économique et social très forts pour le territoire.

C'est également le barreau de Gonesse à une échéance plus proche puisque il s'agit de l'échéance 2017 pour le barreau ferré et une préfiguration 2013 pour un bus à haut niveau de service. C'est quelque chose dont on parle depuis longtemps et dont on a beaucoup parlé ces derniers mois. Un comité de suivi est mis en place par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France et un schéma de principe est lancé avec deux volets. Ce schéma devrait être terminé d'ici la fin de l'année, ce qui est indispensable pour tenir le calendrier que j'ai évoqué.

Quelque chose plus dans "la dentelle", si je puis dire, qui est l'amélioration des transports de surface avec des mesures qui ont déjà été prises mais qui doivent être complétées, notamment en

matière d'interdiction des trafic locaux, les ITL, qui ont été levés sur la plate-forme et qui, malheureusement, ne le sont pas encore sur l'environnement de cette plateforme. Une étude lancée par le STIF pour améliorer les réseaux de bus et les compléter par un certain nombre de transports en commun en site propre.

Le développement économique passe aussi par une meilleure répartition de ce développement.

Nous étions avec Monsieur le Préfet, il y a quelques jours, en Seine-et-Marne. Il est vrai que conçu au départ selon une vision à 360 degrés, le développement économique de l'aéroport est plus organisé maintenant sur un axe Paris-le Bourget Paris-La Plaine Le Bourget- Roissy, ce qui pose un problème de déséquilibre du territoire et ce qui peut conduire à une saturation de ce territoire et des infrastructures. Il faut regarder à nouveau ce territoire du Grand Roissy à 300 degrés de manière plus équilibrée entre les différents secteurs environnants.

Autre point important : l'agriculture n'a pas évidemment le même poids économique que d'autres activités autour de Roissy mais c'est aussi une activité économique et c'est aussi une manière de préserver l'espace. L'espace doit être maintenant, encore plus qu'il a pu l'être, considéré comme une ressource non renouvelable qu'il faut préserver au maximum.

En complément de ce développement économique, nous avons le développement social.

C'est l'accès à l'emploi. Je ne reviendrai pas sur les transports. C'est aussi la formation avec des dysfonctionnements que nous pouvons constater : à la fois des entreprises qui sont en recherche d'employés et des taux de chômage absolument insupportables dans certains quartiers de Garges-les-Gonesse ou de Sarcelles mais pas uniquement mais comme j'ai deux élus des communes en face de moi, j'y pense. Donc une nécessité de mieux préparer à l'emploi, d'aller plus loin dans l'employabilité, de mieux mettre en relation offres et demandes d'emploi. C'est un sujet sur lequel nous avons travaillé avec Logique Emploi. Il y a un audit actuellement du GIP. Nous espérons pouvoir aller plus loin dans l'efficacité de l'organisation de cette structure qui est une structure de mise en cohérence au plan local.

Le développement social c'est aussi avoir des logements. Les logements, il faut les faire là où on peut les faire, pas en zone de bruit. Un éco-quartier est en train de se monter sur Louvres/Puiseux. Il y a d'autres opportunités de logements dans le

nord de la Seine et Marne ou dans le nord du Val d'Oise, je ne parle pas de la Seine-Saint-Denis qui est moins impactée par les nuisances. Nous avons un objectif qui nous a été fixé par le gouvernement de 70.000 logements par an sur la Région Ile-de-France. Il y a une part qui peut être construite à proximité d'un pôle d'emploi tel que Roissy.

C'est aussi le renouvellement urbain, question très technique sur laquelle je ne vais pas m'étendre. Les élus aujourd'hui présents savent que nous avons un certain nombre de propositions pour essayer de simplifier ces opérations de renouvellement urbain dans des secteurs déjà urbanisés mais touchés par la zone C du PEB. Nous avons parfois des difficultés avec le Code de l'urbanisme. Il faudrait sans doute quelques modifications pour nous aider à faire en sorte que ces communes ou ces quartiers qui sont touchés directement par le Plan d'Exposition au Bruit puissent mieux respirer, se renouveler et se diversifier en termes de parcs de logements.

Le développement social, c'est aussi les équipements sportifs. Il y a deux grands projets qui sont envisagés sur le territoire : le stade Roland Garros à Gonesse et un dôme sportif à Sarcelles, dans l'agglomération de Val-de-France.

C'est également mettre en valeur les atouts culturels de ce territoire, dont le Musée d'Ecouen par exemple.

Le développement social, c'est aussi faire de la ville. Quand on parle de ville aéroportuaire, cela peut paraître un peu contradictoire mais tout n'est pas directement impacté par le Plan d'Exposition au Bruit. C'est un secteur qui est très morcelé, qui manque de centralité, il faut travailler à y introduire de la centralité. C'est un élément de cohérence du territoire.

La cohérence est une préoccupation que nous devons avoir. Au-delà de la cohérence entre développement économique et environnement, il y a la cohérence également du développement.

Nous avons pris des initiatives, vous êtes associés à la plupart d'entre elles, au moins les élus :

L'étude dite du Grand Roissy : Monsieur le Préfet a présidé le premier comité de pilotage au début du mois. La DRIEA, maître d'ouvrage, est aujourd'hui présente. Nous avons une démarche s'appuyant sur plusieurs ateliers territoriaux et d'ateliers thématiques. Un certain nombre d'entre vous aura l'occasion d'aller plus loin dans cette étude.

L'idée est de mettre en perspective l'ensemble des projets qui existent et trouver les cohérences, les centralités, les maillages pour les infrastructures qui permettent à ce territoire d'être plus lisible, d'avoir une meilleure image et de mieux fonctionner.

Les contrats de développement territorial : nous avons trois contrats qui pourraient être signés sur le coeur de Roissy : Roissy Pôle, Val de France – Gonesse, éventuellement un contrat de développement territorial en Seine-et-Marne. Et, en marge du territoire, il y a deux contrats qui peuvent également être préparés : l'un concernant l'agglomération du Bourget et l'autre un secteur allant d'Aulnay à Clichy Montfermeil en passant par Sevran et Livry-Gargan. Nous sommes dans des calendriers relativement resserrés puisqu'il serait souhaitable que ces contrats puissent être élaborés d'ici l'été 2011 pour être signés fin 2011 ou début 2012.

Il y a également les études thématiques pour rechercher la cohérence, en complément des études globales que je viens d'évoquer :

- Une étude sur la logistique qui est maintenant terminée. Nous allons voir avec la DRE et avec l'EPA Plaine de France comment en assurer la présentation.

- Une étude qui est terminée sur le Val-d'Oise et qui maintenant s'engage sur la Seine-et-Marne sur les espaces agricoles, avec ce souci de protection des espaces et de sanctuarisation de ce qui doit l'être pour des raisons écologiques et économiques.

- Une étude lancée sur les questions de l'économie des échanges, sujet dont on parle souvent autour de l'aéroport : comment profiter des hubs qui sont sur Roissy pour développer une économie directement liée à ces atouts, c'est-à-dire à la possibilité d'accéder à de multiples destinations à partir de Roissy.

La cohérence, c'est aussi – je vais faire court sur ce sujet car ce n'est pas ici le lieu où nous allons débattre de ce genre de questions qui sont très compliquées – une meilleure gouvernance. Il est vrai que, face à un territoire assez éclaté, il y a une préoccupation de simplification et de regroupement de cette gouvernance.

Préoccupation également d'avoir des structures décisionnelles, au-delà de la structure consultative que vous constituez aujourd'hui, qui portent l'ensemble des préoccupations

du territoire à fois en terme de développement et d'environnement de façon peut-être plus lisible et plus facile à faire fonctionner et des questions d'intercommunalité. Je me garderai bien de faire des propositions mais je crois qu'il y a une question de rationalisation de l'intercommunalité autour de la plateforme sur le territoire du Grand Roissy.

Les outils opérationnels doivent être également confortés et réorientés. J'ai cité l'EPA-Plaine de France, le GIP, on peut encore citer l'HUBSTART et d'autres outils de promotion qui sont en place sur ce territoire que nous avons décidé de conforter et de faire mieux travailler ensemble.

Une première étape de cette cohérence et de cette préfiguration d'une gouvernance renouvelée : le 25 janvier puisque nous serons tous autour de la table à l'occasion de cette journée. Nous souhaitons tirer un bilan de ce que nous avons fait, notamment dans le cadre DERMAGNE, indiquer ce que nous voulons faire et comment le faire ensemble, c'est-à-dire comment améliorer le pilotage et la gouvernance du territoire du Grand Roissy.

Voilà une introduction rapide sur la déclinaison du rapport DERMAGNE.

Je vais laisser la parole à Pascal LUCIANI qui vous en dira beaucoup plus sur les questions environnementales.

M. LUCIANI (DGAC).- Quelques mots sur le résultat du travail qui a été fait sur le sujet des nuisances environnementales dont j'insiste bien sur le fait qu'il n'est qu'un des volets de cette démarche globale dont l'objectif est de mieux répartir les richesses sur le territoire et qu'à la répartition de nuisances correspond la répartition de richesses.

Ce que je vais présenter est déjà connu des membres des groupes de travail et du Comité Permanent mais je vais en faire la présentation la plus synthétique possible.

Nous avons concentré nos travaux sur deux domaines :

- la réduction des nuisances proprement dites ;
- et la mise en place de mesures d'amélioration de l'aide à l'insonorisation.

La réduction des nuisances :

Nous allons commencer par les décisions de la commission n°1 du rapport DERMAGNE en débutant par celles qui n'ont pas fait l'objet de contestations et qui ont été les plus largement acclamées.

- La priorité absolue, c'est les descentes continues. C'est une solution qui n'a pas d'inconvénient et qui n'a que ses limites d'application comme contraintes. Nous avons bien entendu ce message et nous nous mobilisons. Les compagnies également se mobilisent. Je tiens à remercier les compagnies qui se sont mobilisées en formant leurs pilotes à se familiariser avec les nouvelles dispositions et en faisant des expérimentations. Nous encourageons les compagnies qui se sont moins impliquées dans la démarche à se mettre également au diapason car il ne faudrait pas que le plus petit dénominateur soit les compagnies qui ont fait le moins d'efforts jusqu'ici. Bien évidemment la nuit se prête tout particulièrement aux descentes continues puisqu'elles nécessitent un faible trafic pour que les vols soient tous gérés en descente continue.

- Autre mesure importante : les décollages en début de piste en configuration face à l'Ouest et, dans certaines configurations, en configuration face à l'Est. C'est une mesure qui a des avantages en terme de nuisance environnementale puisque l'avion faisant un lâcher des roues plus tôt, il sera plus haut au-dessus des communes tout le long de sa trajectoire. Tout cela est fait en sachant que cela entraîne des dépenses de roulage supplémentaires mais il a été jugé par tous que ces dépenses de roulage supplémentaire étaient justifiées par le gain que pouvaient en retirer les riverains, même si nous ne faisons pas de miracle. Ce n'est pas la disparition des nuisances, ce n'est pas la panacée, c'est un petit pas de plus vers moins de nuisance.

- La mise en place de ce qu'on appelle une configuration préférentielle face à l'ouest.

C'était la proposition du rapport DERMAGNE qui préconisait de mettre en place des procédures de vent arrière. Pour des raisons opérationnelles et de répartition des trafics, il a été jugé préférable de ne pas aller jusqu'à cette recherche de valeurs extrêmes de vent arrière mais de rester dans une logique de configuration préférentielle. Cela veut dire que lorsqu'on est dans des conditions de vent un peu neutre où on pourrait être indifféremment dans l'une ou dans l'autre, on va choisir

préférentiellement d'être face à l'ouest. Si on a une vent arrière trop forte, on restera dans la configuration dictée par le vent, c'est-à-dire qu'on décolle toujours face au vent et on atterrit également face au vent.

Voilà trois mesures qui n'ont pas fait l'objet de contestation.

- Une mesure nouvelle qui a été décidée dans le cadre du rapport DERMAGNE et qui ne faisait pas partie du cahier des charges initial : la mise en place d'un nouveau réseau de trajectoires destinées à être utilisées de nuit pour épargner les populations situées à l'ouest.

Si on se rapporte à la carte qui apparaît sous vos yeux, on voit tout en bas à gauche les zones fortement urbanisées. Il s'agit d'épargner ces zones urbanisées le plus possible dans la période de nuit. Les projets de nouvelles trajectoires vont forcément passer ailleurs. Nous avons accepté ce fait, nous le savons, cela a été discuté. Nous le ferons néanmoins dans un esprit de concertation et de mesure d'une façon à ne pas avoir un transfert massif et unilatéral de nuisances. Néanmoins le choix est clair. Il y a à peu près trois fois plus de populations au sud qu'au nord, et donc le choix est fait de faire des procédures qui, tout en restant équilibrées, vont plutôt soulager ceux qui sont plus nombreux à l'ouest et au sud et entraîner un peu plus de survols sur les populations qui sont au nord.

Revenons au transparent précédent pour rappeler les conditions dans lesquelles tout cela va s'élaborer. Ce sera fait de façon très transparente. Ce sera mon collègue, M. BOURGIN, qui mènera ces discussions difficiles. Un groupe de travail restreint est mis en place, restreint non pas parce que l'accès serait interdit à certains mais parce qu'il faudra que des personnes soient désignées pour être les porte-parole d'autres parce que ce n'est pas un travail qu'on peut faire à soixante-dix comme ici.

Cet équilibre est à trouver entre une longueur de la trajectoire nord qui ne soit pas excessive et son efficacité par rapport à l'objectif qui est proposé.

Enfin, nous avons un cas de figure qui reste à discuter, même si un certain nombre d'éléments militent pour choisir l'une des options plutôt que l'autre, c'est de savoir si on maintient deux trajectoires, une pour les avions les plus rapides et une pour les avions les plus lents ou si on fait tout passer sur la même trajectoire. Les arguments qui militeraient plutôt en faveur de deux trajectoires sont la répartition du trafic pour ne pas tout mettre au

nord et des contraintes opérationnelles car il est beaucoup plus difficile de faire passer sur une même trajectoire des avions rapides et des avions lents parce que les avions rapides vont rattraper les avions lents, sauf à les espacer de façon totale, et ce n'est pas bon qu'un avion en rattrape un autre en plein ciel.

Cette orientation est prise. Là encore, concertation et mesure mais un choix qui est assumé. C'est le débat que vous évoquiez sur la majorité et les mesures qui peuvent être prises par rapport à des zones plus peuplées que d'autres.

La carte suivante représente le schéma de principe. Les trajectoires sont représentées par deux flèches qui sont volontairement très générales et très floues puisque rien n'est encore arrêté. C'est le groupe de travail qui nous dira quel est l'endroit optimal pour passer. Il ne s'agit pas de faire des zigzags impossibles, ce n'est pas un slalom, mais de fixer où sont les zones a priori les moins contraignantes.

Voilà cette avancée importante.

- Autre avancée, celle de la répartition entre les doublets nord et les doublets sud la nuit.

C'est un sujet qui a fait l'objet de débats assez nombreux. Il part du constat qu'il y a un peu plus de monde au sud qu'au nord et que, toutes proportions gardées, le passage sur le doublet nord face à l'ouest gêne un peu moins de monde que sur le sud.

Le constat a également été fait que, si cette problématique était vraie à l'ouest et qu'elle avait justifié la proposition de M. DERMAGNE, en réalité à l'est, en Seine-et-Marne, la problématique n'était pas la même et qu'il n'y avait pas cette même disparité de répartition de populations. Nous étions partis au début sur une réflexion identique à l'est et l'ouest mais les élus et riverains de Seine-et-Marne nous ont demandé de ne pas mettre en oeuvre une telle modification en Seine-et-Marne. Nous les avons entendus et nous avons distingué l'ouest et l'est.

Un autre débat a porté sur l'amplitude de ce que serait cet effort de répartition entre le doublet nord et le doublet sud. Nous avons oscillé entre plusieurs variantes pour finalement, après de nombreux débats, revenir à quelque chose qui est assez proche de la recommandation initiale de Jacques DERMAGNE qui est de ne pas aller sur l'utilisation exclusive du doublet nord ou même sur une utilisation maximale qui pourrait résulter des contraintes opérationnelles mais sur une notion de rééquilibrage. Nous avons aujourd'hui 40 % au nord et 60 % au sud. Nous passerions à un

pourcentage qui serait de 50/50, voire un peu plus sur le nord que sur le sud mais dans des proportions qui resteraient autour de l'équilibre 50/50, en tout cas, qui n'atteindraient pas les valeurs 75/25 qui correspondraient à la répartition des seuils de populations.

Tout cela est en train d'être affiné et une évaluation, comme pour les trois premières mesures évoquées, aura lieu. Nous espérons la commencer pour l'été mais les discussions et le fait qu'il n'est pas évident de concilier tous les intérêts ont fait que la décision a dû être prise au mois de septembre.

Voilà quelques schémas qui récapitulent ce qui sera fait, au-delà du projet stratégique qui est traité à part.

Nous avons la flèche verte qui indique un rééquilibrage lorsqu'on est configuration face à l'ouest, soit lorsque le vent souffle de l'ouest soit qu'il est neutre. Nous avons donc un rééquilibrage des décollages vers le nord et également cette flèche qui indique que nous essayons de les faire passer ailleurs, plus au nord, pour épargner autant que possible les populations qui sont dans les zones urbanisées.

Nous n'avons pas de changement en Seine-et-Marne. Les flèches oranges ne sont pas changées. Cela veut dire que les avions atterriront sur deux doublets le cas échéant mais ils ne décolleront que sur un, ce qui ne pose pas de souci puisqu'un avion atterrit et décolle, ce sont deux séquences très différentes et on n'enchaîne pas l'une derrière l'autre, on s'arrête au terminal auparavant pour permettre à certain passagers de débarquer et à d'autres d'embarquer.

En configuration face à l'est, en Seine-et-Marne, pas de changement puisque les décollages se feront avec la même répartition. Pas non plus de modification de trajectoire. A l'inverse, un rééquilibrage du sud vers le nord avec cet objectif de 50 plus 50 moins.

Voilà le schéma de principe de ce qui a été arrêté à l'issue de discussions importantes et dont je sais que l'application pratique fera l'objet d'une grande attention à la fois la part des compagnies pour l'aspect opérationnel et ne pas faire d'usine à gaz ingérable et de la part des riverains pour le respect des principes de mesure et de concertation édictés ici.

- Autre point qui nécessite encore des décisions : le renouvellement des flottes opérant la nuit entre 22 heures et 6 heures.

Nous allons améliorer les exigences de qualité acoustique des appareils qui utilisent Roissy la nuit. Cette amélioration se fera en deux temps : d'abord, il faut que les grands opérateurs mettent à niveau leurs flottes et que les plus petites suivent, sachant que les unes comme les autres seront soumises à une date butoir qui sera déterminée et au-delà de laquelle les avions ne respectant pas certaines exigences acoustiques ne seront plus autorisés.

Si le principe en a été arrêté, il reste à définir les dates d'application. Nous avons eu des propositions, il faut saluer les compagnies, qui correspondent à des calendriers avec notamment la mise en place d'une restriction supplémentaire à partir de 2014. Nous avons entendu la demande des élus, des riverains et du préfet, d'aller au-delà de ce qui apparaît aujourd'hui possible.

La question est de combien peut-on aller plus loin ? Jusqu'où peut-on tirer sur la corde des compagnies ? Cette question se situe tout à fait dans le cadre de l'intérêt général dont vous parliez. L'Etat est en position de devoir trancher avec le maximum d'éléments dont il dispose en allant plus loin que ce qui est spontanément possible mais sans trop tirer sur la corde. C'est pour cela que je n'ai pas encore la réponse à cette question mais nous savons qu'il faudra faire mieux que ce qui a été proposé. Nous présenterons ces dates après discussions avec l'ensemble des partenaires concernés et sans doute après décision de haut niveau qui impliquera la cabinet ministériel. Nous présenterons ces conclusions lors des rencontres du Grand Roissy.

- Dernier élément dont je voulais parler pour ce qui est de l'organisation avant d'aborder deux études qui sont menées actuellement : le groupe de travail vols de nuit.

Ce groupe de travail sur les vols de nuit est mené par le comité permanent. Il y a eu trois réunions qui ont pris, chacune, trois matinées. Il est évident qu'on ne peut pas réunir l'ensemble de la CCE, qu'on ne peut pas faire venir le Préfet de Région pour ces réunions trois fois de suite en l'espace de trois mois. Néanmoins, les conclusions qui en seront diffusées seront évidemment partagées avec l'ensemble de la CCE.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit de bien comprendre comment fonctionnent les vols de nuit et d'avoir tous les éléments en mains pour savoir pourquoi les compagnies choisissent les vols de nuit.

Nous avons eu quatre stratégies différentes qui ont été présentées. Chacun des opérateurs présents est venu indiquer pourquoi le recours à des vols de nuit.

L'objectif est de comprendre. Ce n'est pas le comité permanent qui décidera de sélectionner certains vols parmi d'autres ni de dire à tel opérateur : "toi, tu t'en vas parce que tu n'es pas utile". Ce genre de décision est forcément pris à un autre niveau.

Néanmoins nous espérons, à travers ce groupe de travail, que nous aurons des éléments très précis de compréhension. Les informations sont données aux membres avec une certaine exigence de confidentialité parce que sont dévoilés des chiffres et des stratégies commerciales des compagnies qui n'ont pas à être divulgués dans la presse, mais les informations dont dispose ce groupe de travail sont très précises, détaillées, vol par vol, compagnie par compagnie, avec tout un ensemble de paramètres très complet. Et donc nous espérons comprendre et pouvoir dire ce que sont les stratégies de ces compagnies et pourquoi ces vols nuit ont lieu au moment où ils ont lieu.

C'est, je crois, une étape pédagogique indispensable dans ce dispositif, sachant qu'ensuite les décisions éventuelles ne seraient pas prises à ce niveau.

Dernier point à évoquer, celui des deux études épidémiologiques qui sont en cours.

Nous avons une étude qui est menée par le Ministère de la Santé, l'étude Survols, et une étude pilotée par l'ACNUSA, l'étude Débats.

Ces deux études avancent. L'étude Survols remet sur pied son volet épidémiologique. L'étude Débats tient, en ce moment même, son comité de pilotage, d'autres personnes de la DGAC y sont parties.

Toute la question est relative à la mesure des effets sur la santé du trafic aérien. Aujourd'hui, existent des études qui montrent qu'une personne que l'on prive de sommeil en l'empêchant de dormir voit sa santé se dégrader très rapidement et en quelques jours elle a des problèmes de santé majeurs. Ce qui est prouvé également, c'est que les avions font du bruit.

Ces études vont essayer de mesurer les effets que ces avions ont statistiquement sur la population. On peut supposer

que les effets varient selon les personnes et qu'il faut donc rechercher des résultats statistiques.

La DGAC, moi-même et mes services, ne sommes pas compétents en matière de santé. Je ne suis pas médecin et au-delà de ces quelques principes généraux, j'ai du mal à en dire beaucoup plus. C'est pourquoi ces études vont se faire sur la durée.

Evidemment, cela ne se fait pas du jour au lendemain. Il faut tenir compte de l'ensemble des facteurs socio-économiques et de santé qui peuvent influencer. Il y a des spécialistes dont c'est le métier. Il y a un pilotage par des autorités indépendantes et des ministères autres, nous mettons en chantier ces études de façon à avoir une vision claire et à pouvoir faire le calcul que vous appelez de vos vœux, c'est-à-dire en ayant en face des chiffres et en mesurant ce que sont les effets sur la santé.

Voilà ce que je tenais à dire de façon très schématique.

Les aides à l'insonorisation :

Nous avons également prévu un point sur l'aide à l'insonorisation mais nous allons faire très vite car cela a déjà été évoqué par Jean REBUFFEL.

Des améliorations ont été apportées. Le décret du 25 mai 2010 sur l'avance faite aux riverains est un des points forts dont une partie du mérite revient au groupe de travail et au rapport DERMAGNE.

Nous allons également accélérer l'acceptation des dossiers les moins problématiques en CCAR parce que la CCAR est plutôt là pour se prononcer sur une philosophie générale et sur des cas tangents. Il y a tout un ensemble de dossiers présentés en CCAR dont le montant respecte le plafond, dont la localisation est sans conteste à l'intérieur du PGS et qu'on retarde inutilement dans l'attente d'une acceptation qui est acquise d'avance. La décision favorable pourrait intervenir beaucoup plus tôt. Cette modification ne voudra pas dire que le gestionnaire a le pouvoir de dire non. Le pouvoir de dire "non" restera le pouvoir exclusif de la CCAR, le pouvoir de dire "oui" après réflexions également, le pouvoir de dire "oui, c'est certain et évident" pourra être activé dès à présent.

On peut dire de façon schématique que, sur ces deux domaines, il y a eu des avancées importantes et qu'il reste encore du travail pour aller jusqu'au bout de ce qui a été souhaité en 2007 par le Président de la République.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. TOURNAY (AREC).- Je vais m'adresser à M. LUCIANI pour lui dire que j'ai noté des choses agréables et des choses qui le sont moins.

Par exemple, j'ai entendu de façon très intéressée la répartition 50/50. Vous avez parlé à plusieurs reprises de 50/50 mais, à un certain moment, vous avez parlé d'une ou deux trajectoires stratégiques où là, ce n'est plus 50/50, c'est 0/100.

Si la trajectoire stratégique reprend la totalité des vols nord et sud, ce qui a été écrit, il y a une diapositive qui fait apparaître qu'il n'y a pas de vol au sud à un certain moment, alors là, ce n'est plus 50/50, c'est 0/100. Il faut penser à ceux qui seront sous le pourcentage de 100.

C'est pourquoi, je dis : je suis satisfait de certaines décisions mais je suis inquiet pour d'autres qui vont être discutées dans les mois qui viennent puisque notre prochaine réunion aura lieu au mois de novembre. Il ne faut pas oublier que, quel que soit le nombre de personnes, il y aura des gens qui seront sacrifiés et ceux-là ne supporteront pas la moitié mais la totalité des vols de nuit. Il ne faut pas oublier que, quel que soit le nombre de personnes, ils seront moins nombreux c'est vrai, on le suppose et on l'espère, mais il ne faut pas oublier que cela ne sera plus du 50/50. Sauf si je me suis trompé mais, si je me suis trompé, dites-le moi.

M. LUCIANI (DGAC).- Encore une fois, vous serez un des membres très écoutés de ce groupe de travail, ce n'est pas pour me défaire du sujet mais comme nous avons peu de temps, renvoyez ce sujet très particulier qui vous intéresse et qui a un intérêt à ce groupe de travail qui sera mené.

Mme PERONNET (Val de France – Sarcelles).- Je voulais revenir sur un point abordé par M. REBUFFEL, la question du renouvellement urbain, notamment de notre ville Sarcelles et des villes du territoire. Il est important d'arriver à desserrer le Plan d'Exposition au Bruit parce que sinon, des villes comme Sarcelles ou d'autres qui sont dans la même situation, seront bloquées car

on ne pourra plus rien faire. C'est un point sur lequel, Monsieur le Préfet de Région, je voulais attirer votre attention.

Nous avons beaucoup travaillé dans le groupe de travail sur cette question, notamment sous la présidence de M. d'ABZAC et de M. REBUFFEL. Nous avons avancé des propositions, notamment celle préconisée par l'EPA Plaine de France me semble raisonnable à la fois pour nos villes et nos populations. Je pense que cela rejoint tout à fait les préoccupations du rapport DERMAGNE, c'est-à-dire : emploi, transport et logement.

Je voulais dire aussi, pour avoir participé à la Commission sur l'aide aux riverains, que nous avons des avancées. En ce qui concerne la Ville de Sarcelles, on a mis notre service OPAH à la disposition des gens, c'est une très bonne chose mais peut-être n'est-ce pas le cas pour toutes les villes. Est-ce qu'il n'y a pas à réfléchir à ce qu'un organisme compétent puisse aider les gens dans leurs démarches, les regroupements ?

Voilà ce que je voulais dire pour ne pas être trop longue, Monsieur le Préfet de Région, et pouvoir vous libérer.

M. LE PRESIDENT.- Sur le premier point, j'ai écrit au Ministre sur ce thème pour assouplir les conditions de PEB, notamment sur les problèmes liés à la reconstruction de logements à partir du moment où on est sur des logements ou vétustes ou qui doivent être démolis. Les premiers éléments de réponse qui ne sont pour l'instant qu'oraux, je suis prudent, sont plutôt positifs pour trouver des solutions intéressantes dans le cadre de l'ordonnance que le Parlement a donné au gouvernement pour modifier des règles d'urbanisme.

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- Pour éviter d'oublier ma question précédente à laquelle la DGAC n'a pas répondu – quelle est l'influence des avions les plus bruyants dans l'IGMP ? – j'aimerais qu'on ait rapidement la réponse à cette question.

On est en train de discuter d'une charte du développement durable de Roissy, ce qu'attendent les associations de riverains c'est une réduction tangible et durable des nuisances. On ne voudrait pas qu'on s'arrête aux mesurette qui sont actuellement discutées.

Je prends l'exemple de l'élimination des avions les plus bruyants. La FNAM nous propose l'élimination de 2 % des avions

pour le 31 décembre 2013. Cela veut dire que ce sont des avions qui seront de toute façon supprimés de la flotte et donc cela veut dire que, pour les riverains, il n'y a aucune avancée.

Dernière intervention puis je laisserai la place aux autres, qu'en est-il de la révision du plan de gêne sonore ? Le PGS de Roissy est obsolète. On devait le réviser en 2009 mais cela n'a toujours pas été fait.

M. LUCIANI (DGAC).- C'est bien noté pour le premier point.

Je n'ai pas les chiffres mais on peut dire que l'influence sur l'IGMP des avions les plus bruyants est supérieure à leur pourcentage. On vous dira de combien exactement, le point que vous souhaitez va de soi.

Sur la question du Plan de Gêne Sonore, il y a une invitation tous les 5 ans à revoir les PGS. Les conditions ne sont pas telles qu'il est justifié de modifier le PGS aujourd'hui. D'une part, ce serait encore des débats très compliqués. D'autre part, on ne peut pas exclure que le PGS serait revu à la baisse, ce qui serait ennuyeux pour tout le monde. Aujourd'hui, même si on mettait en révision le Plan de Gêne Sonore, ce qui serait un travail long, il n'y a pas lieu d'imaginer qu'il augmenterait considérablement.

M. DEMAIZIERE (IDF Environnement).- A nouveau sur cette histoire d'utilisation des doublets, vous proposez plutôt qu'il y ait une répartition du trafic entre les deux doublets mais si vous avez une concentration sur un seul doublet, vous avez des gens sur l'autre doublet qui vont dormir parfaitement et qui vont pouvoir respirer. Alors que si vous répartissez entre les deux, finalement tout le monde va être réveillé parce que, même s'il y a une moindre fréquence, la fréquence suffit à vous réveiller. Intuitivement, il me semble que votre solution est une moins bonne solution que de concentrer le trafic sur un doublet alternativement. Je pense que cette idée de bon sens, intuitive, pourrait peut-être confirmée scientifiquement par une étude.

M. LUCIANI (DGAC).- Les choix qui sont faits vont aller dans votre sens, c'est-à-dire qu'il y aura plus d'utilisation mono doublet. Ensuite, intuitivement, je suis votre raisonnement mais en l'absence de certitude, il est difficile de se prononcer et je ne voudrais pas que cela fasse partie de cette catégorie qui a fait

l'objet d'un livre "Ces belles idées qui s'avèrent fausses". Je ne suis pas capable de me prononcer sur le fait de savoir s'il vaut mieux être réveillé une nuit sur deux ou ...

M. SUREAU (Mitry-Mory).- Il vaut mieux dormir toutes les nuits.

M. LUCIANI (DGAC).- On est d'accord.

M. BATY (MNLE 93).- J'ai une question sur les transports. Je partageais assez ce qu'évoquait le rapport DERMAGNE sur l'utilité d'une amélioration sensible des transports.

Mais j'avoue que je ne suis pas tranquillisé par ce que la commission animée par M. REBUFFEL nous propose. Je trouve que c'est extrêmement insuffisant dans la mesure où on nous parle du métro automatique mais pour l'instant il n'est pas en place. Quant aux liaisons rapides avec les villes autour, on voit bien que les choses n'avancent pas très vite et qu'Aéroports de Paris nous semble réticent sur cette question. Aéroports de Paris évoque, lors d'une enquête publique Picardie-Roissy qu'il devrait y avoir une gare dans la région du fret Paris Nord 2, or il y a la consultation publique et la construction d'Aéroville, n'est-ce pas l'occasion là de faire une gare ? Je pense qu'il y a des choses qui doivent aller plus vite compte tenu des besoins de transports en commun pour venir travailler sur la plate-forme.

M. LE PRESIDENT.- Sur le métro automatique, il y a un débat public. On pourrait espérer que cela aille plus vite quelle que soit la solution retenue. Il y a des contraintes en termes de procédure d'une part et en terme de réalisation des travaux d'autre part qui font que cela ne peut pas aller plus vite que ce qui est prévu.

En revanche, pour tout ce qui est transports de proximité, il y a des choses qui peuvent aller plus vite. C'est ce à quoi on s'emploie de manière collective puisque cela relève de la compétence du STIF et de la Région. Nous accompagnons, dans un certain nombre de cas, ces actions, y compris financièrement au niveau de l'Etat. Je pense notamment au barreau de Gonesse qui vous a été rappelé mais qui n'est pas la seule solution.

Par ailleurs, troisième idée, dans les contrats de développement territorial, la dimension mobilité devra apparaître parce qu'il doit y avoir une cohérence entre le futur réseau, quel qu'il soit, je ne prends pas position, et le système de rabattement.

Il faut qu'on engage, dans le cadre du contrat ou des contrats de développement territorial, une réflexion en liaison avec Aéroports de Paris, comme vous l'avez indiqué, parce qu'à l'intérieur de la plateforme il y a nécessité effectivement de réfléchir à la meilleure façon d'aborder les sujets.

Si vous le voulez bien, je suis obligé comme, je l'ai indiqué, de me retirer mais je ne veux pas interrompre ce débat. Je vais laisser la présidence à M. d'ABZAC.

(M. le Préfet de Région cède la présidence à M. d'ABZAC, sous-préfet de Sarcelles)

M. CORNEILLE (conseiller général 77).- Nous attendions beaucoup du rapport DERMAGNE. Lorsque nous avons été auditionnés, nous sommes plusieurs ici à l'avoir été, nous fondions beaucoup d'espoir sur ce rapport. Lorsque ce rapport est paru, nous avons été à la fois satisfaits et déçus.

Dans les trois volets, les deux volets économiques et le volet social, il y avait de bonnes choses.

En revanche, nous considérons que le rapport était boiteux, notamment que le volet environnemental était très faible.

S'agissant de la Seine-et-Marne puisqu'elle a été citée à plusieurs reprises par M. REBUFFEL et par d'autres, elle n'a pas attendu que le rapport DERMAGNE soit mis en œuvre pour se préoccuper de Roissy.

Dès le mois de juillet 2009, des études ont été faites, des rencontres se sont effectuées entre le Conseil Général, les élus d'un bassin de vie, celui des trois cantons qui jouxtent l'aéroport, différents opérateurs et acteurs économiques, pour voir comment ensemble nous pourrions définir des orientations stratégiques pour mieux vivre avec Roissy et près de Roissy.

Après plus d'un an de travaux, nous avons pu produire, le 24 septembre dernier, un document d'orientation stratégique pour la Seine-et-Marne et Roissy.

Je dois dire que nombre d'orientations coïncident avec celles que nous sommes en train d'évoquer puisqu'il s'agit à la fois de traiter des déplacements, de la formation et de l'emploi, de la protection des riverains mais aussi de l'environnement et d'évoquer les problèmes de gouvernance.

Nous avons aussi partagé nos observations en deux colonnes :

Il y a ce que s'engage à faire le département de Seine-et-Marne et ce qu'il propose parce qu'il ne doit pas rester les mains dans les poches. Il a déjà agi et il veut continuer le faire pour l'aéroport et pour les populations environnantes.

Mais il y a aussi ce qui ne dépend pas de lui et qui dépend essentiellement de l'Etat. Les demandes sont fortes. Je ne suis sûr que ce qui est prévu dans la suite du rapport DERMAGNE permette d'y répondre. Il s'agit pour nous de mieux se déplacer, de mieux se loger, de mieux dormir, il nous faut davantage de services publics et il nous faut plus d'équipement de santé.

Je ne suis pas persuadé que des réponses seront apportées à tout cela.

Le métro automatique, dont on nous parle et qui concerne le fameux bassin de vie, en fait ne le concerne pas du tout. Vous avez parlé de gares et vous avez dit "voire une gare au Mesnil-Amelot". On verra bien si on "verra".

Et s'agissant des déplacements, il y a une mesure tout à fait simple qui dépend essentiellement de l'Etat, c'est le contournement de l'aéroport par la Francilienne. On parle de milliards pour le métro automatique, il s'agit de quelques dizaines de millions pour le contournement de l'aéroport de Roissy. Nous attendons toujours que ce contournement soit terminé. Tant que le contournement ne sera pas terminé, Roissy continuera à tourner le dos à la Seine-et-Marne.

Voilà une forte demande, celle du contournement.

On pourrait aller vers la formation en parlant de l'Institut technologique de l'aérien mais je m'arrêterai là.

M. REBUFFEL.- Je note que vos propositions rencontrent largement les nôtres. Dans le cadre de l'étude du Grand Roissy, nous allons pouvoir les intégrer pour améliorer de développement de la Seine-et-Marne.

Sur la question précise du contournement, je ne voudrais pas m'exprimer à la place du Préfet de Région et même du DRE mais je pense que nous allons trouver une solution. Quand on n'a pas assez d'argent, une solution peut être de phaser. Je pense que nous allons pouvoir le faire mais cela nécessite une analyse complémentaire avec la DRE. En effet, nous allons pouvoir assez rapidement engager une première phase de travaux entre l'autoroute A1 et le Mesnil-Amelot, ce qui permettra déjà de désenclaver la partie Nord.

Après, pour aller plus loin, il nous manque quelques dizaines de millions d'euros. Les discussions se poursuivront entre l'Etat, la Région et le département de Seine-et-Marne. Mais je pense qu'assez rapidement nous allons pouvoir engager les travaux. Les études ont été faites, les fouilles archéologiques ont été faites aussi. Il y a un peu d'argent en caisse, donc nous allons pouvoir engager une première phase de travaux sur la partie Nord. Je ne voudrais pas aller plus loin à moins que Mme BONNEFOND qui représente la DRIEA ait des éléments plus précis sur le calendrier mais je pense que cela pourra aller assez vite, compte tenu du fait que les études ont été réalisées et qu'on est sur un territoire relativement simple et sur lequel les travaux seront moins compliqués qu'en milieu urbain.

M. d'ABZAC (Président).- Peut-être les dernières questions ?

M. HUNAUT (CC Vallée de l'Oise et des 3 Forêts).- Je reviens sur les projets de trajectoires stratégiques.

Je pense que le secteur Nord ne devrait pas être envisagé exclusivement et que différentes possibilités de trajectoires sont à examiner. L'argument d'optimisation en fonction des populations survolées étant basé sur la moindre population du Nord, on peut remarquer que statistiquement ce n'est pas ce moindre nombre d'habitants qui participent à la plus grande part des nuisances de Roissy. Dans un souci d'équité, il devrait y avoir une pondération à ce rééquilibrage qui ne devrait pas être appliqué de façon binaire.

Sur les vols de nuit, je voudrais rappeler que dans le Lden un vol de nuit vaut 10 fois un vol de jour. Indépendamment des sujets médicaux et d'épidémiologie dont M. LUCIANI a parlé tout à l'heure, le niveau de bruit des vols de nuit est important et faire passer un vol à tel endroit a des implications importantes.

M. CERVERA (ROSO).- M. REBUFFEL a parlé des études thématiques agriculture, mais je ne sais pas s'il est prévu une compensation du bilan carbone et pouvoir reboiser. En terme sanitaire, c'est important et c'est un point où on peut avoir un levier.

M. LAGOUTTE (MNLE 93).- Dans la brochure annuelle de l'ACNUSA, nous avons pu lire, concernant les hélicoptères, qu'on allait examiner leur déplacement afin de diminuer les nuisances sonores et environnementales.

A Tremblay-en-France, nous avons un certain nombre d'hélicoptères qui survolent notre ville tous les jours. D'après nos informations, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux serait transféré au Bourget. C'est une information qui est passée à la télévision. Est-ce une fausse ou une bonne information ? Ce serait des nuisances supplémentaires pour toute la région.

M. SUREAU (Mitry-Mory).- Puisque le rapport DERMAGNE visait à concilier le développement économique, social et environnemental, une remarque importante concernant la gestion des eaux de l'aéroport et notamment des eaux pluviales.

On a depuis plusieurs années de très importants soucis avec les produits de traitement de dégivrage et d'antigel qui polluent fortement les bassins d'eau pluviale avec des odeurs insupportables pour les riverains. Pour un aéroport voulant se situer dans le cadre d'un développement durable, on est confronté à des problématiques qui ne me paraissent pas acceptables.

Je sais qu'il y a des travaux en cours mais j'insiste pour qu'ils aboutissent. J'ai entendu parler beaucoup d'études de santé mais, en attendant, l'aéroport se développe, se construit, le trafic routier notamment sur le secteur de l'Est se développe aussi. Je partage totalement ce qui a été dit par le conseiller général du canton de Dammartin-en-Goële. Compte tenu du trafic sur la Francilienne qui est le contournement parisien de tous le trafic de camions qui font le transit européen, qu'en est-il du développement du fret ferroviaire sur le secteur ? Sinon on risque d'être asphyxiés dans les années qui viennent.

M. d'ABZAC (Président).- Sur le fret ferroviaire, c'est dommage que M. PATERNOTTE soit parti car il aurait pu vous répondre en toute connaissance de cause, c'est effectivement un sujet sur lequel on pourra faire une communication lors d'une réunion, c'est un sujet important

Nous avons deux questions, l'une concernant les trajectoires Nord et l'autre sur les hélicoptères. Et puis, peut-être pour M. REBUFFEL, une question sur les compensations bilan carbone.

M. REBUFFEL.- Vous savez que le Président de la République avait proposé qu'on puisse planter un million d'arbres autour de Roissy dans le cône de Brie. Compte tenu des contraintes locales, il est difficile de trouver des terrains pour un million d'arbres à proximité immédiate de l'aéroport.

En revanche, nous avons des secteurs sur lesquels on peut trouver les hectares permettant de planter ce million d'arbres. Il y a un secteur sur lequel nous allons pouvoir planter des arbres, le secteur de la patte d'oie de Gonesse. Il y a un projet qui pose quelques problèmes agronomiques ou de qualité des terres du côté de la Plaine de Pierrelaye, un peu dans le cône de Brie, en limite de la zone D. Il y a des projets également de plantations d'arbres en bordure de la forêt de Carnelles dans le nord du Val d'Oise, en limite du département de l'Oise, pour compléter la ceinture forestière.

Nous y travaillons, une réunion est prévue en cabinet ministériel dans quelques jours pour avancer sur cette question de plantation d'arbres. Cela reste toujours un sujet à l'ordre du jour. La compensation peut se faire sur un périmètre plus large.

M. LUCIANI (DGAC).- Sur les hélicoptères, une réponse générale. Nous préoccuons des hélicoptères puisque, pas plus tard que jeudi dernier, est sorti le décret hélicoptère relatif à l'article 571 du code de l'environnement. Il va notamment interdire les vols touristiques dans les zones à forte densité de population et va fortement restreindre les possibilités d'entraînement.

Sur le dossier spécifique d'Issy-les-Moulineaux, il a été dit qu'il fallait trouver d'autres points pour répartir le trafic d'hélicoptères présent actuellement sur Issy-les-Moulineaux. Les

réflexions sont en cours pour savoir si et quand tout cela peut se faire.

M. d'ABZAC (Président).- Il y avait une question de M. HUNAULT sur les trajectoires.

M. LUCIANI (DGAC).- Je renvoie au groupe de travail sur ce point.

M. HUNAULT (CC Vallée de l'Oise et des 3 Forêts).- Notez qu'il n'y a pas consensus.

M. LUCIANI (DGAC).- Je le note mais on le savait déjà.

M. d'ABZAC (Président).- Sur la question de l'eau, Monsieur HAMON ...

M. HAMON (Aéroports de Paris).- Sur la question des eaux pluviales sur le versant Seine-et-Marne, on travaille sur ce sujet et il y a beaucoup de projets très concrets d'amélioration. Vous savez que, sur les eaux pluviales, nous sommes assujettis au respect d'un arrêté préfectoral qui est assez rigoureux et qui est respecté, notamment s'agissant de la qualité de rejet des eaux. Nous avons tout un programme d'amélioration. C'est vrai que nous avons des difficultés, pas tout le temps mais trop souvent, sur les odeurs. Un programme va être présenté en avant première au Conseil Général de Seine-et-Marne puisque nous en avons pris l'engagement avec M. CORNEILLE et le Président du Conseil Général avant le 31 décembre. On exposera tout ce qui est prévu d'être fait dans un délai vraiment rapide.

Nous avons évidemment la nécessité, l'obligation et l'envie de régler cette question.

M. d'ABZAC (Président).- Merci, Monsieur le Directeur.

8. points divers

M. d'ABZAC (Président).- Même si nous avons évoqué très largement les sujets, y a-t-il des questions diverses ?...

(pas de questions diverses des participants).

Il me reste donc à vous remercier vivement d'être venus assister à cette Commission Consultative de l'Environnement et à vous souhaiter une bonne soirée.

Merci à vous.

(la séance est levée à 18 heures)