

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



Mardi 21 juin 2005

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

Mardi 21 juin 2005

***La séance est ouverte à 10 heures 27 sous la
présidence de M. Christian LEYRIT, Préfet du Val d'Oise.***

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, merci de participer à cette réunion ce matin consacrée à l'aérodrome Paris-Charles de Gaulle.

Vous avez tous été informés il y a déjà pas mal de temps par M. Bertrand LANDRIEU, Préfet de la Région d'Ile-de-France, que se tiendra la semaine prochaine, je crois à la même heure, mardi 28 juin, la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome Paris-Charles de Gaulle. La présente réunion du Comité Permanent a pour objectif de préparer les travaux de la CCE de la semaine prochaine. M LANDRIEU, Préfet de la région d'Ile-de-France, m'a donné délégation le 8 juin dernier pour présider ce Comité Permanent.

Ce comité Permanent comprend 3 collèges : un collège des collectivités locales concernées, un collège des associations de riverains et un collège des représentants des professions aéronautiques, et les représentants des administrations intéressées assistent à ces réunions.

Je propose avant de commencer de faire le pointage des personnes qui sont représentées.

(Le Président procède à l'appel)

Pour les collectivités locales, sont présents :

M. BLAZY, M. BONTOUX, M. LEFRANC, M. PICQUET.

Pour les associations, sont présents :

M. CUZON, M. LOUP, M. MACHURON, M. PRINCE,
M. TOURNAY.

Pour les professionnels, sont présents :

M. HAMON, M. DUCAMP, M. EZANNO, M. MINELLA,
M. RIGAUDIAS, M. LAVERNHE.

Par ailleurs, il y a des représentants de la DGAC, notamment le Directeur des Affaires stratégiques et techniques M. Paul SCHWACH nouvellement arrivé, M. GAURAN et, bien sûr, des représentants d'Aéroports de Paris et des représentants des différentes administrations concernées : Mme VOISIN, chargée de mission auprès du Préfet de Région, et les représentants des différentes préfectures concernées de Seine St Denis, de Seine-et-Marne et des Yvelines.

Merci à tous !

L'objet de cette réunion est principalement la révision du Plan d'Exposition au Bruit. Je donne quelques éléments d'introduction, mais que vous connaissez, je pense, tous très bien. Vous savez que le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle approuvé le 9 juin 1989 a été mis en révision par arrêté interpréfectoral le 7 mars 2002. Durant la procédure de révision et du fait de l'obsolescence du PEB de 1989, il a été fait usage pour les nouveaux territoires protégés d'un article 147-7 du Code de l'Urbanisme, qui permet d'appliquer par anticipation les dispositions qui concernent les restrictions à l'urbanisation propres à la zone C. C'est ce qui s'est produit en mars 2002.

Par ailleurs, vous savez également qu'un décret du 26 avril 2002 a modifié de manière assez substantielle les conditions d'établissement des PEB et prévoit notamment que la CCE soit consultée par le Préfet sur les valeurs d'un indice différent : le Lden, sur lequel on pourra bien entendu vous donner des explications, à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et de la zone B avant que n'intervienne la

décision d'établir ou de réviser un Plan d'Exposition au Bruit. Cet élément date d'avril 2002.

Donc une nouvelle décision de mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit sera prise après la consultation de la CCE de la semaine prochaine.

Vous savez que ce nouveau projet de Plan d'Exposition au Bruit sera établi et ensuite notifié aux communes et EPCI concernés qui disposeront alors d'un délai de 2 mois pour communiquer leur avis sur ce projet.

Ensuite, ce projet de Plan d'Exposition au Bruit ainsi que les avis recueillis seront transmis à l'ACNUSA, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, qui émettra un avis après avoir recueilli au préalable celui de la CCE. Enfin, le projet sera soumis à enquête publique.

La Commission Consultative de l'Environnement est donc appelée à donner son avis sur les valeurs des indices limites des zones B et C de cet avant-projet de plan dont les hypothèses seront explicitées. C'est le point je dirai fondamental de la réunion de la CCE et de l'examen préliminaire que nous faisons dans ce Comité permanent : donner un avis sur les limites des zones B et C. Nous verrons les autres points tout à l'heure.

Quelques mots, même si je pense que tout le monde connaît cela de manière parfaite : le Plan d'Exposition au Bruit est un document qui vise à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport considéré.

Il délimite à ses abords 4 zones de bruit qui, s'agissant de Roissy, qui sont obligatoires, A, B, C, à l'intérieur desquelles des restrictions à l'urbanisation sont instaurées et la zone D. Ce document est donc opposable aux tiers.

Les zones A et B sont les zones de bruit fort à l'intérieur desquelles seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation, équipements publics ou liés à l'aéronautique, logements de fonction et constructions nécessaires à l'activité agricole. C'est très limitatif.

La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré où les constructions individuelles non groupées sont autorisées, à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé desservi par les équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur. C'est important.

La zone D a été instaurée en 1999 par la Loi. A l'intérieur de cette zone, les constructions sont autorisées, mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée prévues par le Code de l'Urbanisme. Dans cette zone D, mais évidemment comme dans les A, B et C, tous contrats de location de biens immobiliers doivent préciser de manière claire la zone de bruit où se situe le bien et, dans toutes ces zones de A à D, tous certificats d'urbanisme doivent spécifier l'existence de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

Voilà les quelques éléments que je voulais évoquer.

L'ordre du jour prévoit essentiellement la présentation des limites extérieures des zones B et C et l'explicitation des courbes qui vous ont été remises. Je pense que tout le monde a bien reçu ce document lundi dernier.

Ensuite, nous évoquerons le bilan de l'indicateur mesuré pondéré, le bilan des aides à l'insonorisation et toutes les questions diverses que vous souhaiteriez évoquer.

S'il n'y a pas de questions préliminaires... Oui, Monsieur le Député...

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Très rapidement, parce que nous ne nous sommes pas vus en CCE depuis fort longtemps, même si nous aurons le débat au fond la semaine prochaine, je voudrais rappeler que la CCE se réunit après une longue période où elle n'a pas fonctionné et, très clairement, je ne suis pas le seul à le dire, l'ACNUSA l'a dit, s'agissant de Roissy, notre CCE fonctionne mal.

C'est la deuxième fois qu'il a fallu qu'un tiers des membres s'adresse au Préfet de région par courrier pour lui

demander la convocation de la CCE. Je voudrais dire, je le répéterai la semaine prochaine, très clairement, que la loi n'est pas respectée à Roissy pour cet aéroport et en Ile-de-France.

Encore une fois, l'ACNUSA, dans son dernier rapport, l'a dit de façon explicite. Je crois qu'il conviendra d'y porter attention.

Deuxième remarque préliminaire : nous serons dans une situation, nous venons de le dire à Gilles de ROBIEN, hors-la-loi, puisque la procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit étant une procédure lourde avec enquête publique, comme vous l'avez dit, c'est au-delà de mars 2006 très probablement que vous serez en mesure de faire aboutir cette révision du PEB, date limite fixée par la loi pour la révision de tous les PEB. Nous sommes dans une situation en Ile-de-France tout à fait exceptionnelle puisque, ailleurs en province, les PEB ont été révisés quasiment partout.

C'est important de faire ces remarques parce que je pense que l'on a voulu en 1999, lorsque l'ACNUSA a été créée en même temps améliorer les dispositifs locaux de concertation avec les élus et les associations de riverains. Il est fort regrettable qu'en Ile-de-France ce dispositif ait mal fonctionné dans la dernière période.

Maintenant, je pense que l'on ne pourra aussi débattre sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit sans débattre sur les hypothèses de trafic que vous nous avez proposées. Ce débat sera aussi, Monsieur le Préfet, préalable, vous vous en doutez, au débat sur les modulations qu'il faut décider, et je conviens que c'est un sujet sur lequel il faut trancher.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Député.

Effectivement, il y a eu une demande de réunir la CCE, mais je peux vous dire que la volonté de l'Etat était parallèle car il était prévu depuis quelques mois de réunir cette CCE avant l'été et donc cette double volonté s'est concrétisée. Nous reviendrons dans le cours de la discussion sur les échéances de calendrier, les

différentes étapes pour aboutir. Je propose que l'on entre tout de suite dans le vif du sujet et, pour cela, je passe la parole à M. Paul SCHWACH, Directeur des Affaires stratégiques et techniques de la DGAC.

1 – Présentation des limites extérieures des zones B et C du projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle

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

Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs les élus, je vais vous passer quelques transparents à l'appui de ma présentation en passant très rapidement sur les premiers qui résumement simplement ce que M. LEYRIT vient d'indiquer.

Nous sommes réunis pour regarder un avant-projet et recueillir un avis la semaine prochaine si possible sur la valeur des indices délimitant les zones B et C de la révision du PEB.

Le deuxième transparent présente les étapes de la révision. Nous sommes dans la toute première étape de cette procédure, la consultation de la CCE sur la valeur des indices délimitant les zones B et C. Six autres étapes vont mettre un peu de temps et peuvent être importantes.

Il est donc tout à fait important de comprendre que le dossier qui vous a été envoyé et qui vous est remis aujourd'hui, qui sera discuté la semaine prochaine n'est pas encore le dossier de PEB définitif, mais un dossier explicitant un certain nombre d'hypothèses et de scénarios permettant à la Commission Consultative de se prononcer sur les indices.

Je passe sur les objectifs du PEB qui sont connus et les règles d'urbanisme qui ont été rappelées.

Sur le transparent suivant le renouvellement urbain en zone C qu'il faut rappeler : bien sûr la construction limitée à l'individuel dans les conditions indiquées par Monsieur le Préfet, mais aussi cette possibilité de renouvellement urbain de quartier

ou de village dans des secteurs délimités qui peuvent l'être postérieurement à l'adoption du Plan d'Exposition au Bruit sur demande de la commune.

Ensuite, le choix des indices Lden des zones B et C. C'est le cœur de la question qui est posée aujourd'hui à la CCE. La zone A est fixée par les textes comme la zone D. La zone A au niveau de bruit de 70 décibels et la D de 50 décibels.

Pour la zone B comme pour la zone C, il y a possibilité d'appréciation qui est laissée à l'autorité chargée d'arrêter le Plan d'Exposition au Bruit, mais qui prend pour cela l'avis de la CCE. D'ailleurs l'ACNUSA sera aussi consultée comme on l'a dit tout à l'heure. Et pour la zone B en particulier le choix possible est entre les indices Lden 62 à 65 et pour la zone C entre les indices 55 à 57.

Je rappelle que Lden signifie : Level day evening night. C'est une norme adoptée au plan européen qui s'est imposée dans la directive bruit que l'ACNUSA a recommandée pour la prise en compte des problèmes de nuisance sonore des aéroports. C'est un indice qui pondère le bruit de la journée, c'est-à-dire 6 heures - 18 heures, le bruit de la soirée, 18 heures - 22 heures, et le bruit de la nuit, 22 heures - 6 heures.

Nous arrivons au transparent suivant, rappel des mesures prises pour limiter les nuisances sonores. Ce qui est tout à fait important à prendre en compte au regard du problème de PEB de Roissy, nous ne sommes pas du tout dans la même situation qu'à Clermont-Ferrand ou à Lyon ou à Toulouse ou à Nantes. Nous avons un aéroport, qui est certes soumis à la loi de l'offre et de la demande, d'une certaine manière entre les passagers, les clients, les compagnies des aéroports, mais qui est aussi soumis à toute une série de réglementations qui ont été prises notamment à l'initiative de M. de ROBIEN en 2002, qui structurent la demande et l'offre de trafic.

Je crois qu'il est important, lorsque l'on examine ce problème du Plan d'Exposition au Bruit de Roissy, de réfléchir sur cette structure de choses qui modifient sans doute l'équilibre

spontané qui se serait établi si l'on regardait seulement l'offre et la demande.

Quelles sont ces mesures en vigueur ?

Premièrement, il y a un arrêté de plafonnement des nuisances sonores globales pris en janvier 2003. Nous verrons tout à l'heure dans le deuxième point de l'ordre du jour ce que donne la mise en place de cet indicateur global mesuré pondéré et comment il se développe. Mais il existe, il est dans la réglementation et il faut en tenir compte.

Pour mettre en oeuvre ce plafonnement des nuisances sonores globales, l'Etat a pris des mesures : il a imposé dans des arrêtés, et on verra les premières réalisations, le retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3 et le contrôle mesuré de l'indicateur d'énergie sonore.

Il y a eu une action particulière sur les nuisances nocturnes. L'un des leviers pour réduire le bruit nocturne est d'abord l'incitation financière, puisque la taxe sur les nuisances sonores aériennes, la TNSA, est très fortement modulée la nuit, 10 fois plus élevée que le jour, et encore modulée très fortement selon que l'avion est très bruyant ou plus moderne. Cela donne des coefficients de variations très importants si un avion bruyant voulait voler la nuit.

Il y a bien sûr eu des restrictions d'exploitation sur le coeur de nuit, de 0 heure à 5 heures, avec suppression des émergences sonores, limitation du nombre de vols possibles à 22.500, réduction par rapport à ce qui existait avant 2002, et interdiction des vols non programmés.

Dans ce schéma, pour aboutir à cette limitation du nombre de vols entre 0 heure et 5 heures, suppression négociée - on dit ici "volontaire", c'est une volonté fortement poussée par le Gouvernement - de tous les vols Air France sauf un, celui de Tokyo qui arrive le matin, et de 25 % des vols de La Poste entre 0 heure et 5 heures.

Voilà le cadre qui existe sur Roissy, qui est important à prendre en compte lorsque l'on réfléchit à quelle sera l'évolution du trafic.

Le transparent suivant donne l'équation, je parle en tant que technicien. L'équation qui est devant nous est que nous sommes amenés à faire une prévision de la demande et de l'offre de trafic en termes de passagers, de fret et de mouvements d'avion, en prenant en compte d'une part, premier terme de l'équation, une augmentation de la demande qui est réelle, que l'on constate aujourd'hui et que beaucoup d'experts confirment. Nous faisons l'hypothèse, je crois qu'il est important de ne pas se voiler la face, qu'à l'horizon du PEB 2025, dans vingt ans, la croissance moyenne de la demande - je dis bien de la demande - notamment en nombre de passagers, sera de l'ordre de 3 %.

C'est un chiffre important évidemment, mais bien plus faible que ce que l'on a connu dans les vingt dernières années. La demande avait crû beaucoup dans des conditions beaucoup plus abondantes avant 1999. Il y a eu bien sûr le recul important entre 2001 et 2003 lié aux événements du 11 septembre, lié au SRAS et à toute une série d'autres contraintes. La croissance est repartie en 2004 assez fortement, de l'ordre de 6 %.

En 2005, nous pensons qu'elle sera de l'ordre plutôt de 4 %, et nous pensons, hypothèse raisonnable, que la demande du marché, compte tenu des incertitudes très fortes qui pèsent notamment sur le baril de pétrole, il ne faut pas se voiler la face, continuera à augmenter, mais dans des proportions beaucoup plus faibles que ce que l'on a connu dans le passé.

C'est le premier terme de l'équation à résoudre : la demande continue à croître.

Deuxièmement, les textes en vigueur, les différentes mesures de plafonnement et de réduction etc..., nous travaillons sur cette hypothèse-là. Elles continuent à produire leurs effets. Nous n'introduisons pas dans ce schéma ni la suppression de ces arrêtés, nous considérons qu'ils vont perdurer, ni au contraire leur renforcement, nous faisons, je dirai, à législation constante nos prévisions. Si demain, il y avait des évolutions, il faudrait

réviser bien entendu le PEB, mais il n'est pas aujourd'hui raisonnable d'introduire des hypothèses différentes de celles qui sont sur la table.

A partir de ces deux branches de l'équation, nous avons formulé un certain nombre de scénarios :

Le scénario dit de court terme qui est tout simplement la reprise du PGS, qui était basé sur une hypothèse de 550.000 mouvements, adopté en 2004 et qui nous paraît bien correspondre à ce qui est en train de se passer, qui traduit le fonctionnement à court terme de l'aéroport.

Nous avons fait, pour établir les courbes et faire un certain nombre de propositions, deux scénarios de long terme, qui sont, là il faut vraiment se comprendre très clairement, non pas un mini et un maxi, il n'y a pas de plafonnement du nombre de passagers ou de mouvements dans la réglementation aujourd'hui. Il y en aura peut-être dans les esprits, je n'en sais rien, mais je n'en ai pas dans la réglementation aujourd'hui pris en compte.

Ce ne sont donc pas des minis et des maxi correspondant à des engagements de l'Etat, mais des scénarios techniques que j'estime réalistes et vraisemblables. Ils peuvent se tromper, mais je rappelle que l'on fait une prévision à vingt ans, pour 2025, et qu'évidemment, en 2025, je ne peux mettre ma tête à couper sur ce qui va se passer exactement. Mais nous le faisons avec les mêmes critères et les mêmes qualités techniques, économiques et scientifiques que ce que l'on ferait pour faire une prévision de route ou des études de trafic. J'étais dans mon poste précédent Directeur des Affaires économiques et internationales du Ministère de l'Equipement où j'ai fait beaucoup d'études de ce genre, et nous avons fait ces scénarios dans les mêmes conditions qui dépendent encore une fois par exemple très fortement du prix du baril de pétrole. Je ne sais pas s'il va rester à 60 ou redescendre à 40 ou monter à 100, mais nous avons fait des hypothèses moyennes.

Nous avons donc fait deux scénarios de long terme qui illustrent comment pourrait se développer raisonnablement le

trafic sur Roissy, en tenant compte d'une part d'une demande qui augmente et d'autre part de toute une série de textes qui contraignent l'offre en face de cette demande. L'offre ne pourra pas augmenter indéfiniment puisqu'il y a un plafonnement de la gêne sonore, des créneaux la nuit, toute une série de choses...

Transparent suivant, facteurs d'influence de l'énergie sonore. Nous avons finalement créé un concept où il y a 4 paramètres à prendre en compte :

- Le paramètre bien sûr du nombre de vols,
- La taille des avions et je dirai même le taux de remplissage des avions d'une certaine manière,
- La modernisation de la flotte puisque des avions de la flotte plus modernes et plus récents font moins de bruit à passagers transportés que des avions plus anciens,
- La répartition des mouvements entre jour, soir et nuit, l'indice étant basé sur le Lden.

Voilà les quatre facteurs qui influent sur cet indice global un peu abstrait, qui est l'indice global mesuré pondéré et dont nous faisons l'hypothèse qu'il restera, c'est ce qui est écrit dans les textes, au niveau qu'il connaît ou qu'il a connu avant 2002.

Cela nous donne deux scénarios :

Le premier est le scénario A qui donne 680.000 mouvements.

Les deux scénarios - je fais une digression commune - supposent une augmentation assez importante de ce que l'on appelle l'emport moyen des avions, à savoir le nombre de passagers dans chaque avion. Ce critère est déterminant. Si vous avez x passagers et un emport moyen y , le nombre de mouvements s'en déduit : x divisé par y .

Ayant fait un scénario de demande de nombre de passagers, l'élément important est de savoir combien il y aura de passagers en moyenne par avion.

Nous avons joint en annexe dans le document qui vous a été distribué un certain nombre de nos développements qui seront beaucoup plus précis dans le dossier final du Plan d'Exposition au Bruit, mais qui montrent que cet emport moyen va augmenter assez sensiblement dans les années à venir.

Premier facteur probablement : le taux de remplissage des avions va assez sensiblement augmenter. Nous sommes en moyenne aujourd'hui à 69 % de taux de remplissage. Il suffirait, c'est facile à dire, mais si les avions étaient remplis à 100 %, on dépasserait le taux d'emport qui est là.

Mais en même temps nous avons une évolution structurelle de la structure du trafic avec une augmentation très sensible. Nous avons fait des études segment par segment. La demande très fortement croissante sur les trafics internationaux notamment en direction de l'Asie Pacifique, qui augmente très fortement, les trafics domestiques n'augmentent pas et, au regard de la structure du trafic et de l'évolution prévue du marché, ce que les constructeur proposent comme avion, sans parler de l'A 380 qui n'aura pas d'aspect décisif sur tout ce dont on parle ici, il jouera sans doute un peu, il ne va pas modifier fondamentalement les chiffres que nous présentons là, mais globalement, l'avion le plus vendu aujourd'hui est l'A320, qui correspond à un emport de ce que nous avons supposé ici.

Dans les deux scénarios, nous faisons l'hypothèse d'une augmentation du taux d'emport de 40 % comparé à aujourd'hui, ce qui n'est pas absurde. On constate cette augmentation moyenne du taux de l'emport depuis la reprise, depuis 2003, 2004, 2005, elle est mesurable, et cela mettrait Roissy à un chiffre comparable à ce qu'a aujourd'hui Heathrow. Nous avons à Roissy des taux beaucoup plus faibles que ce connaît par exemple Heathrow.

Nombre de passagers, taux d'emport, cela donne un scénario A avec 680.000 mouvements qui permet de satisfaire la demande avec des hypothèses, que je n'explique pas tout de suite mais qui sont dans vos études et qui seront dans le dossier définitif de PEB, de modernisation de flotte qui montrent que ce

trafic respecterait le plafonnement de l'indice de la gêne sonore tel qu'il a été défini dans l'arrêté de 2003.

Le scénario B n'est pas basé sur d'autres critères de demande ou d'autres scénarios sur le taux d'emport, mais basé sur l'idée que, peut-être, nous sommes trop optimistes dans le rythme de modernisation de la flotte.

Evidemment, le scénario A passe si les compagnies s'adaptent et mettent en oeuvre des avions moins bruyants qu'aujourd'hui, sinon ils ne respecteraient pas le plafonnement de la gêne sonore.

Dans le scénario B, on suppose que ce rythme de modernisation est un peu plus faible, on arrive seulement à 620.000 mouvements et à une demande qui doit être traitée, on ne pourra avec le même taux d'emport transporter toute la demande qui s'exprime, mais le plafonnement de la gêne sonore jouera dans ce scénario.

Voilà sur nos hypothèses.

ADP fait tourner tout cela à partir d'une structure très précise de mouvements d'avions qui sont sous-jacents à ces hypothèses, avec ces modèles et nous a tracé les cartes correspondantes.

La première carte est le rappel du scénario court terme. Si l'on ajoute les hypothèses du PGS, c'est la courbe que vous avez là, mais vous les verrez mieux dans les dossiers qui ont été envoyés.

La deuxième carte est le scénario long terme avec 680.000 mouvements et, la troisième, le scénario long terme 620.000 mouvements.

J'invite simplement, et c'est là ce qui nous permet d'être relativement sereins sur l'adoption du PEB : quelles que soient les incertitudes sur le nombre de mouvements qui existent, puisque personne ne peut le nier, il faut vraiment avoir de bonnes lunettes pour voir la différence entre les deux cartes 680.000 et 620.000. Elles sont très légères dans certaines pointes, les cartes sont un peu différentes, mais c'est je dirai normal et naturel,

puisque fonctionne dans les deux cas un indice de plafonnement de la gêne sonore qui a finalement comme vertu de stabiliser les choses par rapport à tous les PEB.

En réalité, cet exercice montre que les courbes de long terme sont assez voisines lorsqu'on prend des scénarios raisonnables, c'est-à-dire qui essaient de traduire la demande, de respecter l'arrêté de plafonnement de la gêne sonore et d'en déduire un nombre de mouvements d'avion dans des fourchettes qui ne peuvent être n'importe quoi. On arrive à des courbes vraiment très très proches. Et, sur le long terme, il y a peu d'incertitudes sur la façon dont ces courbes se déroulent.

Voilà ce que je voulais dire sur cette présentation très rapide. Mais nous répondrons bien sûr à toutes les questions.

Dernier transparent après les courbes : on pourrait imaginer, je n'exclus pas, si la commission le souhaite, que l'on regarde d'autres scénarios encore, mais je ne pense pas qu'ils seraient plus vraisemblables que les deux que l'on a présentés. En tout état de cause, je pense qu'ils donneraient des courbes quasi identiques. Il y a donc une certaine stabilité assurée par cet arrêté 2003 sur le plafonnement de l'énergie sonore dans cette mécanique de PEB.

Pour ce qui est du choix des valeurs d'indices, je souhaite faire une seule observation. Pour ce qui est de la zone C, je soumetts à la commission l'idée suivante : dans les 3 indices possibles pour la zone C : 55, 56 et 57, il y en a un qui donne une courbe pour l'indice de long terme – 56 – très très proche de la courbe du PGS. Pour les populations concernées, je pense que ce serait sans doute plus facile à expliquer si la commission souhaitait proposer 56, mais c'est votre responsabilité et plus la mienne.

Pour la zone B, je n'ai pas fait une telle proposition, le choix est entre 62 et 65. Par rapport au PGS, quand on regarde la zone 2, elle est de toute manière incluse dans l'ensemble des courbes de choix possible entre 62 et 65.

La zone 2 du PGS sera donc toujours inclus dans le PEB quelle que soit la courbe PEB que l'on retiendra...

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Dans les cartes que vous avez présentées, il y a les hypothèses et vous faites des scénarios de mouvements. J'ai une précision à vous demander : s'agit-il uniquement de mouvements commerciaux ou de mouvements IFR ? Ce n'est pas précisé.

Les documents qui nous ont été donnés ce matin ne précisent pas non plus encore dans le premier graphique l'ensemble des mouvements sur la plate-forme : 516.000 alors que l'on a plus de 526.000. Je trouve cela dommage. On avait déjà fait la remarque à ADP. Il serait temps de nous donner un graphique complet au moins en première page du détail derrière avec le nombre total de mouvements sur la plate-forme, donc précisez déjà dans les cartes ce premier point.

Deuxième remarque : toujours sur hypothèse basse d'évolution de trafic. On sait la propension des experts à se tromper aussi bien à la hausse qu'à la baisse. Il sera donc très difficile toujours de se prononcer sur ce type de scénario toujours hypothèse basse de reprendre un trafic de 3 % alors que, vous l'avez dit, c'est plutôt 6 % en 2004.

Effectivement, cours du pétrole, on va rejeter. On voit bien le développement de Roissy, pas de mesure de protection des riverains. Vous avez évoqué le taux d'emport. Londres, les aéroports londoniens, c'est 25 à 30 % de plus que Roissy. Vous nous présentez cela comme une hypothèse à long terme d'augmenter le taux d'emport. J'aurais préféré l'avoir à court terme.

Ce sont les mesures que l'association demande depuis des années. Il est dommage de le présenter à long terme alors que l'on peut le faire maintenant.

Voilà les quelques remarques. Je ne vais pas monopoliser la parole, je vais la laisser aux autres, mais j'y reviendrai tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Sur la première question... ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE CDG).- Monsieur MACHURON, nous avons eu une réunion récemment en présence de M. le Député Maire, à Gonesse et nous nous sommes expliqués. Les graphiques n'indiquent pour l'instant que les mouvements commerciaux. Nous allons rectifier à l'intérieur d'Aéroports de Paris pour présenter les mouvements globaux. Il faut majorer, nous l'avons dit l'autre jour en réunion, les chiffres qui étaient présentés dans les tableaux de 9.000 et quelques mouvements, globalement 10.000 si vous voulez pour faire court. Ce sera rectifié pour faire justice à la demande. C'est pour le graphique présenté pour le court terme dans l'hypothèse du dossier.

M. AYOUN - Les cartes 620 et 680 ont bel et bien été prises en incluant tous mouvements, commerciaux et non commerciaux.

M. LE PRESIDENT.- Ce dont on parle, ce sont les mouvements globaux.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Il faudrait le préciser.

M. SCHWACH.- Nous allons le préciser, mais vous le trouvez dans l'annexe 2, page 3, dans la note de bas de page où l'on dit que ce sont les mouvements commerciaux et non commerciaux et il y a eu 9.230 vols non commerciaux.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Donc en 2004 c'est 526.000.

M. LE PRESIDENT.- C'est le chiffre qui figure ici.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Dans la suite, je voudrais quelques éclaircissements sur ce que vous avez présenté. Votre point de départ, c'est plus 3 % et 5 % par an. J'ai bien compris que ce n'était pas mécanique sur les vingt ans et qu'il ne fallait pas additionner chaque année les 3 %, mais tout de même, si on fait cet exercice, dans vingt ans, on a 300.000 mouvements supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

En hypothèse haute, vous arrivez à 680.000. D'autres éléments interviennent que vous avez précisés, mais néanmoins, je souhaiterais que la démonstration nous soit mathématiquement précisée. Je voudrais savoir quels sont les modèles qui ont tourné et quel est le calcul précis qui vous a amené à 620.000 et 680.000 mouvements.

Je m'interroge, je suis interpellé. Je ne crois pas que ce soit tout à fait crédible. C'est une façon de nous dire : regardez, finalement, la croissance est modérée mais quand on voit, vous avez rappelé les chiffres, et vous n'avez parlé que des passagers, je voudrais que l'on parle aussi du fret, votre raisonnement porte surtout, vous avez surtout parlé des passagers, mais j'aurais besoin de quelques précisions.

Quant à l'emport, vous faites l'hypothèse qu'il va augmenter de 40 %. Certes, il augmente, beaucoup moins qu'à Londres. Je voudrais savoir si l'on a un peu regardé les choses, parce qu'à Londres en particulier, faut-il être un hub réellement ? Je ne le crois pas.

Les effets du hub, il y a là un concept évidemment qui fonctionne bien et qui est une réalité sur Roissy, avec sur le plan économique la validité que l'on sait, je crois que ce sont les effets pervers du hub sur l'emport, qui ne le font pas progresser aussi vite qu'il le faudrait.

J'aimerais que l'on puisse regarder les rapports entre l'évolution envisagée de l'emport moyen, mais aussi le hub qui va

continuer à fonctionner, qui doit être renforcé dans son principe, dans son fonctionnement.

Je crois qu'il y a une contradiction : 40 % c'est beaucoup, même si aujourd'hui vous fondez cette prévision sur une augmentation qui est toute récente.

A partir de là, évidemment, vous ne serez pas étonnés, si l'on vous suit dans les hypothèses, 680.000 mouvements, dans l'hypothèse haute, dans l'hypothèse basse 620.000 dans vingt ans, arrive-t-on à absorber la croissance de la demande de transport aérien ? Puisque vous êtes le responsable des affaires stratégiques, quid du troisième aéroport peut-être nécessaire ?

M. SCHWACH.- Premier point : la demande, encore une fois, c'est la demande, nous avons explicité ces éléments dans l'annexe 2. Sans donner tous les modèles, j'essaierai de vous donner, je ne sais pas si c'est le lieu la semaine prochaine, puisque nous aurons un débat assez compliqué déjà, mais lorsqu'on regardera le Plan d'Exposition au Bruit, je vous en donnerai vraiment le détail des prévisions des modèles et des études que nous avons faites.

L'annexe 2 explique assez clairement, au moins sur le plan qualitatif, les hypothèses, en les découpant passager/fret.

Premier point : comment prendre en compte l'augmentation de la demande ? 3 % par an est notre hypothèse. C'est l'hypothèse la plus crédible aujourd'hui comparée à ce que l'on sait.

Si vous cumulez 3 % par an, sur vingt ans, cela fait une augmentation considérable et cela donne, pourquoi pas le dire, la prévision de chiffre de passagers de l'ordre de 95 millions, qui serait la demande spontanée, qui souhaiteraient partir de Roissy.

En face de cela, vous avez des hypothèses sur l'emport.

Je les ai explicitées dans l'annexe 2. L'emport évolue, on a mis les facteurs qui conduisent à faire des simulations sur l'emport.

Premièrement, la croissance est surtout liée au trafic international hors Union Européenne, Asie Pacifique, Amérique du Sud. Ces marchés à fort peuplement, mais à revenus nettement plus faibles que l'Union Européenne, se développeront à l'évidence par des gros porteurs, pas par des petits porteurs. C'est la croissance la plus forte.

Deuxièmement, la structure de la demande continue à être tirée non pas par les motifs professionnels, mais par les voyages type personnel, famille, tourisme etc. Cette demande, qui est à tarif modéré, va aussi pousser à avoir des avions plus importants, à densifier les mouvements.

Troisièmement, de nouveaux opérateurs arrivent sur les marchés émergents. Nous aurons un jour ou l'autre à traiter des avions indiens, chinois etc..., qui sont dans la même logique.

Quatrièmement, à 680.000, le ciel de Roissy, les pistes etc..., ne sont pas extensibles à l'infini. On pourrait imaginer un peu plus, bien entendu, mais on arrive à quelque chose qui sera une situation de limite de capacité et les créneaux qui sont rares, seront de plus en plus difficiles à avoir et vont pousser à avoir des trafics sur Roissy avec moins d'avions de type aménagement du territoire avec seulement une vingtaine de passagers et utiliser les créneaux existants par des avions ayant plus de passagers.

De même, les performances environnementales avec l'évolution de la flotte, conduisent à moderniser la flotte et les avions aujourd'hui sur le catalogue des constructeurs, en moyenne, sont un peu plus élevés que ceux qui existent à Roissy.

Tous ces éléments-là, plus la question du taux de remplissage que j'évoquais tout à l'heure, nous amènent à faire cette hypothèse. Vous avez la courbe page 3 de ce que l'on connaît depuis 1990 d'une augmentation en tendance continue de l'emport moyen.

Nous faisons l'hypothèse que cette augmentation se prolongera dans les années à venir. Je réponds à votre question : pourquoi ne peut-on pas le faire tout de suite ? Parce que c'est une tendance, c'est le trafic asiatique, le trafic ceci, etc...

Je ne peux décréter aujourd'hui que l'on n'accepte plus que des avions chinois. Il faut laisser cette tendance se développer. Je ne peux imposer aux compagnies les volumes de leurs avions.

On constate économiquement que cette tendance est réaliste et se poursuit.

Si vous faites ce calcul, cela vous donne, le chiffre est dans le tableau, pour les passagers, un taux d'emport moyen de 150. Si vous divisez le nombre de passagers par le taux d'emport, vous obtenez le nombre de mouvements.

Même raisonnement sur le fret où nous avons une hypothèse d'augmentation qui est de 6 % en volume. Interrogez FEDEX, ses projets sont d'augmenter l'emport moyen de ses avions. Là aussi, le nombre de mouvements de fret n'augmentera pas de 3 à 6 %. Nous pensons que le nombre de mouvements augmentera beaucoup moins : de 0,6 %.

M. PRINCE (MNLE 93).- Monsieur le Préfet...

M. SCHWACH (DGAC).- Excusez-moi, je n'ai pas terminé. Votre question a un aspect très important que je n'ai pas évoqué : le troisième aéroport.

Je vous ai dit et je le répète : dans notre scénario à 620.000, qui est basé sur le fait que la limitation de la gêne sonore empêche de développer davantage de mouvements, là, effectivement, la demande spontanée qui s'exprimerait à Roissy n'est pas satisfaite. Cela pose donc la question, pas forcément ipso facto d'un troisième aéroport, on peut réfléchir sur les réseaux d'aéroports, tout ce que l'on veut, mais ce scénario a comme conséquence que toute la demande qui s'exprimerait

spontanément sur Roissy ne sera pas satisfaite sur Roissy et devra chercher d'autres destinations.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur PRINCE...

M. PRINCE (MNLE 93).- Notre discussion est faussée dès le départ par les bases qui ont été posées. On part du plafonnement de la gêne sonore, c'est-à-dire que l'on admet que la gêne sonore est acceptée à l'heure actuelle et qu'elle doit continuer au même niveau.

Il est bien évident que c'est une dimension que l'on ne partage pas du tout et que ne partagent pas du tout les populations qui sont sous les trajectoires. C'est le premier point.

Deuxième point totalement absent : le problème des conséquences du transport aérien sur la planète, et là on part avec l'idée que l'on peut développer notre transport aérien en fonction d'une demande quelle qu'elle soit.

Il est évident que ces deux dimensions non prises en compte faussent totalement les bases sur lesquelles on est amené à discuter.

Aujourd'hui, sont fixées soit des fourchettes, soit des normes pour A et D qui correspondent à ce plafonnement de la gêne sonore. Cela dit, on peut aussi avoir comme ambition une réduction, c'est-à-dire non pas les chiffres qui nous sont donnés mais des chiffres inférieurs.

Quand on regarde les raisons pour lesquelles le trafic se développe, quand on regarde la manière dont il se développe, il est bien évident que l'on peut aller beaucoup plus loin dans la diminution de la gêne sonore. C'est une volonté, une volonté qui ne va pas être exprimée au sein de la CCE, tout du moins dans ses décisions puisque, dès le départ, on bloque la base à partir de laquelle on peut discuter. En dessous, on n'a pas le droit de discuter.

Il est bien évident que, pour une association d'environnement, il y a une gêne très forte et, par ailleurs, une inquiétude. Aujourd'hui, on dit, et vous venez de le répéter, que le trafic aérien va augmenter en fonction de demandes qui nécessiteront de baisser les coûts des tarifs populaires, c'est-à-dire qu'en fin de compte on va jouer sur quoi ?

On va jouer sur un certain nombre de facteurs dont celui du ralentissement de l'amélioration des avions puisqu'on admet, et on le voit dans un document qui nous a été donné, on voit encore traîner des chapitres 2 dans les Etats alors que les chapitres 2 sont interdits. C'était un gain, ce n'est pas appliqué. Vous parliez tout à l'heure de non application, ce n'est pas appliqué. En plus de cela, on aura, pour baisser les prix, tout un tas de raisons qui vont amener à ce que la gêne sonore augmente et que la sécurité soit mise en cause.

Je rappelle tout de même qu'il est avéré que l'accident du Concorde est dû à une pièce qui ne devait pas être sur l'appareil et qui traînait sur l'aéroport. Par conséquent, il y a bien là un certain nombre de mesures qui n'ont pas été prises.

On sait très bien que la baisse des coûts, ce sera ce genre de choses, plus d'autres aspects qui ne peuvent amener qu'à des inconvénients.

On voit par exemple dans les chiffres donnés par ADP pour lesquels on aurait pu penser que les changements de trajectoire, ce travail qui a été fait il y a deux ans, auraient amené que le nombre d'atterrissages ou décollages qui ne sont pas conformes aurait pu baisser. Les raisons qui nous étaient données étaient qu'en fin de compte il y avait une surchauffe. Cette surchauffe n'existe soi-disant plus, et pourtant le nombre ne baisse pas et le nombre de sanctions prises montre bien qu'en fin de compte c'est parce que les commandants de bord sont autorisés à aller en dehors de leur trajectoire. Ce ne peut être que pour des raisons d'encombrement. C'est-à-dire qu'on a là une gêne sonore supplémentaire, puisqu'à chaque fois que l'on dévie un avion, ce n'est pas pour le laisser sur sa trajectoire, cela va bien ailleurs, etc...

Par conséquent, et je m'arrêterai là, pour le moment, les bases sont faussées, c'est le point essentiel, et elles risquent d'être d'autant plus faussées dans l'avenir.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. TOURNAY (Pdt AREC – Plaine de France).- Je voudrais revenir, si vous le permettez, sur les hypothèses qui ont été présentées dans les transparents.

Ce que j'ai retenu, c'est la répétition de l'hypothèse principale : respect du plafonnement en énergie sonore globale. D'autres hypothèses ont été prises en compte, mais le fait que le Lden soit retenu comme élément de calcul fait que, lorsque l'on change la répartition jour/nuit en faisant varier le nombre de mouvements le jour et le nombre de mouvements la nuit, dans un certain nombre d'années, on pourra très bien respecter le plafonnement de l'énergie sonore globale en dépassant les 620.000 ou les 650.000, mais en supprimant par exemple les vols de nuit.

Un vol de nuit est pondéré à 10 fois l'énergie sonore du vol de jour. Supposons que l'on puisse supprimer ces vols de nuit et que l'on profite de ce gain pour remplacer un avion de nuit par 10 avions de jour, alors là, on va dépasser très largement les 620.000 et les 650.000, tout en respectant la règle fondamentale du plafonnement de l'énergie sonore.

Supprimer les vols de nuit est intéressant, nous le souhaitons... mais à condition de ne pas supprimer 10 vols de nuit en les remplaçant par 100 vols de jour ! Voilà ma réflexion.

Merci, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Un des sujets essentiels est ce problème de vols de nuit, qui est une préoccupation majeure de la part des élus et des riverains.

Cette idée du plafonnement de l'indicateur d'énergie sonore globale est, je crois, un élément d'incitation forte pour limiter de manière très importante les vols de nuit. Ceci va dans le bon sens. Je crois que votre raisonnement est tout à fait exact, mais cela va tout de même dans le bon sens de la réduction de la gêne sonore globale.

Je crois que tout l'intérêt de ce plafonnement de l'indicateur d'énergie sonore est justement ce facteur incitatif de supprimer de plus en plus les vols de nuit, qui est tout de même la préoccupation majeure.

Je pense que les habitants des communes concernées sont plus perturbés par les vols de nuit que par les vols à 11 heures du matin. Et tout élément qui conduira à réduire de manière la plus forte possible les vols de nuit est positif. Nous sommes bien d'accord sur ce point ?

M. TOURNAY (AREC).- Oui, mais à condition que ce ne soit pas remplacé par...

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous avez indiqué par ailleurs est exact.

M. BLAZY (Député-Maire de Gonesse).- On ne peut être d'accord, Monsieur le Président, ce n'est pas possible !

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Je ne suis pas du tout d'accord, on ne peut pas tenir ce raisonnement. Michel TOURNAY a tout à fait raison. Un vol de nuit représente 10 vols de jour pour résumer, on ne va pas rentrer dans le détail parce qu'on pourrait aller beaucoup plus loin. On ne peut tenir le raisonnement que parce que l'on milite pour pouvoir avoir une période de repos essentielle à la santé dans une période consécutive de quelques heures sans génération de bruit, parce on va offrir cette période

aux riverains, on pourra, dans la journée, en faire autant que l'on veut !

Vous venez de dire qu'à 680.000 le ciel sera chargé et qu'il n'y aura plus de créneaux. Cela veut dire quoi ? Que vous allez soumettre la population à un bruit continu, permanent ? Il y a des conséquences sur la santé extraordinaires !

Vous avez des responsabilités en tant que représentant de l'Etat. On l'a vu dans d'autres affaires, mais maintenant cela va éclater !

Quand on voit que l'on ferme les écoles – un rapport est sorti – parce que l'apprentissage des enfants se fait mal : facteur bruit ! On ne peut pas soumettre la population à un rythme continu de bruit intensif dans la journée, même si on leur offre une période de 5 heures consécutives de repos la nuit. On ne peut tenir ce raisonnement de remplacer un pour dix !

M. LE PRESIDENT.- Mais vous êtes bien d'accord pour pondérer différemment les vols de nuit et les vols de jour ?

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Oui ! Mais ne remplaçons pas, c'est un marché de dupes !

M. CUZON (Environnement 93).- Ce qui m'étonne c'est que, par rapport à ce PEB, l'Etat ne précise pas ses objectifs. J'ai entendu M. RAFFARIN, il n'y a pas si longtemps, parler de diviser par 4 les gaz à effet de serre en 2050. Est-ce encore un objectif ou pas ? On n'en a pas l'impression puisque la demande 3 % par an est pratiquement doublée dans 25 ans. Cet élément est fondamental parce qu'il y a la pollution et le bruit, tout cela va de pair. Le pétrole, c'est tout ce qui nous gêne et c'est la production globale de pétrole.

Autre élément : les objectifs ne sont pas précisés, mais des hypothèses ne sont pas précisées du tout dans le rapport. Quid de la demande si le prix du pétrole est multiplié par 5 ou

10 ? Il y a des hypothèses où le pétrole serait à 300 dollars en 2020, il y a beaucoup d'hypothèses. Avez-vous fait des hypothèses autres par rapport à cela ?

Autre élément du débat : quid des taxes sur le kérosène ? Le Président de la République réclame des taxes sur le kérosène et c'est la moindre des choses quand on sait qu'il faut réduire à la fois les kilomètres de voitures et les kilomètres d'avions. Il est donc urgent d'avoir une taxe sur le kérosène. Apparemment, vous ne l'avez pas pris comme hypothèse. Quelque part, l'Etat ne le souhaite pas vraiment.

On a un dossier qui est au fil de l'eau, mais on n'a pas vraiment, sauf précisions de votre part, étudié sérieusement des hypothèses en matière de prix du pétrole. Cela change beaucoup de données. Le tourisme de masse, apparemment les Chinois qui vont venir en masse ici, ce n'est pas du tout évident en fonction de l'évolution du prix du pétrole.

M. LE PRESIDENT.- Je croyais comprendre que certains parmi vous considéraient que les hypothèses n'étaient pas crédibles car trop basses par rapport à l'évolution prévisible. Et d'autres parmi vous, c'est la diversité, considèrent que les hypothèses sont trop ambitieuses.

Aujourd'hui, je crois que vous ne trouverez pas un économiste qui pourra vous dire quelle sera l'évolution du PIB de l'Europe, de l'Asie, en 2020. L'évolution de la croissance économique est un facteur important.

Peu de gens peuvent vous dire quelle est la fourchette, ou alors elle sera très large, d'évolution du prix du pétrole ou du kérosène en 2020.

Ce qui est important, je crois, c'est d'avoir des scénarios différents qui ne prennent pas qu'un seul paramètre - je crois que c'est un des éléments fondamentaux de l'évolution, qui est assez nouveau, c'est très important - parce que, dans la gêne ressentie par les riverains, il y a un certain nombre de paramètres différents.

Nous sommes à une échéance de 2025. Evidemment, à cette échéance, les incertitudes sont fortes.

Ce qui est important, je crois, c'est que l'on prenne un faisceau d'hypothèses. Cet ensemble d'hypothèses donne un scénario, nous avons des scénarios assez divers et on regarde ce que cela donne avec l'hypothèse dont on vous communiquera les modes d'emploi.

On observe qu'avec des scénarios relativement différents, des scénarios bâtis à partir de plusieurs éléments, (dont les mouvements) on obtient des courbes extrêmement voisines. C'est un peu différent en fonction du Lden que l'on choisit, mais pour un Lden donné, cela conduit à des résultats très voisins.

Par rapport à l'exercice qui est demandé, à la demande de révision du PEB et à l'avis de la CCE sur le choix de l'indice, ce sont des éléments assez pertinents.

On constate avec des scénarios assez différents que la sensibilité est très faible quant au sujet qui nous préoccupe.

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Le problème qui me choque aussi, c'est les coeurs de villages. On avait longuement dit que l'on voulait pouvoir les aménager à notre convenance, bien entendu en demandant des mesures d'isolation, des choses comme cela. Et là on est en train de nous bloquer tous nos POS et nos PLU, et on n'arrivera pas à maintenir nos commerces. Je suis à environ 20 km de l'aéroport et je suis autant gêné qu'une commune comme Thieux. Ce n'est pas possible ! Nous avons de gros problèmes.

Je veux pouvoir maintenir tous mes commerces. Chaque fois que je viens dans ces réunions, je dis toujours la même chose et j'ai l'impression de me répéter, mais je vois que c'est toujours le pot de terre contre le pot de fer.

C'est primordial pour nous, sinon nos communes vont périlcliter. Essayez de moduler un peu votre approche des coeurs de village, car ce sera catastrophique pour nous.

M. SCHWACH (DGAC).- Je ne sais pas avec précision comment se présentent les choses dans votre zone, mais si vous êtes en zone C...

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Oui.

M. SCHWACH (DGAC).- ... je rappelle ce que j'évoquais tout à l'heure : cette possibilité de renouvellement urbain de quartiers ou de villages, cette opération de réaménagements urbains qui existe et qui peut être mise en œuvre. C'est une disposition récente.

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- A condition que la population ne soit pas en augmentation. Cela bloque tout. Quelqu'un qui a un logement, que voulez-vous que l'on fasse derrière ? On ne va pas le mettre dehors ! Les gens partent.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Ils ne font pas d'enfants !

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Non, c'est un gros problème !

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Comme mon collègue de Seine-et-Marne, mais vous connaissez bien, Monsieur le Préfet, quelle est la problématique. Effectivement, le PEB qui sera révisé va élargir les zones de prévention de l'urbanisme au voisinage de l'aéroport de Roissy. A première vue, du fait de l'augmentation prévisible du trafic, c'est nécessaire, c'est une

bonne chose. Le problème est ensuite la gestion de la réalité pour les villes et les villages autour de Roissy, la réalité telle que les maires doivent ensuite la gérer. De ce point de vue, on n'a pas pensé suffisamment la question.

Au niveau de la loi, on a essayé avec mon collègue SELLIER de la faire un peu évoluer, non pas en disant qu'il faut favoriser les extensions urbaines, non, mais il faut au moins permettre un renouvellement urbain, c'est-à-dire reconstruire le village sur le village et reconstruire la ville sur la ville pour éviter le dépérissement urbain, avec des phénomènes, nous sommes en banlieue, de paupérisation inévitable qui s'ensuivent, parce que ce ne sont pas les mêmes populations qui remplacent les populations existantes bien souvent. Il y a donc des problèmes d'équilibre et de déséquilibre directement.

Tout cela, ce ne sont pas uniquement les mécanismes qui ont pu être mis au point par exemple de façon un peu prototype à Gonesse qui sont d'ailleurs les mêmes mécanismes qui pourraient répondre aux questions pour les villages.

Je crois que l'étude qui avait été faite, et qui est restée dans les tiroirs depuis, du temps du Ministère GAYSSOT sur les cours, les villages, les centre-villes, qui présentait des mesures d'accompagnement pour financer par exemple des surcoûts liés à des opérations de renouvellement urbain nécessaires, qui à la fois respectent la loi, pas de population nouvelle, mais renouvellement urbain possible, c'est à reprendre complètement.

Je pense que cela pourrait être la vocation des communautés aéroportuaires si elles voient le jour et surtout si elles ont les moyens de voir le jour.

L'Etat pourrait prendre, en revanche, de lui-même aussi les initiatives. Ce qui n'a pas été fait.

Il est vrai que les maires, nous sommes un peu là face à ces réalités et à ces contradictions qu'il faut gérer bien évidemment.

On ne peut pas, comme je l'ai souvent trop entendu, être indifférent à cette question et on ne peut pas considérer que,

pour nos villes et nos villages, sinon il faut avoir le courage de le dire : rachetons tout et pratiquons la technique du barrage, c'est-à-dire que l'on inonde la zone dans laquelle le barrage doit être construit et on détruit. C'est impensable, c'est impensable, on ne peut l'imaginer un seul instant !

Le coût économique mais le coût social seraient considérables, et les Maires que nous sommes ne pouvons imaginer un tel scénario.

Il faut donc le traiter évidemment réellement, comme il se doit. Aucun d'entre nous ne demandons que nos villes, on nous a souvent accusés d'avoir signé des permis de construire, on connaît bien la responsabilité de l'Etat, le PEB c'est bien l'Etat. Je crois qu'il faut sur cette question et par rapport à Roissy en particulier trouver de nouvelles réponses, et il est vrai que nous sommes demandeurs.

Je voulais conforter l'intervention de mon collègue.

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- En plus de cela, le Plan d'Exposition au Bruit sera bloqué pendant 25 ans. Ce n'est pas possible !

M. LE PRESIDENT.- Le Plan d'Exposition au Bruit peut être révisé.

Quelques éléments : tout d'abord, certains parmi vous disent que la gêne sonore est déjà aujourd'hui trop importante.

A partir de ce constat, vous êtes bien d'accord qu'il n'est pas question aujourd'hui d'augmenter les populations soumises à des nuisances. C'est la première préoccupation. La fonction du Plan d'Exposition au Bruit est de dire : il ne faut pas exposer des populations nouvelles au bruit aérien. Je crois que personne ne peut contester cela.

Il peut y avoir des cas particuliers, mais aujourd'hui, il est bien indiqué que, dans la zone C, des secteurs peuvent être délimités à l'intérieur desquels le renouvellement urbain de

quartiers ou de villages, des opérations de réhabilitation, de réaménagement urbain peuvent être autorisés à condition que cela n'entraîne pas d'augmentation des populations soumises aux nuisances sonores.

J'ai tendance à penser que ceci répond à votre question. S'il y a un centre du village où il y a des aménagements, ce n'est pas totalement impossible, dès lors que l'on n'augmente pas la population. Mais peut-on vraiment accepter que, même dans la zone C, la population augmente ? Non, je crois que ce ne serait pas raisonnable d'étendre la population dans les zones où il y a un bruit de type de zone C.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Il faudrait une réponse juridique essentiellement.

M. LE PRESIDENT.- Pas juridique, de principe. J'entends souvent qu'il y a beaucoup de populations qui sont soumises au bruit. Premier principe : il ne faut pas l'augmenter, il faut si possible le diminuer.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Il faut même le diminuer pour les populations existantes !

M. LE PRESIDENT.- Oui. Le projet de PEB est plus protecteur. Je crois que c'est bon. Quel est l' élu ou le responsable qui peut dire : on souhaite augmenter à l'avenir les populations soumises au bruit aérien de Roissy ?

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Les gens sont là depuis le début ! C'est faux, excusez-moi, cela ne va pas du tout dans le sens. Les gens sont sur place. On nous fait faire des écoles parce qu'il faut recevoir les gens. Où vont-ils travailler ? A Roissy et du bruit ils en entendent toute la journée ! Ils vont travailler à Roissy, ils rentrent le soir. On fait une école qui coûte

environ pour parler en francs 7 millions de francs, un groupe scolaire tout neuf, et peut-être que dans un an on me dira : "attendez, les gens restent ici, les enfants vont en 6^{ème}" et qu'est-ce que je fais de l'école ? Quelque chose ne va pas. Soit la préfecture nous interdit de construire des écoles, des commerces et toutes ces choses là... Il y a quelque chose qui ne va pas ! On met de l'argent dans tout cela... L'Etat se contredit complètement !

M. LE PRESIDENT.- Quelle est la contradiction de l'Etat ?

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Il faut faire des écoles. Je fais une classe en plus...

M. LE PRESIDENT.- L'Etat n'a jamais dit qu'il fallait faire des écoles. Je serais étonné que le Préfet de Seine-et-Marne dise qu'il faut construire une école dans votre ville.

M. LEFRANC (Maire de Monthyon).- Ah bon ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Il y a des populations à scolariser.

M. LE PRESIDENT.- Il faut que les équipements soient adaptés à la population existante et à l'évolution de la population et non l'inverse. On est bien d'accord.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est de la théorie, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Non, ce n'est pas de la théorie. Il faut avoir quelques idées en termes d'aménagement sur le moyen long terme.

M. BONTOUX (Maire de Mitry-Mory).- En terme d'aménagement, je pense que le débat est un peu faussé et je crois que mon collègue député-maire M. BLAZY avait bien centré la question avec toutes les associations.

Le problème n'est pas la population, mais le niveau sonore actuellement. Ce que nous enregistrons sur le secteur de Roissy est trop élevé. Nous le disons depuis des années et il nous semble qu'il n'y a pas beaucoup d'amélioration et qu'il y a de plus en plus d'avions, certes beaucoup moins bruyants qu'un certain nombre d'avions autrefois.

Gardons tout de même en tête que les populations existaient avant à Roissy, que les villages – mon collègue de Monthyon peut le dire – existaient et le bourg de Gonesse comme celui de Mitry bien avant que n'existent les avions. Il y avait beaucoup de population et, en rapport à la population francilienne, énormément de population dans la plaine de France. Il y avait des centaines de paysans, d'ouvriers agricoles dans ces régions, qui habitaient sur place. Voyons, regardons cela. C'est le premier point.

Deuxième point : ce n'est pas très sérieux quand on dit qu'il ne faut pas construire d'écoles ou des logements supplémentaires etc. Je trouve qu'il faut remettre la question à l'endroit. La question est : moins de nuisances sonores.

Les populations, on ne va pas leur faire faire 40, 50 kilomètres pour aller travailler sur Roissy. Prenons le rayon de 20 km autour de Roissy - mon collègue a calculé - vous rendez-vous compte de ce que cela représente comme potentiel économique mondial ? On n'est même plus dans l'Ile-de-France.

Rendez-vous compte de ce que représente un rayon de 20 km, on va jusqu'au Stade de France. Il faut imaginer les dizaines de zones d'activité, les centaines de milliers d'habitants.

Essayons, que l'Etat réfléchisse à une autre conception des choses, c'est ce que nous avons demandé, un développement durable, cela veut dire moins de bruit, limiter le développement de Roissy et s'en tenir à ce que l'on avait - Jean-Pierre BLAZY l'évoquait à l'instant - le nombre de vols, le nombre de passagers, essayons de se tenir à cela. Le taux de croissance que vous nous offrez nous apparaît exorbitant, énorme !

Même si les avions font un peu moins de bruit, même si l'on réglemente, c'est énorme. La bataille sur l'emport, vous l'avez dit vous-même, est une tendance. Mais, en attendant, il y a des générations d'avions. C'est peut être une tendance à 15, 20 ou 30 ans, peut-être fera-t-on des avions de 1.000 places, mais il n'empêche que le hub entraîne, avec cette correspondance, des moindres emports.

On le sait puisque cela a été étudié, et c'est d'ailleurs à cela que devrait servir la commission permanente de travailler et d'étudier les dossiers et non pas de débattre politiquement, ce n'est pas le lieu. Le lieu, c'est la CCE.

Ici, c'est un lieu de travail, c'est ce qu'ont voulu à la fois le législateur et ceux qui ont, comme nous, travaillé à la préparation de la loi, c'est un travail technique.

Je m'excuse, je ne voulais pas intervenir, mais c'est parce qu'on a parlé d'urbanisme en sachant qu'il ne faut pas empêcher de construire. La preuve : on nous impose l'ancien Plan d'Exposition au Bruit et on nous parle du nouveau.

L'ancien, il y a toujours la piste Nord-Sud qui génère un grand vide dans lequel l'Etat ne s'est pas gêné et a fait passer la Francilienne, le TGV puisqu'il n'y avait pas d'autorisation de construire. Maintenant on retrouve le droit de construire si l'ancien PEB est levé, et c'est conforme au Schéma Directeur d'Ile-de-France, le dernier en date, sauf qu'on nous maintient toujours, et j'entends l'Etat qui dit que l'on ne peut pas construire du logement, l'aéroport qui dit qu'il faudrait des logements autour, et dans les endroits où l'on pourrait construire on ne peut à cause de l'ancien PEB !

Nous sommes dans des contradictions...

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela qu'il faut le réviser !

M. BONTOUX (Maire de Mitry-Mory).- On est d'accord, mais essayons dans ce cas d'avoir des prévisions lucides, réalistes, et essayons de les avoir à la baisse. C'est le souhait des populations riveraines.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Un point de détail...

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas dire qu'il faut laisser construire à tout va, n'importe comment dans n'importe quelles conditions. Personne ne peut défendre cela.

Il y a des populations dans un rayon de 20 km de Roissy, il y a des zones où les gens peuvent construire. Croyez-moi, je m'en occupe sérieusement dans le département du Val d'Oise en dehors des zones de bruit. Il est tout à fait possible de construire, évidemment il y a une demande extrêmement forte de logement dans le Département, Nous disons que ces constructions doivent être réalisées en dehors des zones de bruit.

Il y a des cas particuliers. Dans un centre de village où l'on comprend bien que si l'on réhabilite quelques logements que l'on puisse éventuellement maintenir la population, mais l'idée, l'affichage que, dans les zones de bruit, y compris la zone C, on puisse laisser faire une augmentation sensible de la population est totalement indéfendable.

M. BONTOUX (Maire de Mitry-Mory).- Nous ne défendons pas cette position, ce n'est pas cela. Réduisez les nuisances sonores et évitez le développement démesuré de Roissy !

M. LE PRESIDENT.- Je parle sous le contrôle des spécialistes. On me dit que l'aéroport de Roissy est le seul en Europe où il y a un certain nombre d'éléments restrictifs.

M. BONTOUX (Maire de Mitry-Mory).- C'est faux !

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Londres est plus restrictif que Paris !

M. SCHWACH (DGAC).- Une des mesures spécifiques à Roissy est l'interdiction des avions les plus bruyants du chapitre 3.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il un autre aéroport en Europe où les avions les plus bruyants sont interdits. (*mouvements divers*) ...Il faut demander aux spécialistes.

M. PRINCE (MNLE 93).- Arrêtez de nous consoler avec de tels propos !

M. LE PRESIDENT.- Il faut partir de quelques éléments objectifs. On ne peut ignorer le monde extérieur. C'est aussi important lorsque l'on parle de ces sujets de voir quel est l'environnement, notamment, l'environnement économique.

M. PRINCE (MNLE 93).- On ne vous demande pas de faire fi totalement. On dit de prendre en compte les problèmes locaux. Ce n'est pas l'Angleterre ou l'Allemagne qui va juger si les populations de France, de la région de Roissy, sont soumises à gêne sonore ou pas. L'Etat a des responsabilités qu'il n'assume pas à l'heure actuelle.

S'agissant du sujet abordé par M. BONTOUX et par le Maire de Monthyon, je suis à la Commission depuis 1998, depuis

1998, j'entends les Maires dire la même chose ! Cela fait sept ans, et il n'y a pas eu une seule mesure financière de prise pour tenter de répondre aux questions qui sont posées par ces endroits.

De deux choses l'une : ou ADP rachète tout et rase, solution, je suis d'accord avec celui qui a dit que c'était illusoire, on ne va pas répéter...

M. LE PRESIDENT.- Sur cette affaire, on s'en est occupé. Sur l'affaire de Goussainville, je peux vous dire qu'il y a des choses importantes qui sont maintenant bien avancées.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Ce n'est pas sérieux !

M. LE PRESIDENT.- Pardon ?

M. PRINCE (MNLE 93).- L'Etat ne prend aucun engagement. Dans dix ans, à la prochaine révision, les maires continueront à s'exprimer de la même manière !

M. LE PRESIDENT.- On continue à construire?

M. PRINCE.- Non, je crois qu'il ne faut pas faire un dialogue de sourd. Les maires se sont exprimées en disant : on veut rénover l'endroit où l'on est parce que les populations qui sont là ont droit à une rénovation de l'habitat dans le maintien de la population.

M. LE PRESIDENT.- Dans le maintien...

M. PRINCE (MNLE 93).- Mais il n'y a pas d'argent, Monsieur ! Monsieur le Préfet, vous le savez très bien, je ne vous apprendrai pas...

M. LE PRESIDENT.- Vous voulez une subvention de l'Etat pour construire en zone bruyante, c'est cela ?

M. PRINCE (MNLE 93).- Il doit y avoir des mesures discriminatoires, parce que les maires sont confrontés à des équilibres financiers qu'ADP déséquilibre par sa présence. Par conséquence, si on n'apporte pas un plus dans ces communes-là, cela veut dire que les habitants ne pourront pas vivre dans des conditions correctes. On va vers des ghettos villageois après avoir connu les ghettos de nos communes du 93 et d'ailleurs, on aura des communes villageoises sous l'aéroport. Si l'on veut éviter cela, il faut mettre des sous et l'Etat doit s'engager. 7 ans, c'est énorme et c'est inadmissible.

Je pense que, contrairement à tout à l'heure où j'ai abordé un aspect de fond, je suis sur un aspect du comité permanent.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Je voudrais revenir aussi sur le comité permanent car des éléments essentiels manquent.

Quand j'ai parlé d'hypothèses basses, c'est dans les scénarios présentés, c'est toujours présenté avec des hypothèses basses. Cela ne veut pas dire que je les accepte. Je tiens le préciser. Il ne faut pas déformer mes propos.

Je reviens au sujet du jour et je reste sur des réflexions : des documents manquent pour pouvoir travailler correctement pour la CCE la semaine prochaine.

On vient de parler du Plan d'Exposition au Bruit. Le Plan d'Exposition Bruit, je le rappelle, vise à éviter que de nouvelles populations s'installent. Je demande zone par zone

dans les projections proposées, la carte des habitants qui seront zone A, zone B, zone C, zone D. Ne l'oublions pas, la zone D, c'est le PEB, elle est large, pas de nouvelles populations... (*mouvements divers*)

Non, la zone D est dans la projection du PEB. Quand je dis l'objectif du PEB : pas de nouvelles populations. La zone D est comprise dedans.

Un intervenant.- Non, dans la zone D, on peut construire.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Ne déformez pas mes propos ! Je n'ai pas dit qu'on ne pouvait construire ! Le PEB ne dit pas qu'on ne peut pas construire, il faut arrêter de mélanger le BTP avec la démographie ! On peut très bien construire en zone D. Ce qui est dit dans le PEB : éviter que de nouvelles populations s'installent. On parle bien de gens et de démographie et pas de construction ! (*mouvements divers*)

Je pose la question : répondez explicitement et par écrit que la zone D n'est pas concernée dans le PEB par rapport aux nouvelles populations. Cela changerait les choses.

M. LE PRESIDENT.- La zone D n'interdit pas l'augmentation de population. Voilà une réponse. Ce qui est imposé, c'est d'informer...

M. MACHURON (ADVOCNAR).- D'accord, je veux bien relire les textes car je n'avais pas bien compris cela.

Les zones B et C, la démographie commune par commune qu'il faudra déplacer. S'il y a plus de naissances que de décès, il faudra déplacer les populations. Les communes devraient avoir ces chiffres-là. Dans le document que vous nous avez remis, je voudrais savoir quelle population doit être soumise.

On pourrait le calculer, bien sûr, mais je préférerais que vous le fassiez vous-mêmes avec les moyens que vous avez.

Limitation de la gêne sonore par plafonnement d'indicateur d'énergie sonore. On nous parle d'énergie sonore à son niveau moyen de 1999, 2000, 2001. Ce qui est dommage, c'est que l'on va travailler avec des éléments qui datent. C'est le premier point. Peut-être aurait-on pu avoir des éléments plus récents.

Dans le document qui nous a été remis, c'était clairement dit, je reprends la page 12 du document, c'est le rapport d'évaluation des conditions de mise en œuvre qui est basé avec des éléments de 2003 qui sont partiels, puisqu'il y a toute une simulation, les stations de mesure n'ayant pas été établies.

Il aurait été bien de travailler sur les éléments de 2004. C'est d'ailleurs précisé dans le rapport qu'il serait plus raisonnable de considérer les résultats de l'année 2004. Or, nous ne les avons pas.

Il aurait été bien qu'en juin 2005, avec les éléments dont disposent les différents représentants, qu'un véritable travail soit fait et que l'on nous donne les éléments de 2004 pour travailler sur des projections et pouvoir éventuellement se prononcer.

Je demande des éléments de travail. Pour l'instant j'ai des projections et des simulations. Je comprends bien la difficulté qu'il y a eu, mais nous sommes en juin 2005, fin juin, je pense qu'avec six mois de recul, on peut quand même commencer à nous donner de sérieux éléments.

Voilà les remarques que je voulais faire avant de me prononcer sur les courbes.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Schwach, le dernier point ...

M. SCHWACH (DGAC).- Le dernier point est le point suivant de l'ordre du jour. Je ne sais pas s'il faut défricher cet aspect particulier avant de présenter les autres aspects, mais puisque vous posez la question précisément là-dessus, vous verrez dans le rapport, et je vous l'expliquerai, sinon tout à l'heure, au moins la semaine prochaine si on a le temps, que cet indice qui découle d'un arrêté de janvier 2003 nécessitait l'installation d'un certain nombre de stations de mesure sur le site de Roissy pour mesurer le bruit en temps réel.

Cette installation s'est faite jusqu'à peu près mi 2004.

En 2003, il n'y a que des mesures partielles qui ont été possibles et on explique tout cela dans le rapport. Comme le prévoyait l'arrêté, là où nous n'avons pas été en mesure de faire une mesure réelle physique du bruit, d'autres techniques sont demandées par l'arrêté pour évaluer l'indice qui sont de prendre en compte le niveau le plus fréquemment mesuré d'avions de catégorie équivalente.

Il y a donc un processus de montée en régime de cette affaire qui a fait qu'en 2003, comme l'explique le rapport, seulement environ 30 % des mouvements ont fait l'objet de mesures de bruit physiques. Les autres ont fait l'objet d'un calcul.

En 2004, c'est un peu meilleur, puisqu'en 2004 on a 60 % de mesures, mais il reste aussi des calculs à faire qui nécessitent des itérations entre nos services et ADP qui ne sont pas intervenues aujourd'hui. Voilà pourquoi 2004 n'est pas disponible. Nous avons les mesures, c'est tout à fait clair, et on peut dire aujourd'hui qu'environ 60 % de mesures sont réelles, donc on progresse, et pour 2005 on sera probablement bien meilleur, mais je ne peux vous donner aujourd'hui le décompte de ces éléments.

Par ailleurs, je ne voudrais pas non plus que l'on brûle les étapes parce que nous faisons tout cela sous le contrôle de l'ACNUSA. Nous attendons aujourd'hui son avis sur les méthodes et procédures de mesure mises en place en 2003. Il serait donc

présomptueux de donner des résultats 2004 avant que l'ACNUSA nous ait validé le dispositif 2003.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Les représentants des professions aéronautiques ont-ils des commentaires à faire ?

M. DUCAMP (CSTA).- Nous avons écouté attentivement l'exposé qui a été fait. Nous avons d'abord eu le dossier. Nous y retrouvons un certain nombre d'éléments de prévisions à long terme, puisque c'est sur ce point que porte essentiellement le débat, qui sont conformes aux pratiques des gens qui font de la prospective.

On recherche un certain nombre de données au plan économique, technique, et on essaye d'en déduire des évolutions possibles pour l'avenir. Sur ce point, je n'ai rien de particulier à ajouter.

Je pense que les taux de progression du trafic, les hypothèses qui ont été conduites sont celles que l'on peut raisonnablement faire aujourd'hui, sans aller plus loin dans le commentaire puisque, comme chacun le sait, l'avenir est une science incertaine.

M. LAVERNHE (Air France).- Je voulais confirmer que les hypothèses prises aujourd'hui, en particulier les 3 % d'augmentation de la demande, nous paraissent tout à fait réalistes.

Bien sûr, on ne sait pas ce que cela va donner dans les faits, mais c'est quelque chose qui nous semble représenter ce que pourrait être le futur.

C'est très inférieur au taux de développement qu'il y a eu jusqu'à présent qui était basé sur un point de départ sensiblement différent, comme cela a été rappelé, avec un certain nombre d'événements qui ont causé une diminution de la demande et du trafic.

Ce 3 % nous paraît réaliste et les courbes présentées aujourd'hui n'appellent pas de notre part de commentaire particulier. Nous pensons qu'elles sont totalement crédibles au regard de l'évolution de trafic qui est prise en compte et de l'évolution des autres paramètres pris en compte aussi, sur le renouvellement des flottes avec les améliorations d'avions, tous ces éléments nous paraissent totalement crédibles au regard de ce que l'on a déjà su faire jusqu'à présent.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Comme on l'indiquait tout à l'heure, mardi prochain la CCE doit se prononcer de manière explicite sur les propositions de l'indice Lden pour limiter les zones B et C.

M. Schwach indiquait tout à l'heure que, pour la zone B, il n'y avait pas de proposition et que la CCE pourra se prononcer entre 62 et 65.

S'agissant de la zone C, la proposition qui a été faite et qui sera soumise au vote de la CCE est l'indice Lden 56, lequel présente, je crois l'avantage d'être le plus proche du PGS.

Depuis que je suis dans le département du Val d'Oise, j'ai eu beaucoup de discussions avec les riverains, les associations et les élus, et beaucoup m'ont fait part de la difficulté de compréhension des limites PEB / PGS, et je pense que tout ce qui va dans le sens d'une certaine uniformité et donc de périmètre identique va dans le bon sens. Il faut bien voir aujourd'hui que l'on est dans une situation à laquelle il faut remédier, où, dans certains cas, compte tenu de la situation du Plan d'Exposition au Bruit ancien et du PGS récent, approuvé en juillet 2004, on a un certain nombre de zones où il y a versement d'une aide pour l'insonorisation des bâtiments existants, alors qu'il n'y a pas de contrainte pour la construction. On voit bien que nous sommes dans une situation qui doit être corrigée et donc ce PEB doit être révisé de la manière la plus rapide possible et c'est ce à quoi nous allons nous employer.

Sur ces limites des zones B et C, y a-t-il déjà des avis ?

M. PICQUET.- (Maire adjoint Garges-les-Gonesse).-

Je peux vous donner mon opinion par rapport à Val de France et la commune de Garges-les-Gonesse. Nous sommes absolument contre l'élargissement du PEB au niveau du PGS. La gêne sonore va bien au-delà du PGS retenu. Quant au PEB, c'est une pénalisation très forte au niveau des communes. Les deux tiers, voire les trois quart de Val de France sont dans le Plan d'Exposition au Bruit. Je pense que les gens qui sont à l'extérieur de tout cela ont une forme de raisonnement, mais quand on est dedans, on n'a pas du tout la même logique.

Je ne vois pas pourquoi ce PEB devrait s'élargir jusqu'à plus soif. Surtout quand on regarde la partie PEB aujourd'hui à Sarcelles, à Garges, à Villiers-le-Bel, quand on nous a fait le procès d'intention d'avoir construit après l'implantation de Roissy, c'est totalement faux ! Cela a été construit en 1960 pour Sarcelles, 1962 pour Garges et à peu près dans les mêmes eaux pour Villiers-le-Bel. C'est une plaisanterie ! C'est un procès d'intention totalement faux, les grands ensembles ont été faits avant Roissy !

C'est inadmissible que l'on ait réussi à fausser les esprits au point où on l'a fait pour pouvoir leurrer les gens.

L'extension de l'exploitation de Roissy ou du Bourget, ne peut se faire à tout va sans tenir compte de l'existence des gens qui sont là. Ce n'est pas possible ! On ne peut justifier techniquement qu'on leur impose des choses.

Si vous regardez la population d'il y a vingt ou trente ans dans ces villes-là et celle d'aujourd'hui, faites une comparaison de leurs richesses, regardez ce que vous en avez fait. A ce moment-là, regardez le problème par où il faut pour arriver à remettre ces villes à niveau. Or, ce n'est pas du tout le cas !

On continue même à les sinistrer encore un peu plus étant donné qu'on s'en fout éperdument. Il y a un problème. Tout coïncide finalement pour en faire des déserts ou des espèces de ghettos.

En revanche, on sera d'équerre, on aura un Plan d'Exposition au Bruit qui fonctionne bien et 680.000 ou 620.000 mouvements, pas de problème ! L'important, c'est que tout ça fonctionne bien !

Cela ne peut se faire exclusivement au détriment des gens qui sont en-dessous, c'est clair. Aujourd'hui, ce n'est pas pris en compte.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Qu'en pense-t-on au ministère de l'Ecologie ?

M. PICQUET (Maire adjoint Garges-les-Gonesse).- Monsieur Blazy, je suis un habitant de Garges depuis très longtemps, le ministère de l'Ecologie, je le connais bien, c'est une chose, et je ne pense pas que Mme Olin ait une pensée sur le fond différente de la mienne. Cela m'étonnerait beaucoup.

M. LOUP (VOE).- Je ne prolongerai pas le débat, mais j'ai simplement une question : la ligne 56 était la plus proche du PGS. Si je regarde la carte, je vois que la ligne 55 est la plus proche du PGS.

M. PICQUET (Garges-les-Gonesse).- C'est la même.

M. LOUP (VOE).- Pour nous, c'est la ligne 55 la plus proche du PGS.

M. LE PRESIDENT.- Nous parlons du long terme.

M. SCHWACH (DGAC).- Si vous regardez les courbes long terme, notamment là où cela s'écarte, elles sont dans les pointes, c'est vraiment la courbe intermédiaire 56 qui est la plus

proche. Sur les autres secteurs, votre raisonnement peut tenir, mais c'est dans les pointes que cela se joue.

M. LOUP (VOE).- Globalement sur l'ensemble, on ne peut affirmer que c'est 56. Il y a quelques pointes effectivement. On est entre la 56 et la 55.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je ne serai plus le seul d'ici quelque temps à être concerné. Il est évident qu'un large secteur est concerné.

Confirmez-vous l'hypothèse s'agissant de la limite extérieure de la zone B qui avait été envisagée, il y a deux ou trois ans quand on avait commencé à discuter de ce dossier bloqué depuis ? Confirmez-vous sur la zone B l'hypothèse qui avait été faite ?

M. LE PRESIDENT.- Que l'on confirme quoi ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Sur la limite extérieure de la zone B, puisque là aussi il y a une modulation sur laquelle il faut se prononcer, il y a 3 ans, M. Landrieu avait émis l'hypothèse et je voulais savoir quelle proposition serait faite la semaine prochaine sur la zone B.

M. LE PRESIDENT.- Sur la zone B, il n'y a pas de proposition de l'administration. C'est ouvert.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je vous propose de relire les comptes rendus d'il y a trois ans. Je sais que depuis on n'a rien fait et que le dossier est complètement bloqué, mais je n'ai pas oublié ce qui avait été envisagé.

M. LE PRESIDENT.- L'important est ce qu'il y a sur la table aujourd'hui. Aujourd'hui, pour la zone B, il n'y a pas de proposition de l'administration. Il y aura un vote la semaine prochaine de la CCE. Cela ne veut pas dire...

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je peux simplement aller plus loin dans mon propos pour rappeler ce qui avait été envisagé. On rejoint la problématique évidemment des villages ou des bourgs, des centres-villes qui sont touchés par la zone B. Selon que l'on choisisse la limite la plus large ou la plus restreinte, ce n'est pas la même chose.

Si l'on choisit, il est évident qu'en zone B, on ne peut plus rien faire. On n'est même pas en zone C, il n'y a même pas la possibilité de faire du renouvellement urbain. C'est clair.

A partir de là, pour gérer les contradictions, il faut choisir le périmètre le plus restreint. Je prends l'exemple de Gonesse, le centre-ville, on ne peut plus rien faire alors que je suis en zone C actuellement et qu'à travers le dispositif de la ZAC, je pourrais faire du renouvellement urbain parce que je démolis d'un côté pour pouvoir reconstruire de l'autre. C'est là la contrainte qui est forte.

Si nous sommes demain en zone B, on arrête tout et je demande à ce moment évidemment que l'on rachète toutes les propriétés.

M. LE PRESIDENT.- Et donc votre proposition irait plutôt dans le sens de... ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- ... du réalisme.

M. LE PRESIDENT.- Le réalisme, pour la ville de Gonesse, c'est combien ? 62, 63, 64, 65 ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- 65. C'est ce qui avait été proposé par M. Landrieu. Madame Voisin, est-ce que vous confirmez au moins ce que j'ai dit ?

Mme VOISIN.- Je me souviens que le Préfet avait fait une proposition qui allait dans le sens le plus libéral.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- "Libéral", je ne sais pas s'il faut dire cela, mais le plus réaliste, c'est-à-dire gérer les contradictions dans lesquelles nous sommes.

Mme VOISIN.- Je crois aussi que personne ne s'était prononcé sur les indices à cette époque.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Parce que le débat était écourté, vous le savez bien. Il y a eu des débats.

M. LE PRESIDENT.- La formule qui a été rédigée : "pour délimiter la zone B, le choix de l'indice est laissé à l'appréciation de la commission consultative de l'environnement. Il devrait être un compromis entre la double nécessité de limiter l'urbanisation et de veiller à satisfaire les besoins des habitants".

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est exactement ce que je suis en train de soutenir.

M. LE PRESIDENT.- Evidemment, ce compromis, chacun peut en avoir une traduction chiffrée éventuellement différente. Mais on retient que vous êtes plutôt favorable à 64 ou 65 ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- 65, oui.

M. LE PRESIDENT.- Quel est le point de vue des associations ou des élus ?

M. PICQUET (Maire adjoint Garges-les-Gonesse).- Pour moi, c'est le périmètre le plus réduit, le niveau le plus élevé en fait qui fait le périmètre le plus réduit.

M. LE PRESIDENT.- Les associations ?

M. PRINCE (MNLE).- Mon point de vue, Monsieur le Préfet, et non pas des associations puisque je ne parle pas en leur nom...

M. LE PRESIDENT.- Mais vous représentez une association ?

M. PRINCE.- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Le point de vue de la vôtre alors.

M. PRINCE (MNLE).- Sans revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure s'agissant des centres-villes, les villages, les cœurs de villages, etc., nous ne sommes pas pour la restriction des zones, qu'elles soient B ou C.

Nous pensons qu'il faut tenir compte avec tous les moyens nécessaires de l'existant mais, en revanche, puisque l'aéroport existe, puisqu'on ne remet pas en cause le transport aérien, tout ce qui nous a été proposé et qui sera adopté, par conséquent, nous sommes pour la limitation, c'est même plus qu'une limitation, nous sommes pour qu'il n'y ait pas de nouvelles populations qui s'installent dans les zones de bruit.

Par conséquent, contrairement à ce que viennent de dire les deux maires, nous sommes pour la zone la plus large, étant bien entendu que l'on souhaiterait que les chiffres soient plus bas, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit tout à l'heure, mais que l'on prenne vraiment en compte l'existant et que l'on donne les moyens pour que l'existant vive correctement. Quand je dis correctement, c'est la rénovation, les moyens de vie.

Que l'on ne se serve pas de la pauvreté dans laquelle sont les communes pour leur survie pour dire que l'on va réduire la zone d'inconstructibilité afin de pouvoir amener d'autres populations.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je voudrais faire comprendre aux associations que nous serons de toute façon alors en zone C et, qu'en zone C, on ne peut plus avoir de populations nouvelles. La construction ne peut être que du renouvellement urbain. Il n'y a pas d'accroissement de population. L'objectif, qui est celui de la prévention de l'urbanisme autour des aéroports, est atteint.

En zone B, j'attire votre attention sur le fait, puisqu'en même temps vous comprenez la position des maires, mais il faut la comprendre jusqu'au bout, qu'on ne peut plus rien faire.

En toute logique, à ce moment-là il faut être cohérent, on sera en zone B un peu dans la situation du village de Goussainville qui est un village muré dans lequel on ne fait rien. Une étude, certes, est engagée, une nouvelle, mais elle dure depuis 30 ans !

On ne peut rien faire. On a une image sous les yeux depuis 30 ans. Est-ce cela que l'on veut ? Aucun maire, ce n'est pas une question de choix politique, ne peut accepter cela.

En même temps, je suis dans l'oeil du cyclone de ce point de vue depuis assez longtemps pour admettre qu'il n'est pas question de construire. J'ai même anticipé sur le Plan d'Exposition au Bruit actuel en annulant des programmes qui étaient envisagés par mon prédécesseur. Vraiment, je pense être

assez vertueux de ce point de vue, mais nous avons des contradictions à gérer et je dis : n'ayons pas une contrainte supplémentaire qui sera la contrainte absolue avec laquelle on ne pourra plus rien faire.

C'est pourquoi je plaide pour cela, mais en même temps, comme on l'a dit avec le maire de Monthyon, il faudrait des mesures d'accompagnement qui n'existent pas actuellement. Ne rêvons pas, elles n'existeront pas demain. Nous sommes en train de définir une position essentiellement juridique, c'est le droit...

M. LE PRESIDENT.- Opposable aux tiers.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Et opposable aux tiers. C'est ce qu'il faut définir. Les mesures d'accompagnement, si elles viennent un jour, tant mieux, mais elles n'existent pas vraiment pour l'instant.

M. LE PRESIDENT.- Quel est le point de vue des autres associations sur ces limites ?

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Je rejoins la position de M. Blazy.

M. LE PRESIDENT.- Pour B et C, quelle est votre orientation ?

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Je rejoins la position de M. Blazy sur Gonesse de prendre des zones les plus courtes possibles.

M. LE PRESIDENT.- Plutôt plus près de 65 que de 62.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Bien sûr. Cela ne remet pas en cause tout ce que j'ai dit. Je préférerais voir des hypothèses de baisse de trafic, avoir de la part de l'Etat une perspective à vingt ans qui soit autre qu'un développement du trafic de Roissy et voir le fret aller à Vatry, des perspectives autres que de voir la population soumise au bruit.

Dans chaque zone, B certes, mais C aussi, s'agissant de l'interdiction de populations nouvelles, je renouvelle ma demande de dresser une cartographie démographique des populations à l'intérieur de chaque zone sur les hypothèses pour que l'on puisse se prononcer. C'est important.

Pas de populations nouvelles, encore faut-il avoir la base. S'il n'y a pas de populations nouvelles, quels sont les plans de déplacement des populations qui voudront s'installer ? Il y a plein de conséquences et je partage l'inquiétude des maires.

M. SCHWACH (DGAC).- Nous essaierons de donner des éléments sur la population concernée zone par zone, mais je ne garantis pas le degré de détail, si ce sera vraiment du découpage fin commune par commune selon l'indice 56, 55... J'essaierai de vous donner cela, mais je ne suis pas sûr d'avoir tout la semaine prochaine.

M. TOURNAY (AREC).- Je représente la Plaine de France, la plaine de France n'a pas de représentant élu à la CCE. Je vais donc prochainement rencontrer les maires concernés et leur demander leur position. La position actuelle de l'AREC, je me souviens de ce qui avait été suggéré il y a quelques années maintenant, c'est que le PGS et le PEB aient sensiblement le même contour. C'est ce que j'avais cru comprendre de la part des maires que je représente. Il est possible à ce moment-là que les maires se prononcent pour la valeur 56, mais je ne me prononce pas au titre de l'AREC, je serai le porte-parole la semaine prochaine des maires que je représente.

M. LE PRESIDENT.- Et pour la zone B ?

M. TOURNAY (AREC).- Je n'ai pas d'avis pour la zone B, étant donné que je n'ai pas de commune dans cette zone ou très peu. La zone B serait la courbe la moins contraignante, à mon avis.

M. LE PRESIDENT.- Les professionnels ?

M. LAVERNHE (Air France).- Nous souhaitons la mise en cohérence entre PEB et PGS. Et la protection de l'avenir autant que faire ce peut.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Et la protection des populations, y pensez-vous ?

M. LE PRESIDENT.- Je vois que notre formule est une bonne synthèse. Tout le monde est d'accord sur la formule. Ensuite, il faut voir comment elle se traduit.

Je pense que, sur le premier point, on ne peut aller beaucoup plus loin ce matin. Nous pouvons aborder assez rapidement les deux points suivants.

Le point suivant concerne le bilan de l'indicateur mesuré pondéré, point 2. Et ensuite le bilan des aides à l'insonorisation.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- A quoi sert le comité permanent ? Je vous pose la question. Je demande une réflexion sur le fonctionnement de la CCE. L'esprit de la loi n'est pas respecté, ni l'esprit ni la lettre. En province, cela fonctionne beaucoup mieux.

M. LE PRESIDENT.- En quoi l'esprit et la lettre de la Loi ne sont-ils pas respectés ?

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Nous en parlerons la semaine prochaine et il faudra faire le point. Vous avez vu dans quelles conditions on travaille ? Nous sommes dans une salle de cinéma et personne ne se voit.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Un comité permanent est fait pour travailler. Nous sommes à une semaine d'une CCE et il manque plein d'éléments. On ne les aura pas. La position sera ferme : je représente une association importante et nous n'avons pas les éléments de travail. On fait un travail, on nous demande de travailler, de donner nos avis. Nous sommes prêts à discuter, mais on ne nous donne pas les moyens de discuter. On est dans un état de fait, on fait du simulacre de concertation parce qu'on en est là, tout en continuant les développements, et tout cela.

Un Intervenent.- Le symbole de la salle de cinéma est pas mal !

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Nous avons demandé la réunion de la CCE. Ce n'est pas normal quand même !

M. LE PRESIDENT.- Vous ne l'auriez pas demandée, elle aurait eu lieu.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Ce n'est pas vrai, Monsieur le Préfet !

Mme VOISIN (Préfecture de Région).- Monsieur le député, il est exact que nous avons annoncé au dernier trimestre

2004 que nous évoquerions la chose en fin d'année. En fin d'année, vous avez saisi le préfet de région qui vous a répondu que ce serait en début d'année prochaine. Dans notre esprit, c'était un trimestre.

Il se trouve qu'un de vos collaborateur m'a rappelé à un moment où je n'avais pas les éléments de réponse et nous étions en période électorale. Il est vrai que nous avons travaillé sur le sujet et qu'il y a eu cette période électorale. Nous y travaillions, mais nous n'étions pas prêts.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est cela, sur le fond. C'est le constat regrettable qu'il faut faire.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Vu le délai de la procédure !

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- L'Etat ferait bien de dire réellement les choses plutôt que d'essayer de dissimuler.

M. LE PRESIDENT.- Nous allons appliquer les textes, croyez-moi, avec toute la rigueur, l'esprit et la lettre des textes.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- Donc vous reportez la CCE de la semaine prochaine ?

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas à l'ordre du jour. Nous avons noté un ou deux éléments que vous avez demandés sur la population. Je pense que l'on aura peut-être quelques éléments, même si je ne suis pas certain que l'on puisse avoir une précision extrême. Le sujet est la limitation de l'urbanisation.

Je crois qu'un travail important a été fait. Vous pouvez dire que ce n'est pas sérieux, je ne partage pas ce point de vue.

Permettez-moi d'avoir un point de vue différent. Je pense qu'un travail très important a été fait sur des données un peu différentes qui prennent en compte la complexité de cette affaire, les évolutions de l'emport, tout ce que l'on a évoqué, le trafic de jour et de nuit.

Simplement, la chose qui est claire, c'est que nous allons réviser le Plan d'Exposition au Bruit. Cette révision interviendra. Et, croyez-moi, nous allons mener cela à un bon rythme. Pour des raisons diverses et variées, que personne ne maîtrise, il y a peut-être eu effectivement un retard, mais ceci va avancer.

Il n'est donc pas question de repousser la CCE, elle se prononcera la semaine prochaine. J'ai indiqué quelle serait la suite de cette affaire : après la CCE, un arrêté annoncera la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit, et l'ensemble des procédures se poursuivra, les maires seront consultés, l'ACNUSA le sera aussi, et le Plan d'Exposition au Bruit sera révisé parce que cela devient une priorité, une urgence.

M. SCHWACH (DGAC).- S'agissant de cette question de documents, je souhaite dire très simplement que si certains d'entre vous souhaitent avant mardi prochain que je les rencontre pour expliquer plus en détail certaines choses, je suis prêt à le faire. Je peux me libérer dans la semaine et, bien entendu, mardi prochain les choses ne s'arrêtent pas là puisque l'on n'est que dans la toute première phase de l'élaboration de PEB. Il reste encore une longue démarche.

Si, pour comprendre le dossier tel qu'il est présenté, une association a besoin de commentaires particuliers, je suis prêt à les recevoir, il n'y a pas de problème.

2/ Bilan de l'indicateur mesuré pondéré

M. SCHWACH (DGAC).- Je vais me limiter à l'essentiel, l'indicateur global mesuré pondéré établi pour l'année 2003 dans

les conditions que j'ai données - c'est l'année de mise en place des stations de mesure, une bonne part des mesures a été calculée, mais un tiers des mesures environ a été réellement mesuré – donne un indice de 89,5.

C'est un rapport entre un numérateur et un dénominateur. Le numérateur, c'est l'énergie sonore de l'année 2003 pour tous les mouvements enregistrés en 2003 à Roissy. Le dénominateur, c'est la moyenne des années 1999, 2000 et 2001.

89,5 est le chiffre que nous avons établi et que nous avons soumis à l'ACNUSA pour qu'elle nous donne son avis sur les conditions d'élaboration. Cela pose des questions, certaines techniques, d'autres politiques, sur le choix même de ce type d'indicateur, mais c'est le choix qui a été fait dans l'arrêté de janvier 2003.

Comment expliquer 89,5 ?

Cela correspond, à notre sens, et on le commentera plus en détail la semaine prochaine, à un impact tout à fait significatif de la modernisation de la flotte, en particulier les retraits des chapitre 2 et des avions les plus bruyants du chapitre 3 et, plus particulièrement, ces retraits sont intervenus la nuit. La contribution de ces mouvements qui existaient auparavant - 1999, 2000, 2001 - à la gêne sonore nocturne par ces avions était très forte et elle a disparu en 2003.

C'est ce qui peut, en bonne partie, expliquer l'évolution favorable de l'indice sur 2003. On vous présentera tout cela en détail. Vous l'avez dans le dossier.

M. LE PRESIDENT.- On retient que toute personne qui souhaite avoir des informations complémentaires entre aujourd'hui et mardi prochain peut s'adresser à M. Schwach et ses équipes qui sont à votre totale disposition. Mardi prochain, personne ne pourra dire qu'il n'a pas eu les informations nécessaires. On s'efforcera d'apporter une réponse concernant la population.

M. Schwach et ses collaborateurs vous donneront leurs coordonnées téléphoniques, fax et mails pour que ces rendez-vous puissent avoir lieu.

Sur ce point, y a-t-il d'autres questions ? ...

On peut donc dire un mot sur le bilan des aides à l'insonorisation.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- J'attire l'attention sur ce premier indicateur qu'il faut prendre avec toutes les précautions adéquates puisque 30 % ont été mesurés et 60 % calculés et, en 2004, ce pourrait être l'inverse. On pourrait avoir un résultat qui s'affine un peu si on avait les éléments 2004.

Je comprends bien les problématiques. Mais six mois de délai, plus six mois après. On aura les résultats 2004 en 2006. Les moyens permettent sans doute d'accélérer un peu le processus.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Sur le bilan des aides à l'insonorisation, Monsieur Hamon...

3/ Bilan des aides à l'insonorisation

M. HAMON (ADP).- On vous a distribué quelques documents. J'ai l'intention mardi prochain de vous faire cette présentation qui pourrait durer une dizaine de minutes.

On regarde rapidement les demandes d'aides financières d'insonorisation pour la zone de Paris-Charles-de-Gaulle, le récapitulatif 2004 des dossiers de travaux recevables présentés en CCAR.

On a présenté au total 996 dossiers pour 1.062 logements et 7 dossiers que l'on appelle les dossiers "grands comptes", à savoir de bâtiment d'enseignement ou de locaux à caractère sanitaire et social.

On va retenir comme ordre de grandeur environ 1 000 dossiers courants et 7 dossiers de "grands comptes".

Les chiffres qu'il faut retenir sont : le montant des aides pour les logements : 11 millions d'euros qui sont passés en CCAR en 2004 et qui ont fait l'objet d'un engagement de dépenses.

Je rappelle que le mode de fonctionnement veut que la réalisation de la dépense se fasse à l'initiative de la personne physique, ou éventuellement morale, qui est bénéficiaire de cette aide puisque cette personne a 2 ans pour réaliser les travaux et envoyer les factures des travaux faits.

En termes d'engagement, à savoir les sommes que nous avons bloquées, l'ordre de grandeur, c'est 11 millions d'euros pour les logements individuels de particuliers autour de Roissy, et c'est 1,672 million d'euros pour des bâtiments d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire et social.

Si l'on regarde rapidement les répartitions par commune, sur les 11 millions d'euros pour des travaux de logement de particuliers, nous avons 9 millions d'euros sur le Val d'Oise. Les trois communes les plus bénéficiaires, et c'est tout à fait normal quant à leur problématique et leur positionnement dans le PGS, c'est un fait, les chiffres sont là, sont Arnouville – les-Gonesse (3,8 ME), Gonesse (2,3 ME) et Goussainville (1,42 ME) pour les logements de particuliers et à peu près 1,2 million d'euros au titre 2004 pour ces communes s'agissant des bâtiments à caractère sanitaire et social et les bâtiments d'enseignement.

A part cela, nous lançons dans la procédure en amont, avant ce stade, des diagnostics. Je ne vais peut-être pas les commenter mais je peux répondre à vos questions, si vous le souhaitez, et surtout mardi prochain.

Vous avez la liste des diagnostics autorisés en 2004 avec à chaque fois le nombre de dossiers par CCAR et au total, le coût moyen par dossier et le montant global.

Monsieur le préfet, vous nous aviez demandé un point sur les dossiers autour de Charles-de-Gaulle.

Nous avons fait un point au 10 juin, du 1^{er} janvier 2004 au 10 juin 2005. On a fait une sorte de photographie.

La photographie dit que vous avez : 28 dossiers en attente de pré-traitement ; les pièces jointes demandées 350 ; les créations de dossiers en attente de lancement de diagnostic acoustique : 642 ; et le chiffre peut-être le plus intéressant, c'est par rapport à ce que je viens de vous donner, 630 dossiers soldés, à savoir les dépenses réellement liquidées et pour lesquels les travaux ont été terminés.

Vous savez que ce qui est mesurant, calibrant dans notre système de traitement, ce sont les fonds dont nous avons la disposition et que nous devons engager. Nous avons engagé les fonds que nous avons à notre disposition en 2004.

Si on en avait eu trois fois plus, on en aurait engagé trois fois plus et si on en avait eu deux fois moins, on en aurait engagé deux fois moins. C'est comme cela que, sous l'autorité du président de la CCAR qui est le préfet du Département et après décision des CCAR, nous ne faisons que préparer les dossiers et on applique les décisions sans aucune distorsion parce qu'il n'y a aucun problème.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est sur le dernier propos de M. Hamon que je souhaitais rebondir. J'ai trois points à soulever.

Le premier est la question du montant qui sera disponible en 2005, puisque la TNSA a évolué. Sur les 55 millions d'euros de ressources au niveau national, en 2005, pourra-t-on nous dire la semaine prochaine exactement ce que sera le montant pour Paris et ensuite la répartition entre Roissy et Orly ?

C'est la première question.

M. HAMON (ADP).- Sur ce premier point, Aéroports de Paris n'est pas le percepteur, ce n'est pas lui qui a fixé. Je ne peux vous répondre.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est pour cela que je posais la question à M. le Préfet, à l'Etat.

M. SCHWACH (DGAC).- Je ne sais pas forcément à la virgule près. Une réforme très importante a été menée et est entrée en vigueur avec le passage de la TGAP à la TNSA qui, pour la région parisienne, a un impact très fort, Monsieur le député. Le législateur a voulu l'affectation de la taxe aéroport par aéroport alors qu'avant il y avait une péréquation Roissy - Orly.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est bien pourquoi je demande les chiffres.

M. SCHWACH (DGAC).- Il y aura mathématiquement plus d'argent à Roissy qu'à Orly.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Certes, mais combien ? Ma question est très précise.

M. SCHWACH (DGAC).- Je ne le sais pas aujourd'hui. Nous ne sommes pas non plus le percepteur de cette somme. C'est le Ministère des Finances.

M. GAURAN (DGAC).- Nos prévisions de perception de la TNSA au titre de 2005 sont de 20.550.000 sur Roissy et 5.135.000 pour Orly.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Chacun peut observer que 20 + 5 font 25 et qu'on n'est même pas à la moitié des 55 millions d'euros alors que sur Paris nous avons évidemment l'essentiel des besoins et des ayants droit.

Je me demande donc où passe une partie de l'argent de la TNSA qui ne va pas aller aux riverains. C'est une question. Je sais bien que vous n'êtes pas redevable, mais je pose la question à l'Etat et je la déposerai la semaine prochaine au Préfet de Région. Il faut d'abord qu'on nous dise s'il y aura bien 55 millions d'euros de perçus car là-dessus je n'en suis pas certain...

M. HAMON (ADP).- 55 millions, c'était pour toute la France.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- J'entends bien. Mais 25 millions sur Paris, on ne fera pas croire que 30 millions se répartissent sur les autres grands aéroports de province. On sait très bien que ce n'est pas le cas.

Je crois savoir qu'il n'y aura pas 55 millions d'euros de perçus et là, il faudra que l'on m'explique pourquoi. Comment a-t-on pu estimer à 55 millions d'euros le produit et maintenant s'apercevoir que l'on ne percevra pas 55 millions ? Et ensuite vient la question de la répartition.

J'avais deux autres questions...

M. LE PRESIDENT.- D'abord sur ce point, certains d'entre vous savent peut-être qu'il y a une disposition de la loi de finances rectificative qui doit permettre de régler totalement cette affaire d'insuffisance éventuelle de crédits, puisque la loi de finances rectificative pour 2004 prévoit la possibilité pour toutes les personnes publiques, communes, établissements publics, offices HLM, d'emprunter pour financer l'insonorisation, les annuités d'emprunt étant financées intégralement par la TNSA. Il y a une garantie effective de la ressource à hauteur de 50 %. Une bonne méthode pour accélérer les réalisations, c'est d'emprunter

pour les communes, offices d'HLM. La totalité des remboursements d'emprunt, y compris les intérêts d'emprunt, étant remboursée par la TNSA.

J'ai demandé que l'on puisse expérimenter cela dans quelques communes. J'ai également demandé que les préfets des départements voisins encouragent ces initiatives. Pour le Val d'Oise, la commune d'Arnouville-les-Gonesse, dont on a vu qu'elle était la plus concernée, est d'accord pour expérimenter cela. Je pense que d'autres ici y seront favorables.

Je crois que c'est un bon moyen pour accélérer de manière rapide l'insonorisation des bâtiments en toute transparence, avec aucun coût financier pour ces établissements publics, plutôt que débattre à l'infini sur ce que sera la TNSA en 2022. Personne ne peut le dire. La TNSA, c'est un résultat. Cela rejoint ce que l'on avait dit précédemment, il est possible que les prévisions de l'année n-1 ou n-2 ne soient pas totalement vérifiées. Mais les fonds de la TNSA vont intégralement à l'insonorisation des bâtiments.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je n'ai pas posé la question pour 2022 mais en 2005.

M. LE PRESIDENT.- 2005 n'est pas terminée.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Nous sommes en juin. Je suis parlementaire. On nous a dit "55 millions d'euros". Je demande où nous en sommes et, pour l'instant, je note que sur Paris il n'y aura que 25 millions d'euros. Quand vous parlez des emprunts, comment les communes seront-elles couvertes ?

M. LE PRESIDENT.- Ce qui m'intéresse toujours, c'est le résultat. Il est vrai que, quand je suis arrivé, sur la base des

estimations précédentes, on s'apercevait que le délai pour achever les autorisations était beaucoup trop lointain.

Aujourd'hui, les moyens sont plus importants. On peut toujours dire que c'est insuffisant, mais il est clair qu'il y a une mesure qui permet d'accélérer de manière extrêmement forte ces projets.

S'il y a vraiment mobilisation des communes, des collectivités, tout ceci peut être fait en 7 ou 8 ans.

Passer de plus de 20 ans à 7 ou 8 ans est un progrès.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Il faut nous expliquer comment, ce que vous ne faites pas.

M. LE PRESIDENT.- La mécanique me paraît assez simple. Il y a une recette qui est certaine, une commune...

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Elle est "certaine", expliquez-nous comment elle est certaine pour les communes qui emprunteront. Vous dites que cela ne leur coûtera pas un euro.

M. LE PRESIDENT.- Oui.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- C'est la question que je vous ai posée. Il faudrait nous expliquer vraiment le dispositif dans son détail.

M. LE PRESIDENT.- Arnouville-les-Gonesse adhère à cette expérimentation et, ensemble, nous allons faire avancer ces projets et accélérer de manière très forte l'insonorisation des bâtiments.

Je crois qu'il faut avancer sur ce sujet. On ne peut supporter que l'on nous dise que cela va durer vingt ans, tout cela est inacceptable. Un dispositif permet d'aller beaucoup plus vite. Il faut qu'ensemble on accélère tout cela. On va le faire dans toutes les communes volontaires pour le faire.

Si certaines, pour d'autres raisons, ne le souhaitent pas, mais je peux vous dire que l'on va faire fonctionner ce dispositif.

Cela ne coûtera pas un euro aux communes et cela permettra d'accélérer de manière très forte.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Si cela ne coûte pas un euro aux communes, je suis partant, mais j'attends qu'on me le démontre.

M. LE PRESIDENT.- C'est un engagement.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Oui, comme le produit 55 millions. C'était un engagement aussi.

Autre question : sur l'emprunt, vous venez de répondre et j'attends que l'on ait des précisions vraiment au niveau du détail de cet engagement qui est pris.

Je suis partant si j'ai la certitude que cela ne coûtera pas un euro aux contribuables qui subissent déjà les nuisances et qui n'ont pas à payer ce à quoi ils ont droit. C'est ma position, elle est très claire. Le dispositif d'aide aux riverains a été mis au point pour cela. Il doit s'améliorer. Il s'est amélioré et peut s'améliorer encore. Si cela fonctionne comme vous le dites, pourquoi pas ? A voir.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Député, je vous dis que c'est un engagement. Vous dites que ...

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Je vous dis ça parce qu'on ne nous a pas présenté le projet vraiment.

M. LE PRESIDENT.- Cela ne coûtera pas un euro aux communes. Voilà ce que je peux dire. Je vais l'écrire d'ailleurs à tous les maires, les EPCI, les collectivités, les Offices d'HLM, que c'est un engagement ferme de l'Etat et que nous sommes prêts à l'expérimenter dès maintenant, on l'a fait avec Arnouville.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Ce n'est pas la question. La question, c'est quelles sont les modalités du dispositif qui est proposé par la loi de finances ? La loi de finances, c'est la loi de finances. Ensuite il n'y a pas de circulaire...

M. LE PRESIDENT.- On comprend bien qu'il y a un grand intérêt à faire des opérations globales et groupées. Tout cela est beaucoup plus rationnel et économique.

La réalisation des travaux sera aussi plus efficace. Il y a des problèmes de ventilation qui s'imposent, dès lors que l'on fait une insonorisation etc. Tout pousse à avoir des opérations groupées.

Je suis certain qu'un certain nombre d'offices HLM ou de collectivités vont naturellement s'engager dans cette voie qui est une voie de bon sens le plus élémentaire et qui permet d'avoir un coût global beaucoup plus faible et surtout d'accélérer cette affaire de manière spectaculaire.

M. SCHWACH (DGAC).- Pour appuyer ce que dit le Préfet Leyrit, il m'a demandé une circulaire des textes. Je lui ai répondu que, plutôt que d'attendre une circulaire qui, de toute manière, ne réglerait pas tous les cas et serait toujours un peu une contrainte qui ne permet pas d'aboutir, il faudrait inverser la démarche et essayer de faire des opérations expérimentales.

La technique à inventer est d'établir une convention entre la commune, le gestionnaire et l'Etat. Et vérifions clairement que l'on sait écrire cette convention qui répond à la question. Et lorsqu'on en aura fait une ou deux, peut-être une circulaire viendra-t-elle la généraliser, pourquoi pas ?

Mais je préfère une démarche opérationnelle qui fasse ses preuves plutôt que vous dire : voilà comment il faut faire.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- La commune emprunte, c'est bien la commune qui fait l'emprunt. Très bien. A partir de là, un emprunt, dès qu'il est contracté, il faut le rembourser. C'est là que j'attends la réponse. Couvre-t-on cet emprunt par annuité immédiatement et sans frais financier ?

M. LE PRESIDENT.- Sans frais financiers.

M. SCHWACH (DGAC).- Il faut le prévoir dans la convention.

M. BLAZY (Député Maire de Gonesse).- Si vous me dites cela, d'accord, je signe demain matin. Pour l'instant, je suis un peu dubitatif, excusez-moi.

M. SCHWACH (DGAC).- Sur l'ensemble de cette démarche, je vous accorde, Monsieur le député, que le système mérite sûrement d'être amélioré. Le problème du montant global de crédits, on n'est pas sur une tendance de 55 millions, l'année n'est pas terminée et je ne peux pas dire quelque chose de définitif sur 2005, mais on n'est pas sur cette tendance.

Je ne partage pas tout ce qu'a dit M. Hamon. Je partage 90 % de ce qu'il a dit, mais quand il a dit "Si j'avais eu deux fois plus d'argent, j'aurais dépensé deux fois plus".

Non, je crois qu'il y a aussi un problème d'aider les gens à monter les dossiers et à susciter des opérations groupées. Il n'y a pas que le volume global de crédits en cause. Il faut aussi simplifier le dispositif et le dynamiser un peu.

Nous avons des groupes de travail là-dessus et nous avons un certain nombre de propositions d'amélioration technique, soit de simplifier les pièces demandées, soit d'inciter à faire des opérations groupées avec la difficulté assez forte des logements en copropriété privée où il faut arriver à des choses aussi basiques que motiver le syndic. Et puis aider aussi les gens à monter le dossier technique de manière beaucoup plus souple et plus facile.

M. LE PRESIDENT.- Depuis le 1er janvier 2004, des dossiers n'ont-ils pas été financés faute d'argent ?

M. HAMON (ADP).- Pour l'instant sur Roissy, non.

Je voulais évoquer aussi le point qui concerne le montage pour les opérations à crédits, si je puis dire.

M. Schwach indiquait à l'instant qu'il préférerait une démarche pragmatique, qui parte sur des choses concrètes, et des conventions que l'on pourrait mettre au point ensemble.

Cela renvoie au rôle du gestionnaire quant aux collectivités locales. Nous sommes tous disposés à faire fonctionner le système. Nous aimerions bien pouvoir faire une ou deux opérations de lancement en 2005.

Quant à la convention, elle sera forcément tripartite. Il y a 3 acteurs dans l'affaire : un dont on ne parle pas puisque les réalités économiques ne sont pas toujours au coeur de la réalité administrative, mais il y a le banquier qui prête l'argent.

A mon avis, les trois parties sont au moins, avec peut-être une quatrième qui serait l'Etat, je ne sais pas quel peut être son rôle concret dans l'opération, mais il y a incontestablement le gestionnaire – c'est la seule personne morale qui existe vraiment,

puisque la commission consultative d'aide aux riverains n'a pas la personnalité morale - la personne publique emprunteuse, généralement une collectivité locale, et il y a l'établissement de financement. C'est donc quelque chose à faire en tripartite.

On a réfléchi au sujet et nous avons des propositions à faire. Nous pourrions en parler en CCAR, ce n'est pas forcément le bon lieu maintenant, mais nous ne sommes pas vierges de toute propositions et de toute réflexions sur ce sujet. On voit à peu près quels peuvent être les grands principes les plus simples possibles d'ailleurs et les plus clairs possibles du point de vue des engagements juridiques à édicter.

M. MACHURON (ADVOCNAR).- En tant que riverain, il ne faut pas considérer que l'isolation des habitations ou des immeubles n'est qu'une réparation du préjudice qui dédouanerait des augmentations de trafic et de toute la pollution chimique à côté. On peut très bien isoler mais ce n'est pas la panacée non plus, surtout avec des chaleurs comme actuellement où vous perdez l'isolation quand on ouvre. Il faut quand même le rappeler.

M. LE PRESIDENT.- Personne ne se sent dédouané, Monsieur, rassurez-vous.

Nous allons mener quelques opérations expérimentales, mais rapides. Je pense qu'il y a une volonté d'accélérer de part et d'autre. Je ne pense pas que ceci soit très compliqué à établir et ensuite à suivre.

Y a-t-il des questions diverses ? D'autres questions que l'on n'aurait pas abordées ? ...

Très bien, merci beaucoup et à mardi prochain.

(La séance est levée à 13 heures)