

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



Mardi 16 novembre 2010

SOMMAIRE

1. Introduction par M. Daniel CANEPA, Préfet de Région	3
2. Point sur le trafic (ADP)	4
3. Information sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (DGAC/DTA)	11
4. Avis de la CCE sur le relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est (DGAC/DSNA)	19
5. Bilan des aides à l'insonorisation 2009 (ADP)	59
6. Présentation des modalités introduites par le décret du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes (DGAC/DTA)	68

La séance est ouverte à 10 heures 15 sous la présidence de M. Daniel CANEPA, Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris, à la Préfecture du Val-de-Marne, Créteil.

1. Introduction par M. Daniel CANEPA, Préfet de Région

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, nous sommes en composition de Commission Consultative de l'Environnement d'Orly, je vous remercie de votre présence.

Merci pour l'accueil à Michel CAMUX, Préfet du Val-de-Marne, qui nous réserve, au sein de la Préfecture, des conditions tout à fait agréables pour cette réunion, contrairement au Préfet de Région !

Je sais l'engagement de nombre d'entre vous pour les problématiques liées au trafic de la plate-forme d'Orly. Nous sommes ici pour rechercher, sinon trouver, les meilleures conciliations entre les gênes ressenties par les riverains de la plate-forme et la nécessité pour une capitale comme Paris d'avoir une desserte aérienne de qualité et suffisante en quantité.

Les territoires que représentez sont pleinement engagés dans le Grand Paris qui sera le moteur du développement économique de notre Région. Nous allons échanger aujourd'hui essentiellement sur les nuisances engendrées par l'exploitation de l'aéroport. Il nous faut conserver aussi, et ne l'oubliez pas à l'esprit, cette dimension économique et l'inscription de cette infrastructure importante au sein de son territoire, au sein de l'Ile-de-France et au sein des projets qui animent l'Ile-de-France.

Notre réunion va aborder différents points d'information et un point qui vous sera présenté pour avis. Par ailleurs, il m'a été formulé une demande qui a été présentée pour un voeu présenté par M. GONZALES qu'il souhaite vous soumettre. Nous le rattacherons au point 4 puisqu'il a trait à ce point.

M. GONZALES (Député-Maire Villeneuve-le-Roi).-
Point 5.

M. LE PRESIDENT.- Chacun des points revêt une importance particulière. Je vous demande que vos interventions soient succinctes et précises afin que nous puissions épuiser l'ordre du jour avant d'épuiser les participants.

Le premier point porte de manière traditionnelle sur le trafic. C'est le Directeur de l'Environnement d'Aéroports de Paris qui va nous présenter le bilan du trafic pour l'année 2009.

2. Point sur le trafic (ADP)

M. GOLDNADEL (Dr aéroport Orly).- Messieurs les Préfets, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les représentants des associations et Messieurs les représentants du domaine aéronautique, bonjour.

Je ne suis pas, Monsieur le Préfet, Directeur de l'Environnement, je vais parler pour son compte, je suis le Directeur de l'aéroport d'Orly. Je me présente à vous puisque je suis arrivé le 1^{er} janvier dernier, pour vous faire cette présentation sur le trafic 2009 et, si vous me le permettez, je ferai succinct pour vous présenter rapidement le trafic 2009 et vous dire quelles sont les premières données du trafic 2010 pour que ça puisse être mis en perspective.

Sur la partie trafic passager en 2009, vous dire rapidement que, sur l'ensemble du trafic de la région parisienne, c'est-à-dire des deux plates-formes ouvertes au transport de passagers aériens publics, nous avons traité 83 millions de passagers, ce qui représente une baisse de 4,7 % du trafic à comparer à l'exercice 2008.

Plus singulièrement sur la plate-forme d'Orly, le trafic de 2009 a été en décroissance de 4,2 % légèrement moins que la décroissance de Paris-CDG avec 25,1 millions de passagers.

Pour mémoire, l'année 2009 a été marquée par la crise économique qui a touché l'ensemble du monde et, comme vous le savez, le trafic aérien est directement lié à la croissance économique et donc au transport de passagers se trouvent corrélés les produits intérieurs bruts des différents pays, donc on a habituellement, dès lors qu'on est en crise, une baisse du trafic.

Associé à cette baisse du trafic, en 2009, on a vu une décroissance plus forte du nombre de passagers par rapport au nombre de mouvements. Traditionnellement aussi, quand la crise commence, les compagnies aériennes ont tendance à voir le remplissage des avions baisser avant de pouvoir adapter leur offre et réduire leur nombre de mouvements.

Quand on regarde maintenant plus singulièrement sur la plate-forme d'Orly, sur cette décroissance de 4,2 % du trafic annuel entre 2009 et 2008, la décroissance est globalement identique entre les deux aérogares Orly Sud et Orly Ouest puisqu'on est globalement en baisse de 4,3 et 4,1 % sur ces deux aérogares.

On notera qu'à Orly Ouest le trafic de 2009 est largement en décroissance par rapport au trafic même de 2007.

Si on regarde maintenant le trafic passager de l'aéroport de Paris-Orly sur les différentes années passées depuis 1996, on se rend compte que nous sommes globalement sur un taux de trafic qui est moyen sur l'ensemble de ces années, c'est-à-dire qu'on a connu des années avec un trafic plus important, avec un historique à 27 millions de passagers en 1996 et, après ce trafic record de 27,3 millions, on est globalement plutôt toujours aux alentours de 25 millions de passagers.

Maintenant, quand on regarde la nature de notre trafic, sur ces 25 millions de passagers, l'aéroport d'Orly, et ce ne sera une surprise pour personne, est principalement un aéroport tourné en premier lieu vers le trafic domestique, le national, qui pèse pour 11 millions de passagers et qui est évidemment en décroissance assez forte puisqu'il y a eu le double effet de la crise et de la montée en puissance des lignes à haute vitesse par le TGV qui a remplacé du trafic aérien par du trafic ferroviaire.

Après, vous avez globalement l'évolution de ce trafic sur les différents faisceaux. Malgré la crise, on voit bien que le trafic sur le bassin méditerranéen, l'Afrique du nord, est relativement stable malgré une baisse moyenne de 4 %.

C'est le trafic national et trafic des DOM - il faut se souvenir quand même qu'à cette période-là, il y avait eu aussi beaucoup de grèves côté Antilles qui avaient pénalisé le trafic - qui a souffert sur les années passées.

Le slide suivant montre bien que c'est vraiment le trafic Métropole qui subit une décroissance assez forte, qu'il y a une bonne résistance du trafic international avec même une croissance et que l'Europe continue à croître sur un exercice à quatre ans portée par un certain nombre de compagnies, en particulier les compagnies low-cost qui ont une croissance assez soutenue même si elles ont subi, en 2009, une année de crise.

Sur la présentation suivante, vous voyez les principales compagnies clientes de l'aéroport de Paris-Orly avec, en premier, le groupe Air France et ses filiales et alliées, qui pèse globalement pour une petite moitié du trafic de l'ensemble de l'aéroport.

Le deuxième client de l'aéroport d'Orly est la compagnie EasyJet. Quand je vous parlais tout à l'heure de la croissance relative des différents faisceaux, les compagnies low-cost comme EasyJet en bénéficient.

Globalement, ces deux premiers clients sont les deux premiers clients de l'ensemble d'Aéroports de Paris, c'est la même chose sur l'aéroport de Paris-CDG.

Troisième client, c'est le groupe Ibéria Vueling, porté là aussi à la fois par la croissance de la compagnie Ibéria et aussi et surtout par la croissance de ce qui est désormais sa filiale low-cost Vueling.

Vous trouvez après les compagnies qui desservent l'ensemble du bassin européen et méditerranéen qui ont subi des décroissances aussi assez fortes.

Maintenant, quand on regarde les destinations, la première destination en international, et c'est à mettre en cohérence avec ce que je vous ai dit tout à l'heure à la fois sur la croissance des différents faisceaux et sur les principales compagnies clients de l'aéroport de Paris-Orly, vous avez le bassin en international vers la péninsule ibérique avec Madrid en particulier qui est la première destination hors de France. Et pour les lignes domestiques, cela reste les trafics dits de la navette Air France à savoir les trois lignes Toulouse, Nice et Marseille qui restent en tête des faisceaux Métropole.

S'agissant maintenant des mouvements, vous les voyez traduits sur ces différents histogrammes et graphes, ce que je vous disais est à mettre en cohérence avec l'évolution du trafic. On voit qu'on a une décroissance du nombre de mouvements liée encore une fois à l'effet crise mais c'est une décroissance des mouvements qui est moins forte que la décroissance en passagers, ce qui montre bien ce que je vous disais : dans les premiers moments de la crise, les compagnies ont un temps d'adaptation de leur flotte et de leur type d'avion pour coller à l'offre et à la clientèle. En premier lieu, décroissance des passagers dans les avions, baisse les taux de remplissage. On note une baisse des taux de remplissage. Ensuite, il y a l'adaptation de

l'offre par les compagnies aériennes et vous avez une baisse des mouvements.

S'agissant maintenant des dérogations au couvre-feu, vous voyez qu'on est toujours sur une tendance à limiter le nombre de dérogations au couvre-feu. Ces dérogations de couvre-feu trouvent principalement leur existence par des phénomènes extra-aéronautiques, des phénomènes météo principalement qui entraînent des tensions très fortes sur le trafic aérien et, en particulier au mois de décembre, une météo très capricieuse qui a généré beaucoup de perturbations sur la région parisienne avec à la fois des phénomènes de vents forts et des phénomènes de précipitations occasionnant beaucoup de problèmes dans le trafic aérien.

Quand je parlais des évolutions 2010, on n'a pas été non plus très gâté en matière de météo en début d'année 2010.

S'agissant maintenant de l'évolution des mouvements d'avions des groupes acoustiques 1 à 3, on est toujours d'abord sur un trafic en nombre de mouvements qui est très faible, à comparer au total du trafic de la plate-forme et on atteint maintenant des niveaux qui subissent des aléas parce qu'ils touchent un faible nombre en absolu de mouvements.

Si vous me le permettez, Monsieur le Préfet, je vais dire quelques mots sur le trafic de 2010, pour mettre en perspective les résultats de 2009, deux éléments :

D'abord, se rappeler qu'on a eu un ensemble d'événements météo en début d'année qui ont été très difficiles.

Deuxième élément, un phénomène que nous n'avions pas prévu qui est l'effet du volcan islandais - j'éviterai de donner son nom ici car je n'arriverai pas à le dire définitivement - qui a occasionné la fermeture des espaces aériens européens pendant plusieurs jours, qui a entaché le trafic du début de l'année 2010.

Globalement, si on regarde maintenant le cumulé à septembre 2010, on a un trafic qui est en baisse par rapport à 2009 mais, si on est objectif et si on corrige l'effet de ce volcan, on sent poindre, à partir du 2^{ème} trimestre, une reprise du nombre de passagers, pas en nombre de mouvements mais en nombre de passagers, ce qui est une bonne nouvelle dans le sens où l'on améliore le remplissage des avions.

Par contre, on continue à avoir une baisse du nombre de mouvements parce qu'on n'est pas encore en sortie de crise clairement. On commence à avoir des passagers dans les avions mais cela reste en nombre de mouvements en baisse.

J'ai essayé de faire court pour tenir le timing.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup.

Y a-t-il des questions ?

Mme REGNAULT-CARTIER (IDF Environnement).- J'ai une question concernant les dérogations au couvre-feu : à quoi sont-elles dues ?

M. GOLDNADEL (Dr aéroport Orly).- Je ne suis pas le mieux à même de donner la réponse parce que les dérogations ne sont pas données par Aéroports de Paris mais font l'objet d'une validation par les services de la navigation aérienne. Mais globalement, la plupart des dérogations que j'ai pu voir hors météo, sont principalement des dérogations pour des avions qui ont subi un retard lié aux régulations qu'il peut y avoir eu en route en matière de transport aérien et sont souvent des dérogations données à quelques minutes de la mise en place du couvre-feu. C'est rarement des dérogations qui vont au-delà de quelques minutes après le couvre-feu.

Mme REGNAULT-CARTIER (IDF Environnement).- A l'atterrissage ?

M. GOLDNADEL (Dr aéroport Orly).- Principalement à l'atterrissage. Je n'ai pas vu de dérogation au décollage.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- J'ai deux petites questions à vous poser :

Premièrement, je suis extrêmement surpris de l'emport moyen de la compagnie L'Avion : 52 passagers. Je rappelle que c'est un avion qui peut emporter jusqu'à 200 passagers puisqu'il s'agit d'un 757, si c'est toujours le cas. Je ne vois pas ce que peut faire un avion comme cela sur une plate-forme comme celle d'Orly. Cela ne va pas à l'encontre d'un développement économique favorable.

La deuxième question que j'ai à poser concerne également les dérogations au couvre-feu. Je voudrais comprendre pourquoi certains avions dépassant le couvre-feu ne sont pas sur Vitrail. Pouvez-vous répondre à cette question en toute transparence ? Je souhaiterais qu'on puisse voir tous les avions qui dérogent.

Je vous remercie de la réponse rapide.

M. GOLDNADEL (Dr aéroport Orly).- Sur la première question, c'est effectivement un 757 mais il n'a pas 200 places. C'est un 747 en configuration haute contribution, il est plutôt proche des 80 en configuration, il a un emport moyen qui n'est pas celui que vous avez indiqué.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Mais les nuisances sont celles d'un avion de 200 places.

M. GOLDNADEL (Dr aéroport Orly).- Je réponds à votre question. C'est plutôt une compagnie qui permet une ouverture de la plate-forme aéroportuaire vers l'international et il a plutôt un coefficient de remplissage très haut.

Sur la deuxième partie de question, je laisserai Didier HAMON répondre.

M. HAMON (Dr Com Environnement ADP).- Sur Vitrail, Monsieur OFFENSTEIN, votre question n'est pas suffisamment précise pour qu'on puisse y répondre. Je suis prêt, comme vous le savez, on se voit souvent, la Maison de l'Environnement vous connaît bien et vous la connaissez bien, à regarder précisément ce que vous mettez en lumière éventuellement comme faiblesse du système Vitrail. C'est un système qui est précis et technique. Il nous faut évidemment des questions plus précises, c'est-à-dire quel jour, quelle heure, etc. On est prêt tout à fait à le regarder ensemble, on peut même y aller cet après-midi si vous le voulez.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

S'il n'y a pas d'autre question, nous allons aborder le point suivant.

3. Information sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (DGAC/DTA)

M. LE PRESIDENT.- Cette question a fait l'objet d'échanges lors de notre dernière réunion en 2009. Je vous rappelle que vous aviez déterminé le périmètre de la zone B du Plan d'Exposition au Bruit.

Suite à l'avis de votre commission et, comme le Code de l'Environnement le prévoit, j'ai saisi le Ministre chargé de l'Aviation civile pour recueillir son accord exprès pour poursuivre la révision du Plan d'Exposition au Bruit. Le Ministre a bien voulu me donner son accord en juillet dernier, le dossier de révision du Plan d'Exposition au Bruit est actuellement en cours de finalisation. M. LUCIANI, ici présent, sous-Directeur du Développement durable à la DGAC, va vous présenter des éléments sur le contenu et sur le calendrier de cette révision.

Monsieur LUCIANI, je vous donne la parole.

M. LUCIANI (DGAC). - Merci, Monsieur le Préfet. Il s'agit d'un point d'étape et d'information suite à un vote qui avait été pris lors de la CCE de l'année dernière.

Revenons d'abord sur les raisons de réviser le PEB pour constater ensemble qu'elles n'ont pas changé.

Le PEB datait de 1975, il date toujours de 1975.

Il prévoyait quatre pistes en exploitation dont l'une n'a jamais été construite et dont la deuxième est très peu utilisée voire pas du tout. Cet état de fait n'a pas changé, la piste n'a pas été construite depuis l'année dernière et la piste n°2 n'est pas davantage utilisée.

Par ailleurs, les indices de calcul de la nuisance sonore sont toujours fondés sur un nouvel indice qui prend en compte un facteur accru pour la soirée et la nuit par rapport à l'indice précédent. Cela n'a pas changé.

Enfin, la structure des flottes.

Les quatre raisons qui militaient pour un changement du PEB ne sont pas modifiées depuis l'année dernière.

Que s'est-il passé ?

L'avancement de la procédure. La consultation de la CCE avait été claire et unanime, elle avait abouti à une proposition en faveur de l'indice Lden 65.

La DGAC a travaillé durant les six premiers mois de l'année 2010 sur la base de cet indice pour construire le dossier technique correspondant à cette valeur.

Nous avons ensuite présenté ce dossier et le vote de la CCE au Ministre qui, au vu des éléments techniques et au vu de l'accord qui avait été obtenu en CCE, a pris, comme l'a rappelé M. le Préfet, la décision effective de réviser le PEB sur cette base-là. Je rappelle que le Ministre doit saisir la CCE

mais, ensuite, il prend une décision librement sur la base de cet avis. Il aurait pu donc choisir une valeur différente mais, compte tenu du contexte, il a naturellement retenu cette valeur-là.

Nous travaillons actuellement à la préparation du dossier d'enquête publique avec un dernier élément qui est l'intégration d'un certain nombre de secteurs de renouvellement urbain comme prévu par la loi et comme nous avons déjà échangé avec certains des élus plus directement concernés par ces questions.

Je vais vous rappeler la carte du PEB futur avec les zones : au centre, en rouge foncé, la zone A ; autour de celle-ci, en orange, la zone B ; et enfin, un pointillé, l'ancienne zone C dans laquelle subsiste une partie des interdictions d'urbanisation.

Voilà le plan qui sera mis à l'enquête publique.

Quel sera le calendrier de cette procédure ?

Le transparent suivant en rappelle les étapes à venir. Il reste à prendre une décision formelle de réviser le PEB. Il s'agit, sur la base de la décision du Ministre, d'un arrêté conjoint des Préfets des trois Départements concernés. Nous prévoyons de proposer à la signature des trois Préfets cet arrêté début décembre 2010.

Il y aura ensuite une étape de consultation de l'ensemble des communes sur l'ensemble du dossier. Elle s'étendra de décembre à février.

A la suite de cette consultation, un avis de l'ACNUSA qui aura recueilli au préalable l'avis de la CCE sur le dossier proprement dit. Cette fois-ci, ce ne sera pas se prononcer sur la limite souhaitée mais bien sur le dossier dans son ensemble. Nous aurons donc le plaisir de nous revoir au printemps pour prendre une décision formelle au vu des avis des différentes communes. Nous aurons ensuite l'avis de l'ACNUSA et nous aurons accompli l'ensemble des formalités administratives préalables à l'enquête publique.

Celle-ci se déroulera à l'automne prochain puisque les mois de juillet août sont assez peu propices à une consultation effective et pertinente des citoyens qui ont parfois d'autres activités que de se déplacer pour les enquêtes publiques.

Et, à la suite de cela, nous aurons, après un accord exprès du Ministre, l'approbation et la publication du PEB que nous prévoyons en janvier 2012.

Voilà le calendrier de ce qui nous attend. Aujourd'hui, il ne vous est pas demandé de décision mais nous souhaitons vous informer de l'avancement de ce dossier. La prochaine décision qui sera attendue de la CCE sera après avis des communes, un avis formel sur l'ensemble du dossier au printemps prochain.

Merci de votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup de ce point d'information. C'est un dossier que nous allons revoir régulièrement.

M. LECLERC (Maire Champlan - Europ' Essonne).- Je voulais savoir, concernant cette révision du PEB, comment interpréter justement la réduction de la zone B entre l'ancienne définition du PEB de 1975 et la nouvelle valeur Lden fixée à 65 l'année dernière.

Est-ce qu'on peut admettre que cette zone B rétrécie va laisser une zone C un peu plus grande qu'à l'origine ? En tant que Maire de commune, est-ce qu'on peut proposer aux services de l'Etat et au Préfet d'inclure à la marge quelques parcelles qui pourraient être libérées ou valorisées notamment en plein centre-ville où tout est construit et où, depuis quarante ans, tout est gelé ? Est-ce qu'on peut avoir une marge de négociation par rapport à cela ? Il y a, je ne sais pas si on appelle cela un vide juridique mais quelque chose qui n'est pas très clair par rapport à la valorisation du différentiel de l'ancienne zone B avec la nouvelle la zone B.

Merci de votre réponse.

M. LUCIANI (DGAC).- Il y a effectivement une interrogation mais je pense que là vous faites référence à l'avis du Conseil d'Etat sur les précédentes modifications sur le précédent PEB qui comportait des zones grisées qui étaient des zones d'incertitude. Le Conseil d'Etat avait fait deux reproches à ces zones grisées : d'abord le fait qu'il n'y ait pas un contour strict et ferme et ensuite que le document écrit ne stipule pas ce qu'il advenait dans ces zones.

Bien évidemment, nous tiendrons compte de ces deux remarques du Conseil d'Etat dans le prochain document et il sera précisé que ces zones, qui étaient anciennement zone B et qui ne sont plus zone B, bénéficient de l'ensemble des caractéristiques de la zone C.

Ce sera dit parce qu'il ne faut pas qu'il y ait ce vide juridique. D'ailleurs, ce ne serait pas logique qu'on ait une zone d'interdiction, une zone de construction libre, une zone d'interdiction. Il y a quelque chose qui n'avait pas sens et d'ailleurs le Conseil d'Etat n'avait pas critiqué la logique mais simplement le fait que cela n'ait pas été dit explicitement.

Quant au fait de valoriser des parcelles, il existe une disposition propre à la zone C qui a été introduite par la modification législative, qui permet, sur des secteurs définis dans une limite définie, tout cela étant assumé, d'avoir ces possibilités.

Je vous propose peut-être que nous nous revoyions après cette réunion pour regarder les détails pratiques et administratifs de la chose.

M. BELOT (CIPE).- Je me permets de demander où en est la demande du maire de Morangis au sujet de la piste 6. Savoir si elle n'apparaît plus sur le Plan de Gêne Sonore et sur le Plan d'Exposition au Bruit,

s'il y a une cohérence entre le PEB, le PGS et le SDRIF au sujet de cette piste qui n'a jamais été construite et avoir l'assurance qu'elle ne le sera pas et la retirer des plans.

M. LUCIANI (DGAC).- Effectivement, ce sont des zones du PEB qui n'ont plus lieu d'être et la disposition que j'évoquais qui permet en zone C pour une motivation de retirer ces zones et de leur rendre un caractère constructible pourra tout à fait s'appliquer. L'explication à donner sur la définition de ce qu'on appelle les « pastilles » spécifiques à ces zones-là va de soi : la piste n'existe pas ou elle n'est pas utilisée.

Je vous confirme que ces zones pourront être retirées.

M. JOSSO (CM Villeneuve-le-Roi).- J'ai une petite observation sur ce qu'a dit M. LUCIANI : il n'y a pas eu unanimité de la CCE car, à titre personnel, je n'ai pas voté cette décision.

Je ne veux pas refaire le débat qui a déjà eu lieu sur cette question-là mais rappeler quand même quelques questions qu'il faut que tout le monde ait bien présent à l'esprit.

Pendant très longtemps, cela a été le blocage absolu sur cette question du PEB et du droit de l'urbanisme. Cela a posé des problèmes extrêmement importants pour les villes.

Aujourd'hui, la décision est pour moi prise dans la précipitation : on ouvre les vannes et il n'y a plus de réflexion conjointe pour peser un peu l'intérêt des différentes villes et différents habitants.

L'argument qui avait été utilisé par le député-maire de Villeneuve-le-Roi, c'est qu'il n'y avait pas plus de bruit sur Villeneuve-le-Roi que dans une rue moyenne de Paris. On voit bien que le lien entre les décisions qui se prennent sur le PEB et les décisions du PGS est extrêmement important. Le

risque avec ce qui s'engage là, c'est qu'effectivement le PGS soit soumis à des menaces extrêmement importantes et qu'il puisse y avoir des choses qui reviennent, des décisions qui soient amenées à revenir sur les questions de l'insonorisation mais on le voit très régulièrement.

Et pour ce qui concerne les populations, Villeneuve-le-Roi et Ablon sont parmi les villes les plus touchées par les questions du bruit de l'aéroport. Non seulement elles sont effectivement sous l'onde de bruit mais elles souffrent de distorsions très importantes par rapport à d'autres zones toujours liées au PGS.

Sur Villeneuve-le-Roi, Ablon et sur d'autres villes, un certain nombre de constructions ont été réalisées depuis 1975 et elles ne peuvent pas prétendre à l'insonorisation. Or, l'insonorisation de ces habitations réalisée techniquement il y a trente-cinq ans est aujourd'hui totalement obsolète et n'a pas de sens. Elles ont toujours, dans la réglementation aujourd'hui, cette impossibilité de bénéficier de l'insonorisation alors même qu'elles souffrent le plus du bruit.

Dans le même temps, une habitation qui va se trouver à l'extérieur des anciennes zones de bruit et aujourd'hui couverte par le PGS n'aura pas cette date de référence. On voit bien qu'il y a là quelque chose qui ne peut pas continuer comme cela.

On pouvait espérer que ce souhait de revitalisation économique et de dynamisation permette d'envisager des décisions gagnant-gagnant pour tout le monde. Or, ce n'est pas le cas aujourd'hui. Il y a plus de bruit dans notre ville, il y a des risques et il y a moins d'insonorisation, il n'y a pas suffisamment d'informations sur ce droit à l'insonorisation. Il n'y a pas de compensation par rapport à l'ensemble des nuisances pour les populations et il n'y a pas d'effort particulier qui peut être fait pour des populations qui subissent ce bruit, qui sont les plus proches de l'aéroport et

qui, néanmoins, ont une réelle difficulté d'accès à l'emploi sur cette plate-forme.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Député-maire...

M. GONZALES (Député-Maire Villeneuve-le-Roi).- Je voudrais réagir à ce message de mauvaise humeur.

En fait, que s'est-il passé très concrètement ? Le changement d'indice de calcul du Plan d'Exposition au Bruit - on est passé de l'indice psophique à l'indice Lden au niveau européen - allait conduire à une multiplication par 2 de la surface du PEB d'Orly alors que cet aéroport est limité en terme de créneaux et on sait donc bien qu'il n'a pas vocation à étendre son activité. C'était parfaitement incohérent. Il convenait d'intervenir au niveau de la loi pour précisément éviter cette extension ex abrupto qui allait conduire à multiplier par 2 les effets de paupérisation du PEB. D'où l'idée de supprimer la zone C mais de maintenir les contraintes. Je ne vois pas où la mesure a été établie dans l'urgence puisqu'en définitive, on est quasiment revenu à la situation actuelle puisqu'on a supprimé la zone C mais gardé la contrainte préexistante.

Toutefois, et c'est là tout l'intérêt de l'évolution législative, il nous est apparu à la majorité et même à l'unanimité de l'Assemblée Nationale qu'il convenait d'adapter le système de façon à prendre en compte le fait que, depuis 1975, la situation de l'aéroport d'Orly avait quelque peu évolué. On a bien vu que certaines pistes n'étaient pas utilisées et, pour autant, il y avait des normes de PEB.

Il a été décidé, sous contrôle préfectoral, si j'ose dire, d'établir des pastillages ou des zones qui permettent de faire évoluer la situation de façon à prendre en compte l'intérêt des populations survolées qui ne devaient pas avoir une sorte de double peine : et le bruit, et les contraintes d'urbanisme visant à des effets de paupérisation.

C'est ni plus ni moins cela qui a été décidé par le législateur.

Cela me semble au contraire tout à fait raisonnable. Cela va permettre de répondre à l'attente du Maire de Champlan, c'était vraiment le sens de sa question, permettre de faire vivre le centre-ville. C'est tout à fait raisonné et je rappellerai également que, grâce à ce dispositif-là, nous allons pouvoir donner tout son sens à l'opération de rénovation du quartier ancien dégradé de Villeneuve-Saint-Georges qui, sans ce dispositif, ne pourrait pas assurer et bénéficier du secours de l'Etat à travers le PNRQAD.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Pas d'autre demande d'intervention ?

De toute façon, comme je le disais en introduction, nous aurons évidemment l'occasion de revenir sur le PEB. On vous a donné le calendrier. Je rappelle simplement que les pastilles qui ont été évoquées sont elles-mêmes soumises à enquête publique. Il y aura toutes les garanties nécessaires en la matière.

Le point suivant concerne un avis sollicité auprès de la Commission sur le relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est.

4. Avis de la CCE sur le relèvement des altitudes d'interception ILS en atterrissage face à l'est (DGAC/DSNA)

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose car je pense qu'il y aura des remarques et de nombreuses questions pour le débat qui va suivre, qu'on ordonne cela de la manière suivante :

D'abord une présentation préparée par la DGAC, M. VILLE. Nous procéderons ensuite à un débat où chacun pourra s'exprimer et puis, troisième temps, il faudra qu'il y ait un vote formel soit en faveur,

soit en défaveur de ce projet qui, je le rappelle, répond à un objectif de réduction des nuisances subies par les personnes survolées par les arrivées face à l'est.

Permettez-moi de vous demander de conserver à l'esprit la notion d'intérêt général qui doit être la grille commune d'évaluation de ce projet.

Monsieur VILLE, vous avez la parole.

M. VILLE (DGAC).- Merci, Monsieur le Président.

Mesdames, Messieurs, bonjour ! Je vais vous présenter rapidement ce projet. Vous avez dû recevoir de nombreux documents. La plupart vous a été transmis sous forme de CD. Vous devez avoir cependant sous forme papier une note récapitulative explicative ainsi qu'une impression de certains résultats. Je vais repasser brièvement sur l'ensemble des points du dossier.

D'abord le contexte, rappel du cadre législatif et réglementaire dans lequel nous nous trouvons sur l'enquête publique, puis les caractéristiques de l'opération, comment nous pouvons évaluer les nouvelles conditions de survol, le déroulement et les conclusions de l'enquête publique qui a été menée et, enfin, les étapes complémentaires qui ont eu lieu à travers le Comité Interrégional présidé par le Préfet de Région, M. CANEPA.

Le contexte du projet : c'est un projet qui a été initié par le Gouvernement suite au Grenelle de l'Environnement. Une conférence de presse a eu lieu en décembre 2007 tenue par les secrétaires d'Etat à l'Ecologie et aux Transports appelée « les premiers travaux pratiques du Grenelle de l'environnement appliqués à la réduction des nuisances sonores aéroportuaires ».

Un mois plus tard, en janvier 2008, c'est le ministre Jean-Louis BORLOO qui a pu signer avec les acteurs du transport aérien une convention qui

reprenait l'ensemble des points annoncés lors de cette conférence de presse.

L'un des objectifs de cette annonce était le relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions à l'arrivée de la région parisienne.

Ce projet prévoyait trois étapes :

- Une première étape en 2008 qui concernait l'un des flux d'arrivée sur le Bourget de nuit,

- Une deuxième étape qui est celle que nous allons évoquer ce matin,

- Et une troisième étape qui va concerner cette fois-ci l'ensemble de la région parisienne puisqu'il faut changer un paramètre important au niveau du vol qu'on appelle l'altitude de transition mais je vous passerai les détails. Une fois que cette altitude de transition est relevée, on peut imaginer des interceptions ILS à 5.000 pieds, chose qui n'est pas possible aujourd'hui. C'est cette troisième étape qui est discutée actuellement dans le cadre du Comité Interrégional parallèlement.

L'étape n°1 est bien sûr réalisée. L'étape n°2, nous sommes dans le processus de concertation que je vais vous détailler dans un instant au moment de l'avis de la CCE. Et l'étape n°3 est en discussion au sein du Comité Interrégional et nous prévoyons une enquête publique en janvier 2011.

Cette mesure est bien sûr une mesure pour l'environnement, et c'est comme cela qu'elle a été définie. Les modifications sont faites pour relever le palier, et vous verrez l'intérêt acoustique de ce relèvement. Et, bien entendu, lorsque la nouvelle trajectoire sera publiée, l'ancienne sera supprimée des publications.

On ne maintient pas deux dispositifs et, comme certains ont pu l'imaginer, deux voies d'alimentation. Il n'y aura bien qu'une seule voie d'alimentation qui est prévue et elle est simplement modifiée pour permettre ce relèvement des trajectoires.

Ceci a été bien entendu rappelé lors du Comité Interrégional du 4 juin 2010 et a fait partie du compte rendu explicite de cette réunion, compte rendu que vous avez à votre disposition puisque cela faisait partie des éléments du CD qui vous a été transmis.

Bien entendu également, il n'y a pas non plus d'impact sur le couvre-feu. Il n'y a pas de lien, il n'y a pas de volonté là-dessus. Le but est bien, dans la journée, lorsque les avions volent, d'avoir les trajectoires relevées.

L'historique du projet, c'est plus à titre d'information maintenant, ce sont effectivement des projets qui ont été discutés de longue date avant de faire partie de ce projet gouvernemental, à la fois à l'Assemblée Nationale avec des élus et des associations, au sein de l'ACNUSA, lors des conférences de presse de décembre et puis toutes les réunions qui ont eu lieu dans le cadre de l'enquête publique que j'ai pu rappeler également.

Le cadre législatif et réglementaire : il est important pour comprendre dans quel cadre nous nous situons.

Sur l'ensemble des dix aéroports dont l'ACNUSA s'occupe, il y a la procédure suivante qui est appliquée de façon systématique. Lorsqu'il y a une modification de procédure de départ ou d'arrivée, il y a nécessairement une étude d'impact de la circulation aérienne. Cette étude est obligatoire, elle est présentée lors de la CCE.

Lorsque cette modification est suffisamment importante pour mériter une enquête publique, et je vais détailler dans un instant quels sont les critères, l'enquête publique doit être réalisée et il y a même une recommandation de l'ACNUSA qui existe, qui parle, elle, d'un porté à connaissance, c'est-à-dire que l'enquête publique s'arrête au niveau de vol 65, ce qui est environ 2.000 mètres d'altitude, le porté à connaissance va plus loin jusqu'aux personnes sous 3.000 mètres d'altitude pour expliquer et

diffuser cette information sur les modifications à venir.

Ensuite, à l'issue de l'enquête publique, l'avis formel de la CCE est recueilli.

Enfin, l'ACNUSA aura également un avis formel à émettre sur le projet.

C'est au vu de ces trois avis à la fois le rapport de l'enquête publique, l'avis de la CCE et l'avis de l'ACNUSA que la décision ministérielle pourra intervenir.

L'enquête publique se déroule suivant le Code de l'Environnement dans une zone très particulière et suivant des critères très précis que je vais vous détailler :

Bien entendu, il faut que nous nous trouvions sur un aéroport ACNUSA. C'est le cas pour Orly.

Il faut que la modification soit importante en volume d'avions et donc le seuil de 30 vols réacteurs en moyenne par jour a été retenu, mais également que, dans l'espace, cette modification soit également considérée comme importante. Et c'est là où nous parlons d'enveloppe de survol.

Imaginons, sur une piste, que l'enveloppe ancienne de survol soit là où se trouvent 95 % des vols en opération normale. On fait une modification de procédure pour la nouvelle enveloppe. L'enquête publique ne concerne que les communes de la zone nouvellement survolée, c'est-à-dire la zone qui apparaît bien au sud, qui n'est pas dans l'ancienne et pas non plus à l'intersection des deux. C'est dans les communes de cette zone que se déroule l'enquête publique. C'est ce qui a été fait pour Orly bien entendu.

Les caractéristiques de l'opération : elles sont décrites dans le dossier, je vais vous les rappeler brièvement.

Le vol qui est dans sa partie en route va rentrer progressivement dans la zone de l'aéroport et cette zone commence par un point qu'on appelle le IAF. C'est le point sur lequel vous pouvez tourner de

temps en temps à l'arrivée sur les aéroports. Il y a un hippodrome d'attente qui est prévu. C'est ce point-là.

Ensuite, le vol va descendre progressivement pour intercepter l'ILS, Instrument Landing System, qui est en fait deux axes radioélectriques et qui va permettre à l'avion en mode automatique d'arriver très près de la piste sans aucune visibilité. C'est ce qui permet au vol, en condition de brouillard et avec un plafond très bas ou une visibilité sur la piste très faible, de pouvoir quand même se poser et d'atterrir en toute sécurité en restant bien calé sur ces deux axes.

Le but est d'amener ces avions sur cet ILS et il y a bien entendu un palier qui est demandé réglementairement au contrôleur. On donne la possibilité au vol de faire ce palier. Ce palier permet en fait au vol, une fois qu'il a intercepté le premier axe radioélectrique qui lui donne l'axe de piste, de bien configurer son avion, préparer véritablement sa machine, la ralentir éventuellement pour ensuite avoir une descente correcte avant d'intercepter ce deuxième axe radioélectrique qui va lui donner le plan de descente. Une fois qu'il a intercepté ces deux axes et qu'il a eu le temps de bien préparer sa machine, l'avion peut continuer tranquillement jusqu'à la piste en toute sécurité.

Ce relèvement des trajectoires commence bien entendu par ce point d'aboutissement qui est aujourd'hui, pour les vols en provenance du sud-est, sur le IAF nommé MOLEK. L'interception se fait aujourd'hui à 900 mètres.

900 mètres, pour vous donner un ordre de grandeur, correspond à 15 kilomètres d'éloignement. Retenez cet ordre : 300 m pour 5 km. Cela correspond à cette pente de 3° sur laquelle est calée l'ILS.

Bien entendu, si nous relevons l'altitude d'interception de l'ILS, la pente restant constante, on va reculer le point d'interception. Je prends souvent cette image : dans votre maison, si vous relevez l'étage supérieur, l'escalier restant

constant, il va falloir construire des marches mais vous allez reculer le point d'arrivée au niveau supérieur. Cela peut être dans le couloir et vous perdez un peu du couloir, cela peut arriver dans la salle de bains, et là cela pose quelques problèmes. C'est pour cela que cela conduit à des modifications de trajectoires.

De nouveau, nous passons à 1.200 m, donc 300 m de plus, donc nous reculons de 5 km le point d'aboutissement dans l'axe puisque l'avion reste dans l'axe pour se poser sur la piste.

Quels sont les effets de ce relèvement au niveau final ?

Bien entendu, entre le point d'aboutissement actuel et la piste, il n'y a pas de changement de ce relèvement. Là, rien n'est changé quant au bruit.

Dans la partie intermédiaire, nous allons avoir progressivement une réduction de bruit de 1 à 3 dB puisque 3 dB est par contre la réduction que l'on obtient sur ce palier.

Tout sortons-nous ces chiffres ?

Ces chiffres sortent d'une étude assez complète que nous avons réalisée. Ce n'est pas du théorique, c'est véritablement du mesuré même si la formule théorique donne la même chose. Nous avons mesuré deux altitudes d'interception différentes qui existent en conditions réelles à Roissy puisqu'on n'avait pas la même altitude d'interception entre les deux doublets. Nous avons posé des sondes de mesure sur chacun des doublets et nous avons mesuré les mêmes types d'avions, ceux qui faisaient le palier d'interception à 4.000 pieds et ceux qui faisaient le palier d'interception à 3.000 pieds.

Voilà les mesures résumées dans ce tableau. Vous voyez que nous avons au moins les 3 dB, parfois un peu plus suivant les types d'avion. Je vous montre également ce tableau parce que je vous montrerai un autre chiffre important qui est le 68 dB qui est placé ici, cela permet de discriminer assez bien sur l'ensemble des appareils le avant / après.

3 dB, qu'est-ce que cela représente ?

On peut dire beaucoup de choses, une définition physique très claire est que si vous avez deux sources sonores qui émettent le même bruit, si vous supprimez l'une des sources sonores, vous avez une diminution de 3 dB. Voilà réellement ce que représentent 3 dB. Cela ne veut pas dire que tout bruit a disparu puisqu'il reste l'autre source sonore mais cela veut dire qu'on a quand même significativement réduit et que c'est tout à fait perceptible.

Le schéma de principe du projet, le voici.

Nous avons au jour d'aujourd'hui le point d'interception à 3.000 pieds ou 900 m, le point d'interception qui est reculé de 5 km pour cette altitude de 4.000 pieds ou 1.200 m. Et le flux sur lequel nous allons procéder la modification est le flux venant de MOLEK qui va passer au vertical de la balise de Melun et qui ensuite oblique vers l'ouest pour rejoindre.

Etant donné qu'on a décalé ce point vers le sud et qu'on doit toujours ménager une zone de travail pour les contrôleurs pour permettre l'intégration de ce flux avec le deuxième flux qui vient d'ODRAN, nous devons décaler vers le sud la branche de vent arrière.

Pour être peut-être plus précis et même pour vous montrer du doigt toute la difficulté, cette zone où vous voyez les vols qui sont éparpillés, c'est véritablement la zone de travail des contrôleurs. C'est là où les contrôleurs vont agir sur les paramètres sur lesquels ils peuvent avoir une action, c'est-à-dire la vitesse, c'est-à-dire l'altitude mais c'est également la position dans le plan horizontal pour allonger ou raccourcir la trajectoire pour que, lorsqu'il y a des vols qui arrivent, ils se retrouvent tous alignés les uns derrière les autres avec une bonne séparation sur l'axe final.

On peut imaginer cela comme une fermeture éclair sauf que les avions ne sont pas bien alignés avant, ils sont préséquencés par le CRNA Nord mais

par des personnes différentes, donc ils ne se présentent pas bien et le contrôleur doit recréer cette fermeture éclair pour que les deux flux s'incorporent bien les uns dans les autres. Il a véritablement besoin de cette zone de travail et ce qu'on cherche bien entendu à éviter sinon laisser la trajectoire et reculer ce point d'interception de l'ILS, c'est d'avoir des avions qui seraient obligés de repartir vers le sud et se trouver dans un face à face avec les avions qui viendraient du flux d'ODRAN. C'est pour cela qu'il a été décidé de décaler la trajectoire vers le sud pour redonner cette marge de manœuvre, permettre éventuellement de raccourcir les vols mais surtout de bien retravailler dans l'ensemble de la zone pour permettre cette intégration.

Egalement je voulais vous montrer un document. C'est une question qui nous avait été posée et c'est un document qui fait partie du rapport d'enquête publique. C'est bien de voir qu'on travaille sur une zone mais l'altitude elle-même en début de virage, il y a une certaine dispersion de cette altitude. Tous les vols ne font pas le virage aujourd'hui à 900 pieds et nous avons placé ce barreau qui est grosso modo en fin de vent arrière juste avant le virage. Vous voyez la dispersion en altitude des différents vols. En début de virage, on retrouve un certain agrégat déjà 300 m plus haut, voire déjà plus haut, et c'est après dans ce virage que l'appareil va pouvoir évoluer pour finalement se retrouver à l'altitude d'interception correcte en début de virage.

Comment peut-on évaluer les nouvelles conditions de survol ? C'est ce qui a fait l'objet de tous les indicateurs que vous avez dans le dossier.

Nous avons pensé à des indicateurs véritablement au regard de l'intérêt général.

D'une part, il y avait la notion d'enquête publique et de la zone d'enquête publique. Cette fois-ci, c'est un contour issu d'un calcul, on projette ce contour au sol à la verticale et nous

faisons le comptage de population dans ce contour. C'est maintenant un indicateur sur lequel nous considérons peut-être que le comptage de population à l'intérieur n'est pas forcément représentatif et, dans la deuxième enquête publique sur Roissy, c'est quelque chose sur lequel nous évoluons.

Par contre, deux critères qui, pour moi, font vraiment partie de la gêne telle que je peux la voir exprimée par les personnes survolées, c'est d'une part une quantité d'avions, c'est-à-dire « nous sommes survolés, il y a véritablement des avions au-dessus de nous » quel que soit le bruit, ce n'est pas forcément du bruit, c'est « nous voyons des avions ». C'est véritablement une densité de survol. Là, nous prenons un maillage assez précis puisque nous avons des points qui sont en dessous de 150 m de distance les uns des autres, nous prenons un cercle de diamètre 1 km centré sur le point en question, nous comptons tous les avions qui passent à la verticale de ce cercle et nous affectons ce nombre-là au centre du cercle. Ensuite, nous relient tous les points supérieurs à un certain seuil et nous comptons les populations à l'intérieur de ces contours.

Enfin, un critère cette fois-ci acoustique : le Lden qui est l'indice de référence mais qui, vous le verrez, pour la modification dont nous parlons qui est assez éloignée par rapport à la piste, ne permet pas de détecter une différence et, ensuite, des événements sonores.

Cette fois-ci, c'est véritablement : vous êtes dans un point, vous entendez du bruit, est-ce que ce bruit a dépassé tel seuil sonore ? Si oui, cela fait un événement sonore supérieur à ce seuil ; si non, nous sommes en dessous. Et nous comptons ce nombre d'événements sonores et nous utilisons un modèle de propagation de bruit qui s'appelle INM. C'est un modèle produit par les Américains et qui est une référence au niveau mondial, qui va prendre en compte les caractéristiques acoustiques de la machine, le régime de la machine auquel il vole, même l'altitude de terrain qu'il survole et puis il y a une propagation multidirectionnelle du bruit et on va

compter ce nombre d'événements au sol supérieurs à ces seuils.

Sur la dispersion des flux de trafic, nous travaillons sur l'actuel à partir de flux de trafic enregistrés, nous avons maintenant une grande bibliothèque de flux à notre disposition. Et, pour la situation future, c'est issu de simulations qui ont lieu pour valider ce dispositif au niveau navigation aérienne pour être sûr que les contrôleurs pourront, le jour où il sera publié, réellement le prendre en main puisque là, on bascule du jour au lendemain sur ce nouveau mode. Soudain, tous les avions vont passer sur cette nouvelle trajectoire, l'ancienne trajectoire ne sera plus utilisée, donc il faut être sûr que les contrôleurs puissent faire face à cette situation et c'est pour cela que nous faisons ces simulations.

Au niveau du comptage de population, il y avait eu beaucoup de débats sur cela, je précise réellement la méthode. Une fois que nous avons défini les différents contours dont je vous ai parlé, nous comptons la population à l'intérieur et nous nous basons sur des chiffres issus de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, l'IAURIF. Ce sont des données qui non seulement comportent la population complète au niveau de la commune mais qui ont également des précisions sur des zones d'habitat et où sont précisément le bâti sur le terrain et les différents îlots de population. Cela nous permet de faire des distinctions sur des communes qui seraient peu affectées au niveau de la surface mais c'est justement là où serait l'essentiel de la population ; inversement, si c'est une partie inhabitée, les personnes ne sont pas décomptées.

Nous avons, dans le dossier d'enquête publique, utilisé les chiffres IAURIF 1999. Nous avons depuis, et cela a été un travail fait lors de ce Comité interrégional présidé par M. CANEPA, défini une nouvelle méthode. Nous prenons les îlots de population de 1999 qui nous sont donnés mais nous prenons, par contre, la population INSEE 2006 qui est

maintenant la référence et nous agrégeons l'ensemble de ces chiffres par rapport à une population totale 2006. C'est cette mise à jour IAURIF 1999 pour la description des îlots des populations 2006 qui vous a été distribuée en document papier. Dans le document d'enquête publique, vous avez les chiffres purement 1999 ; dans les documents papier qui vous ont été donnés, c'est donc la mise à jour avec la population 2006.

Brièvement, on repasse l'ensemble de ces indicateurs. Voici les enveloppes à 95 % des vols entre l'ancienne et la nouvelle trajectoire. L'enquête publique a bien eu lieu dans cette partie grisée et nous avons fait ensuite l'intersection des communes pour avoir le lieu de l'enquête publique.

Nous avons ce comptage de population. Les chiffres que je vous montre sont issus du dossier. Vous avez, vous, les chiffres 2006. Dans le tableau récapitulatif final, nous aurons les chiffres 2006. C'est pour vous montrer l'explication. On compte dans le premier contour et dans le deuxième contour et on fait les variations.

Ensuite, nous passons sur cette notion de densité de survol « je suis à un endroit et je vois des avions au-dessus de moi » et nous voyons ici très clairement, par rapport à la dispersion que nous avons vue dans l'enveloppe puisque 95 % des vols sont dans cette enveloppe, qu'il y a un flux assez naturel des vols qui se crée où il y a cette concentration d'avions. De chaque côté ensuite, il va y avoir dispersion des appareils.

Nous retrouvons la même chose aujourd'hui et dans le dispositif de demain. Vous voyez une discontinuité dans le virage, c'est normal puisque justement c'est cette dispersion dont nous parlons, ce qui fait qu'on n'atteint pas le seuil de 30 survols par jour qui a été retenu, dispersion qui, plus le virage s'écarte en quelque sorte ou se trouve ouvert, va s'accroître. C'est pour cela que la discontinuité est plus importante dans la nouvelle

procédure puisque les vols sont beaucoup plus dispersés.

Au niveau du bruit, voilà le Lden 50 actuel, voilà le Lden 50 de la procédure envisagée. Si vous n'avez vu aucune différence, c'est normal, il n'y en a pas. Effectivement, cette procédure va concerner les personnes en amont du FAP d'interception à 900 mètres et on n'a pas de différence notable. C'est pour cela que nous avons introduit ce critère d'événements sonores et nous suivons d'ailleurs en cela les recommandations de l'ACNUSA qui considère cet indicateur comme très bon pour représenter la gêne sonore.

De la même façon, nous avons le contour aujourd'hui des zones à plus de 25 événements sonores supérieurs à 65 dB et nous retrouvons une discontinuité plus marquée pour la procédure à venir qui est liée non seulement au fait de la dispersion naturelle que nous avons vue côté survols mais aussi bien entendu au fait que les avions sont, cette fois-ci, 300 m plus haut. Dans la procédure de virage, ils vont faire moins de bruit. On va compter beaucoup moins d'événements sonores supérieurs à ce seuil dans le virage. C'est pour cela que nous avons ce gain sonore qui est tout à fait réalisé et cette différence dans le virage.

Je vous parlais du seuil de 68 dB tout à l'heure. Vous vous rappelez ces histogrammes qui permettaient de ségréguer avant et après. Nous avons également voulu faire un comptage d'événements sonores supérieurs à 68 dB. Nous voyons clairement que la nouvelle courbe s'est réduite et, dans ce palier d'interception, on a réellement gagné tout le bruit que nous espérions, on a de fortes intensités sonores qui sont diminuées et c'est tout à fait appréciable.

Voilà le tableau récapitulatif qui vous donne les populations totales actuelles dans la procédure d'aujourd'hui, les populations totales dans la procédure envisagée avec la variation. Nous avons bien entendu, car nous sommes conscients du

phénomène, montré les habitants qui sont concernés dans la procédure actuelle et qui ne le seront plus demain et les habitants qui ne sont pas concernés par la procédure aujourd'hui et qui seraient concernés demain. Vous allez retrouver le même delta entre les deux chiffres.

Voici les éléments qui sont à votre disposition.

Les zones exposées à un niveau Lden 55 ou Lden 50 : bien entendu il n'y a pas de modification donc il n'y a pas de décompte.

Nous voyons un gain net sur les événements à 68 dB, c'est important. Sur des populations de base de 37.000 personnes, nous avons un gain de 10.000 personnes mais qui est partagé entre 15.000 personnes préservées en quelque sorte et 4.800 personnes qui découvrent du bruit dans ce changement.

Sur la densité de survol, le gain est de 7.000 personnes au total. Ce sont les chiffres que vous avez sous les yeux.

L'enquête publique, comment s'est-elle déroulée ?

Elle s'est tenue du 16 novembre au 17 décembre 2009 dans les communes de la zone nouvellement survolée et conformément au décret.

Il y a eu, dans le cadre de cette enquête, une réunion publique en présence d'un commissaire enquêteur à la mairie d'Ablis, le 30 novembre 2009.

Il y a eu une réunion d'information en Préfecture de l'Essonne le 7 décembre 2009 et, enfin, la réunion de portée à connaissance recommandée par l'ACNUSA en Préfecture de Seine-et-Marne, le 16 décembre 2009.

Quel est le résultat de l'enquête publique ?

L'avis de la commission d'enquête est favorable sous conditions - vous avez le rapport complet sur le CD. Les conditions sont les suivantes :

Report d'un an de la mise en œuvre qui était initialement prévue au printemps 2010. Nous avons

ajusté le calendrier et nous avons maintenant un objectif de printemps 2011 pour cette mise en oeuvre.

Et le rapport préconisait dans l'intervalle la création du comité interrégional pour établir un complément de concertation et d'échanges.

Que s'est-il passé au sein de ce comité interrégional ?

Il a été constitué, il s'est réuni trois fois depuis, il se réunira encore lundi prochain. Il a permis d'évoquer la phase 2 dont nous parlons aujourd'hui mais également de travailler sur la phase 3 qui reste à venir et dont l'enquête publique aura lieu courant 2011.

De nombreux échanges ont eu lieu lors de ces séances. Il y a eu également pour cette enquête publique une réunion en Préfecture de l'Essonne le 29 juin 2010 qui était une réunion très générale et qui a permis de nombreux échanges sur un plan de nouveau très général et, ensuite sur des questions beaucoup plus techniques, il y a eu une réunion à la DGAC le 8 juillet 2010 en présence d'experts externes à l'administration. Le résultat de ces réunions a été rapporté lors de la réunion du 21 septembre 2010 du comité interrégional et c'est là où il y a eu la décision de reprendre le cours normal de la concertation.

Vous avez sur le CD, l'ensemble des réunions et les comptes rendus associés qui ont pu être diffusés.

Et maintenant ?

Nous allons demander l'avis formel de la CCE sur ce projet. Ensuite, il y aura l'avis formel de l'ACNUSA qui sera demandé. Et, je vous le rappelle, la décision ministérielle sera basée sur le rapport d'enquête lui-même et sur ces deux avis formels.

En guise de conclusion très rapidement et, ensuite, nous prendrons quelques questions :

Ceci est la première enquête publique jamais réalisée en France. C'est véritablement quelque chose de positif qu'il faut souligner. Il y avait eu de

nombreuses critiques pour dire que la DGAC en faisait à son aise pour modifier des trajectoires et que les gens n'étaient pas prévenus. Il y a eu donc ce formalisme qui a été écrit et qui a été réalisé et c'est dans ce cadre-là que nous menons cette enquête publique. Cela a été la toute première.

Je rappelle que ce projet gouvernemental est conduit à des fins environnementales pures. Il n'est pas fait pour une augmentation de trafic. Je m'élève contre cette pensée et véritablement en toute transparence. Il n'y a pas d'arrière-pensée là-dessus. Ce dispositif est fait pour relever les trajectoires et pas pour augmenter le trafic.

Nous avons un dispositif de relèvement qui est moins bruyant au global puisque le palier est relevé et toute la trajectoire d'alimentation l'est également. Nous avons un dispositif globalement qui est moins bruyant.

Par contre, effectivement, ce dispositif moins bruyant ne peut être replacé sur la trace au sol d'aujourd'hui. C'est pour cela qu'il y a cette modification et de nouvelles populations impactées.

Et lorsque nous faisons un décompte des populations sur ce nouveau dispositif qui est mis en place et qui est moins bruyant, nous voyons un impact plutôt positif au vu des populations puisqu'il y a diminution du nombre de personnes exposées.

Voilà ce que je pouvais dire, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Le débat est ouvert.

Mme DIGARD (CA Plateau de Saclay).- Je vais commencer le débat par une question parce que votre première justification la plus importante est que ce sont des mesures pour l'environnement.

Je voudrais savoir si vous avez, parce que vous ne nous les avez pas présentées, peut-être les avez-vous, les mesures en terme d'impact environnemental, c'est-à-dire en terme de dégageant

de CO2 ainsi qu'en terme de consommation de carburant.

M. LE PRESIDENT.- On va répondre au fur et à mesure, si vous voulez bien. Monsieur VILLE...

M. VILLE (DGAC).- Ces mesures ont été menées, elles ne sont pas du tout présentées dans l'enquête publique puisqu'il n'y a pas d'obligation de faire ce type de mesure d'impact au sol. Nous avons une augmentation à la fois des deux puisque le CO2 et le carburant sont directement liés l'un par rapport à l'autre. Il y a une augmentation de 10 % de la trajectoire depuis l'entrée du IAF qui est le IAF MOLEK que vous avez vu. Il va y avoir une augmentation dans ces proportions du carburant et du CO2.

Par contre, il faut savoir que la loi Grenelle qui a été votée est bien consciente de ces effets de l'un sur l'autre et une priorité a été définie en disant que, dans le domaine d'approche, le problème le plus prégnant était le problème du bruit et qu'on pouvait dégrader des phénomènes de consommation et donc avoir une augmentation du CO2 si l'on arrivait à faire une diminution du bruit.

Ceci n'est pas non plus établi par hasard parce que si nous faisons une étude sur la répartition de la consommation mais surtout des émissions de CO2 émis par les avions, nous voyons qu'en fait 85 % des émissions de CO2 sont réalisées au-dessus du niveau de vol 65. Nous travaillons, nous navigation aérienne, à réduire le CO2 puisque c'est également là-dessus que nous travaillons mais sur les parties en route des vols, c'est-à-dire véritablement sur à la fois proposer des montées sans contrainte pour que le vol puisse aboutir à son niveau de vol optimum mais également raccourcir, s'il est possible, les réseaux de route d'aujourd'hui, et c'est là-dessus que nous avons un réel effet.

Il y a effectivement un effet sur la consommation et donc sur les émissions CO2 sur un

rallongement de trajectoire qui, lui, est inévitable. Il est par contre de l'ordre de 10 % sur l'ensemble de la partie de la trajectoire depuis ODRAN. C'est quelque chose qui est inévitable par rapport au projet et qui est tout à fait conforme à la loi Grenelle qui a été votée et qui a bien identifié ce problème et mis cette priorité en disant que, sur les problèmes d'approche, on travaillait prioritairement sur le bruit même s'il pouvait y avoir un impact sur le CO2. On ne peut pas être gagnant sur l'ensemble de ces tableaux.

M. LAMY (Essonne Nature Environnement).

Monsieur le Préfet, nous vous avons envoyé une lettre recommandée, le 23 octobre, si ma mémoire est bonne, vous demandant si nous pouvions avoir connaissance du projet du Parc du Gâtinais, projet soutenu par de très nombreux élus, de sénateurs jusqu'à conseillers municipaux, et par une majorité d'élus de l'Essonne.

J'ai espéré tout à l'heure, quand vous avez dit que vous aviez rajouté un élément au point 4 de l'ordre du jour, que c'était notre demande.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Président, j'ai effectivement été saisi d'une demande d'inscrire cette contre-proposition à l'ordre du jour de notre réunion au même titre que le projet qui vient de vous être présenté par la DGAC. Je n'ai pas besoin d'accusé de réception pour accuser de la réception des courriers qui me sont envoyés.

Cela n'est pas possible et ce pour plusieurs raisons, et j'ai envoyé d'ailleurs récemment des réponses à tous ceux qui m'avaient saisi en ce sens en différenciant d'ailleurs les réponses en fonction du ton employé par les correspondances.

Pour plusieurs raisons :

D'une part la consultation de cette Assemblée se fait sur un projet de relèvement qui s'inscrit dans le cadre d'une procédure qui a été engagée réglementairement et ce depuis le démarrage de

l'enquête publique. Cela vous a été rappelé, je tiens à le souligner. Nous travaillons dans un cadre réglementaire. C'est un projet qui a été soumis à enquête publique. C'est ce projet qui vient de vous être présenté ou rappelé.

Ce projet a été soumis à une enquête publique, on vous en a donné les résultats.

Par ailleurs, les propositions alternatives qui ont été présentées par le Parc Naturel Régional du Gâtinais ont fait l'objet de discussions et ce à de nombreuses reprises : lors de l'enquête publique puisque chacun a pu s'exprimer très librement, lors d'une réunion technique qui a été rappelée à l'instant au sein d'échanges qui se sont déroulés avec la DGAC, il y a eu échanges de correspondances.

Et de l'ensemble de ces échanges, que ressort-il ?

Que les propositions qui sont présentées pour certaines sont déjà mises en œuvre, pour d'autres elles sont impossibles à mettre en œuvre pour des questions qui touchent à la sécurité. Enfin, pour certaines, elles relèvent de pratiques des compagnies aériennes et non de la réglementation de la navigation aérienne.

Par ailleurs, et je reviens à la démarche réglementaire, en général, un Préfet est là pour faire appliquer les règles de droit. Le projet qui vous est présenté pour que vous exprimiez un avis sur ce projet répond à une commande et une demande du secrétaire d'Etat aux Transports et du secrétaire d'Etat à l'Ecologie exprimées d'ailleurs lors du Grenelle de l'Environnement et qui s'appliquent, comme on vous l'a indiqué, au secteur aérien.

Cet ensemble de raisons m'a conduit à ce que le projet et seul ce projet qui vient de vous être présenté soit soumis à un avis. Imaginez que chaque personne, association, élu, peu importe, ait un projet et qu'au cours de cette commission chacun soit amené à présenter son projet, quel avis pourrait-on avoir ?

Je reste dans un cadre réglementaire en demandant, à l'issue du débat, qu'en toute indépendance, votre Commission, ceux qui sont au sein de la Commission et qui ont le pouvoir de voter, puisse exprimer un avis en toute indépendance.

M. CARSAC (UFCNA).- Monsieur le Préfet, dans cette démarche que vous venez d'expliquer, il y a quand même quelque chose qui ne va pas, comme l'a dit sans trop insister la DGAC tout à l'heure. En fait, il y a effectivement un certain nombre de populations qui n'avaient pas les avions, qui vont les avoir et ceci à des distances de l'ordre de 100 km puisque la trajectoire en question fait environ 100 km. Le problème auquel on fait face c'est que l'assemblée qui est ici n'est pas représentative de ces populations. L'assemblée qui est ici est représentative des populations qui sont proches.

Vous avez, si vous le permettez, Monsieur le Préfet, légèrement déformé les propos des lettres et de nombreuses demandes qui vous ont été adressées. Sachant que cette assemblée n'est pas directement concernée, que c'est elle qui va se prononcer, le but était d'éclairer cette assemblée sur ce qui avait été dit lors des débats. C'est cela que nous vous demandons. Encore tout à l'heure, on vous a présenté une clef USB en vous demandant le droit de présenter dix transparents alors qu'on a eu un débat très long. Au lieu de cela, nous avons assisté, pour la énième fois, à la présentation brillante de M. VILLE, et tous les gens qui connaissent le dossier ont entendu cette même présentation, depuis un an, dix fois.

C'est cela qui ne va pas. On va faire voter, on va faire prendre position, on va demander un avis à des gens qui ne sont pas directement concernés, qui ne connaissent pas le sujet après une brillante présentation supplémentaire de M. VILLE.

Nous, qu'est-ce que nous voulions dire ?

D'abord il faut insister sur le fait que la DGAC raisonne de façon un peu mécanique en disant « il y avait des gens qui avaient des avions, les

avons maintenant vont aller chez les autres ». Monsieur VILLE, c'est vrai, vous ne pouvez pas dire le contraire !

M. VILLE (DGAC).- Il y a modification de la trace au sol.

M. CARSAC (UFCNA).- Il y a modification de la trace au sol dans ces zones.

Deuxièmement, une chose qui n'a pas été présentée et qu'on voulait vous montrer - je vais évidemment sortir les transparents qu'on devait présenter à la main puisqu'on n'a pas le droit de les présenter, si j'y arrive puisque ce n'est pas pratique dans ces conditions-là et ce n'est pas très sport - c'est qu'il y a une véritable tromperie sur le discours de la DGAC. On laisse croire qu'on va avoir une réduction de bruit par une remontée des altitudes sur l'ensemble de la trajectoire.

Or, les calculs qui sont faits, en s'appuyant sur le dossier d'enquête publique, montrent - évidemment vous n'allez pas le voir de façon correcte - sur l'ancien et le nouveau tracé, que vous n'avez un gain de 2 à 3 dB, d'après nos calculs, que sur 4,3 km alors que la trajectoire complète fait 100 km.

C'est-à-dire que pour pouvoir abaisser le son sur 4,3 km au-dessus d'une certaine population, on va mettre les avions chez les autres et là, je m'adresse aux représentants du milieu aéronautique, en faisant faire un détour supplémentaire, en consommant du kérosène et en émettant du CO₂.

C'est la raison pour laquelle, Monsieur VILLE, nous pensons que c'est un mauvais projet.

Je regrette dans cette assemblée que l'ensemble des nombreuses interventions qui ont été faites n'a pas été repris ce matin et que, par conséquent, ceux qui vont voter et qui n'ont pas assisté à toutes ces réunions que vous avez fort gentiment et fort professionnellement animées, Monsieur le Préfet, ne sont pas au courant. On a

juste eu le droit au discours de M. VILLE qui est le même depuis un an et, en réalité, ce projet n'est pas bon.

Que proposent les pilotes du Gâtinais ? On ne va pas entrer aujourd'hui dans des détails techniques mais je précise que ce sont des pilotes en activité et des contrôleurs et que, par conséquent, ils savent au moins autant que M. VILLE ce dont il s'agit.

Effectivement, il y a des choses qui relèvent des procédures, des choses qui relèvent des compagnies mais tout cela permettrait d'améliorer le sort des gens qui sont actuellement survolés, c'est ce que nous demandons, sans obliger à un report de trajectoire.

En face de quelle situation sommes-nous aujourd'hui ?

C'est un peu comme un referendum, évidemment la réponse qu'on fait au référendum dépend de la question et là on nous contraint à voter non alors qu'en fait on aurait voulu voter pour un projet constructif, travailler ensemble avec la DGAC de façon à réduire les nuisances des populations. Aujourd'hui, on est placé devant un vote auquel on est obligé de demander de voter non puisque, pour nous, ce n'est pas un bon projet et on espère bien qu'on va pouvoir continuer à travailler sérieusement pour améliorer la situation des gens.

Je note, dans la présentation de M. VILLE tout à l'heure, une légère inflexion : quand il a parlé des populations survolées, il a dit « oui mais c'est un critère, on évolue ». Effectivement, c'est une bonne chose. M. VILLE a parlé tout à l'heure du nombre de survols. Effectivement c'est une bonne chose. Et, Monsieur VILLE, ce qu'il faut rajouter maintenant, c'est l'intervalle de temps entre les différents avions. Et on va peut-être ensemble progresser vers quelque chose qui permettra d'améliorer le sort des populations plutôt que de remonter mécaniquement, d'augmenter le parcours et d'augmenter les consommations.

J'appelle tous ceux qui sont pour l'environnement à voter non, malheureusement, à ce projet mais à penser qu'on pourrait essayer de travailler ensuite sur un meilleur projet.

(Quelques applaudissements du côté des associations).

M. LE PRESIDENT.- Une petite chose : si on conteste la représentativité de la Commission Consultative ici présente, au nom du fait qu'elle représente les gens qui sont les élus, les compagnies aériennes, les associations qui sont proches de l'aéroport d'Orly, je rappelle que l'enquête publique a exclu les gens qui étaient proches de l'aéroport et n'a porté que sur les personnes, conformément au décret de 2004, nouvellement survolées. On peut y voir aussi un certain équilibre.

M. LONCKE (UFCNA).- On avait demandé en Préfecture, au mois de décembre 2009, des contrôles radars pour vérifier avant et après la mise en place éventuelle des trajectoires. Sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu cette information-là. On avait parlé de 12 à 15 points de contrôle à Varennes-sur-Seine, Bois-le-Roi, Orly... C'est important que l'on puisse avoir un état des lieux avant et après éventuellement. Merci.

M. VILLE (DGAC).- Sur ce point précis, je peux vous dire que l'ACNUSA, puisque c'est souvent l'ACNUSA qui fait ce type de contrôle de façon tout à fait indépendante, a déjà pris des points de mesure sur les trajectoires d'aujourd'hui sur la situation d'aujourd'hui. Je ne parle pas à la place de l'ACNUSA mais je peux vous donner cette information : l'ACNUSA a déjà fait des points de mesure là-dessus.

M. LONCKE (UFCNA).- Est-ce qu'on pourrait avoir le document ? parce que c'est bien beau de le dire mais...

M. VILLE (DGAC).- L'ACNUSA n'est pas représentée ici. C'est l'ACNUSA qui est en charge de cela.

Je voudrais ajouter quelques points complémentaires à ce qu'a dit M. CARSAC.

D'une part sur le relèvement des trajectoires, c'est quelque chose qui est un peu compliqué à comprendre mais que vous allez quand même percevoir. Le graphique qu'a pu vous montrer M. CARSAC est issu du dossier d'enquête publique. Cela montre effectivement l'altitude de la trajectoire moyenne avant et après. C'est un graphique qui est basé sur la trace au sol, la distance par rapport à la piste. Bien entendu, et je l'ai dit tout à l'heure, comme on a une augmentation de longueur de la trajectoire actuelle, le point géographique à 40 kilomètres n'est pas situé au même endroit. Il faut que vous lisiez l'altitude 10 km plus loin parce que c'est à peu près l'augmentation de trajectoire qui est faite à l'altitude visée. Vous allez voir que l'augmentation de l'altitude est constante tout au long de la trajectoire.

Par contre, bien entendu, depuis la balise de Melun, il y a cette fois-ci une contrainte forte : les avions doivent être au niveau 60 et ne peuvent pas être au-dessus parce qu'il y a des départs qui passent au-dessus. Depuis Melun ils partent tous du niveau 60 mais, par contre, jusqu'à l'arrivée, il y a effectivement un relèvement constant de l'altitude puisque les avions n'ont pas besoin de descendre aussi bas. C'est pour cela qu'ils le font. Il y a bien ce relèvement constant et le graphique que vous montrez, il faut le lire à 10 km d'écart.

M. CARSAC (UFCNA).- C'est faux !

M. VILLE (DGAC).- Ce n'est pas faux, ce graphique...

M. LE PRESIDENT.- Monsieur VILLE, je souhaite qu'il n'y ait pas de dialogue de personne à personne. Chacun à son tour, je donne la parole.

M. CARSAC (UFCNA).- Le graphique est là, il sort de l'enquête publique ! Et on n'a pas le droit de le présenter.

M. LENOIR (Pdt Forges sans Nuisances).- Forges-les-Bains est limitrophe de Limours, Bonnelles et nous avons subi - je le rappelle, c'est très important - au moment de la mise en place d'EUROCONTROL en 2002, un transfert de nuisances sans enquête publique puisque ça n'existait pas à l'époque, sans être consultés et sans que nos élus locaux aient la moindre indication.

Cette situation a fait que l'ACNUSA a reconnu, dans une grille d'approche, selon la méthode Mésange en 2005, que les communes les plus impactées en terme d'avions et en terme d'altitude étaient dans l'ordre, si ma mémoire est bonne : Limours, Forges-les-Bains et Bonnelles, les gens qui sont ici présents.

Cette situation nous a paru intolérable. Nous avons saisi la DGAC. On a eu une fin de non-recevoir en disant que cela avait été décidé en haut lieu, qu'on ne pouvait pas revenir dessus. Nous avons donc pris contact avec nos Députés et en particulier notre Députée qui venait d'être nommée, Mme KOSCIUSKO-MORIZET qui a défendu notre dossier.

En même temps, le Président de l'ACNAB, M. Jean-Serge CABAL (?) a fait la même démarche auprès de Mme BROUTIN. Et nous avons, c'était avec le soutien de M. CARSAC, Président du Forum à l'époque, réussi pour demander la remontée de l'ILS à ce qu'ODRAN soit remonté. Il a été remonté à 4.000 pieds. Là, nous étions tous d'accord pour demander la remontée d'ODRAN.

Les populations de Forges-les-Bains qui ont les deux flux, je vous le rappelle : nous avons 350 avions par jour à 900 m actuellement, cherchaient une

solution qui leur permettent de sortir par la hauteur, d'améliorer au moins un peu leur situation tant au niveau du bruit qu'au niveau des problèmes de pollution qui sont plus complexes encore à analyser. Tout le monde à l'époque avait l'air de dire qu'ODRAN était une solution qui allait dans la bonne voie.

M. Claude CARSAC d'ailleurs à la conférence de presse de 2004 où nous étions un certain nombre d'invités, c'était les gens les plus concernés, a reconnu dans Le Parisien que cela allait dans le bon sens à condition que les applications soient mises en place de façon satisfaisante et en évitant que ça amène des gênes plus que des améliorations.

En ce qui nous concerne, nous sommes pour la remontée des altitudes même si on ne gagne que 2 ou 3 dB. Le maire de Forges est là, il pourra dire un mot aussi. Forges n'a pas été concernée par l'enquête publique puisqu'on garde le même nombre d'avions mais différemment. On espère les garder plus haut en remontant de 300 m. On estime qu'il y a un gain. Il est certes minime, Mesdames, Messieurs, mais nous sommes preneurs de tout petits gains. C'est tellement difficile de vivre ! Je ne sais pas si vous vous rendez compte : des avions qui passent à 900 m - même plutôt à 750 m, Monsieur VILLE, qu'à 900 m d'ailleurs car un certain nombre ne respectent pas les 900 m. Nous sommes pour la remontée.

Par contre, le schéma devant lequel on se trouve du point de vue déontologique est difficile : on n'a pas du tout envie que des nuisances soient subies par d'autres, et on a été surpris quand on nous a dit qu'il n'y avait pas d'autres solutions. J'en ai parlé tout à l'heure avec M. VILLE.

J'ai suivi le comité de concertation interrégional. C'est vrai qu'il y a une chose qui aurait pu se faire, on m'a dit que c'était impossible : on aurait pu accentuer la pente, la passer à 3,5°. Cela semble être impossible à Orly. Pourquoi ? Ce n'est pas très clair dans les papiers. Il y a certainement une catégorie d'avions qui ne pourraient pas le faire. Est-ce que ces avions qui ne

pourraient pas le faire parce que cela demande des qualités et des performances techniques, ne pourraient pas être ailleurs ? Je pense à un aéroport qui est complètement abandonné ou en pleine campagne, dans la Marne, près de Chalons-sur-Marne et qui s'appelle Vatry. Il est sous-utilisé. Si les avions qui ne sont pas performants ne peuvent pas remonter, peut-être à ce moment-là pourrait-on faire non pas un transfert de nuisances car il n'y a personne mais un transfert d'avions ?

M. TALAUCHER (IDF Environnement).- Je suis Président de l'ACNAB mais je représente tout le sud Yvelines et aussi Limours puisque nous avons un grand nombre d'adhérents du côté de Limours. Notre vice-Président habite Limours.

Je veux reprendre rapidement ce qu'a dit M. CARSAC. Aujourd'hui, ce qui est annoncé en gain 3 ou 4 dB, en fait ce n'est pas sur toute la trajectoire et vous n'annoncez pas à quel seuil de piste. Globalement il est très localisé, c'est là où on va avoir l'écart de 300 m. Après, quoique qu'il advienne, ces trajectoires se rejoignent. Et, croyez-moi, 3 dB sur 65 dB, je mets quelqu'un au défi ici de voir la différence. Si M. VILLE veut faire deux fois plus de bruit dans le micro, il devra hurler.

On ne confond pas le bruit et la puissance acoustique, c'est une chose différente. Dans ces cas-là, un avion qui passe dans la campagne, il y a une émergence de 10 à 15 dB, je vous laisse calculer le bruit supplémentaire que cela fait.

Je voulais revenir sur le principe de concertation, Monsieur le Préfet, que vous avez mis en place. Toutes les associations étaient pour ce principe de concertation. Simplement, que s'est-il passé ? Une seule réunion en Préfecture de l'Essonne, une heure, a permis de donner la parole à l'ensemble des élus, notamment les plus concernés. A toutes les autres réunions, ces élus ou ces associations n'étaient pas invités.

Enfin, la concertation c'est aussi une certaine réciprocité d'échanges. On a donné beaucoup d'arguments, on a posé énormément de questions, on vous avait fait des demandes par écrit notamment sur le nombre de survols par commune entre avant et après. Depuis 2009, on répète cette demande, on l'a répétée lors du dernier Comité de concertation le 21 septembre. Nous avons cette estimation, c'est une estimation faite à la grosse. On demande à avoir une estimation officielle qu'on nous dise : aujourd'hui, telle ville, on va passer de 200 vols par jour à 350.

Vous m'aviez demandé de faire cette demande par écrit, Monsieur le Préfet. Cette demande vous est parvenue, vous m'avez répondu, vous l'avez transmise à la DGAC. J'aurais cru quand même qu'on aurait pu avoir cette information aujourd'hui pour décider si, oui ou non, le projet est bon. Il est très facile de décider si un projet est bon ou non si on ne met pas à disposition toutes les données suffisantes pour prendre la décision. Et aujourd'hui, cela en fait partie.

La concertation a été très limitée, on en veut pour preuve aujourd'hui la présence d'élus qui n'ont eu droit à la parole qu'une seule fois, qui n'ont pas été écoutés, qui ne sont toujours pas écoutés que ce soit dans leurs courriers ou dans leurs actions.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- D'abord une affirmation, s'il vous plaît : l'augmentation de l'altitude de l'interception de l'ILS est un gain. 3 dB c'est énorme, je le confirme. Je le confirme, nous l'avons vécu. Nous avons demandé l'interception de l'ILS à 4.000 pieds en face à l'ouest à l'est d'Orly, l'ILS 26. Nous n'avons malheureusement obtenu que 50 % des 90 % de l'interception de l'ILS à 4.000 pieds. Nous espérons, de toute façon, une amélioration prochaine et c'est dans ce sens-là qu'il faut aller.

Maintenant, j'ai deux questions bien précises à poser à M. VILLE :

La première est la suivante. Vous avez pour l'instant ODRAN à 1.200 m et MOLEK à 900 m. Vous allez, dans un premier temps, mettre MOLEK à 1.200 m. On va donc avoir la même interception des deux flux qui vont arriver et il ne va pas y avoir de séparation verticale mais une séparation horizontale d'où la dispersion et la montée en puissance des associations qui sont contre cette formule.

Or, avant la fin de l'année 2011, conformément aux engagements pris dans le Grenelle de l'Environnement, vous avez promis de mettre ODRAN à 5.000 pieds donc 1.500 m.

Pourquoi cette étape intermédiaire ? Ne faut-il pas tout de suite relever ODRAN pour permettre aussi bien la séparation verticale que la séparation horizontale ?

Nous appelons toujours de nos vœux que ces améliorations du trafic aérien ne viennent pas en contradiction avec la nécessité du maintien du nombre de créneaux attribuables sur la plate-forme d'Orly qui est pour l'instant, je le rappelle, toujours à 250.000 mouvements. Et, pour ce faire, je rappelle que l'année dernière, dans cette même salle, j'avais demandé à M. le Préfet que nous soient communiqués les chiffres de la COOR pour que la DGAC puisse prouver en toute transparence qu'il n'y a pas une augmentation du nombre de créneaux horaires. Comme cela, cela coupera court à toute discussion.

Je vous remercie et j'espère que vous allez m'apporter une réponse précise à la question qui, je l'espère, est précise.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur VILLE...

M. VILLE (DGAC).- Je laisserai sans doute mon collègue répondre sur le nombre de créneaux mais je pense qu'il est possible de communiquer cette information. Je le redis ici : le dispositif est vraiment fait pour relever cette altitude et non pas pour augmenter la capacité d'accueil sur Orly.

Sur la question que vous posez, au début de ma présentation, je vous parlais de trois phases et je vous parlais en particulier de ce qu'on appelle l'altitude de transition. C'est en fait une altitude au-dessus de laquelle le pilote va changer le calage de son altimètre pour que tous les vols en haute altitude soient à la référence, comme ça, quand nous les étageons, si la pression locale change, tout le monde va changer de la même façon, ils sont en totale sécurité. Par contre pour s'approcher du sol, ils doivent prendre la pression locale pour effectivement éviter les obstacles immédiats.

Cette troisième étape est très lourde. C'est effectivement quelque chose que nous avons lancé dès le début et c'est pour cela que le Gouvernement avait prévu des étapes avant d'arriver à cette étape ultime qui est le grand changement parce que sinon ça faisait une annonce en disant : « nous annonçons cela aujourd'hui et nous nous revoyons dans cinq ans » c'était difficile surtout qu'il y avait des étapes intermédiaires qui apportent du plus et c'est pour cela que nous essayons de les réaliser.

Nous travaillons avec un calendrier. Vous avez vu que le calendrier sur Orly était au mois d'avril 2010, il a été décalé d'un an. Le calendrier de l'étape suivante, j'espère faire l'enquête publique en janvier 2011 pour une mise en service en novembre 2011. Je ne sais pas si ce calendrier pourra être tenu. Est-ce qu'on peut parier sur l'avenir sur cette modification ?

Pour répondre à cette question, effectivement, dans l'étape 3, il est prévu que, comme l'altitude de 5.000 pieds ou 1.500 m sera disponible, il y aura une interception pour le flux d'ODRAN à 5.000 pieds et donc nous aurons une interception 4.000-5.000 comme aujourd'hui nous avons une interception 3.000-4.000.

Par contre, vous avez bien vu que la modification de la vent arrière est également due à des notions géométriques pures, c'est-à-dire qu'il y a recul de ce point d'interception de 5 km sur l'axe,

il y a besoin de décaler cette zone de travail du contrôle plus au sud.

Effectivement, il va y avoir des modifications dans la zone de régulation radar mais cette zone, de toute façon, est déjà définie. La taille de la zone elle-même ne va pas changer. Il va y avoir des aménagements prévus mais ça ne va pas changer. Il faut bien voir de toute façon que les vols qui viennent d'ODRAN aujourd'hui interceptent l'axe de piste très en amont. Ils sont déjà calés sur l'axe de piste. Après, le travail du contrôleur est éventuellement d'interrompre la descente ou de modifier la partie de descente avant l'interception du plan de l'ILS réglementaire pour pouvoir travailler l'avion également en provenance d'ODRAN. Demain, l'avion sera déjà placé sur le 5.000, l'autre va arriver à 4.000, donc on reste dans un dispositif globalement invariant et qui n'a pas du tout les effets tels qu'on les voit. Tout va se situer dans cette zone de régulation radar qui va rester globalement constante et avec très peu de différences. Le système a été justement prévu comme cela puisqu'on avait cette deuxième étape en tête. Il n'y aura pas d'impact sur la deuxième phase.

Par contre, nous pouvons réaliser dès aujourd'hui cette amélioration sans attendre des discussions qui se passeront cette fois-ci à la CCE de Roissy pour coupler les deux. Il y aura une amélioration complémentaire dans cette phase 3 sur les personnes qui sont situées sur l'axe de piste et cette fois-ci en amont. Par contre, cela ne change pas la problématique d'intégration du flux MOLEK sur l'interception 4.000 pieds comme nous l'avons aujourd'hui.

Mme LAVAUD (SOS Bruit et Asso Sud francilien). - J'interviens aujourd'hui concernant le projet soumis à enquête publique. Je vous entends bien, Monsieur le Préfet, j'ai une formation juridique et il est vrai que le carcan dans lequel vous êtes pris vous oblige à maintenir votre position

concernant la demande de la CCE se reportant sur l'enquête publique.

Vraiment, cela pose un problème de fond parce que l'enquête publique a été instituée par un décret à la suite des événements de 2000 où il y avait le projet de la DGAC lorsqu'il s'agissait d'ouvrir une nouvelle voie pour permettre à Roissy, pour des raisons de sécurité, d'obtenir une nouvelle piste. Un décret a été mis en oeuvre afin d'ouvrir une enquête publique pour permettre aux populations de se prononcer, et c'était plutôt une mesure de protection vis-à-vis de l'environnement.

Et là nous voici piégés parce que vous nous dites : « je ne peux pas examiner votre contre-projet puisque l'enquête publique ne le concernait pas ». En 2001, il n'y avait pas d'enquête publique. Contre-projet présenté contre le projet de la DGAC, compromis, comités qui ont été faits à la Préfecture d'Evry et EUROCONTROL s'est donc saisi de la situation et un compromis, même si, malheureusement, on voit bien que certaines populations en ont souffert, a quand même pu être étudié.

Là, nous voyons que le Parc du Gâtinais avec des professionnels, pilotes, contrôleurs aériens ont avancé un contre-projet. Nous n'avons pas les éléments, ils n'ont pas été soumis à l'enquête publique puisque, avant, peut-être que ces gens-là n'avaient pas eu le contre-projet. L'enquête publique quelque part n'est pas totale, elle ne concernait pas les alternatives.

Aujourd'hui, avec ce que vous nous dites, qu'est-ce qui se passe ?

On écoute le projet de M. VILLE. Il reconnaît un changement de trajectoire donc un déplacement de nuisances sur des populations et ça, je l'ai dit bien souvent, ne serait-ce qu'à M. LUCIANI : je suis contre le transfert de nuisances. Il m'a dit : « mais dans ce cas-là, Madame LAVAUD, vous êtes pour le statu quo et pas de changement ? »

Je dis effectivement : statu quo, pas de changement dans la mesure où il y a un transfert de

nuisances. Même si c'est une demande politique. Parce que je pense qu'une demande politique parfois elle est effectuée sans se rendre compte des impacts.

Je suis juriste de formation, quand vous achetez une maison, vous achetez un cadre et là, pour une demande politique, on va vous changer votre cadre et c'est vrai que la valeur vénale de votre propriété va diminuer. Et, pour l'instant, on n'a pas encore prévu d'indemnités par rapport à une perte vénale de maison.

Monsieur le Préfet, à ce jour, compte tenu des éléments que je vous expose, je ne suis pas une experte mais j'ai un raisonnement de juriste et un raisonnement un peu philosophique, je ne peux pas vous suivre et c'est vrai que je vais demander à voter non à notre assemblée.

Mme JANIS (Vice-Pdte Forges sans Nuisances).-

Je vais faire un petit rappel : notre objectif ici est de baisser le bruit. Je voulais rappeler que, dans l'enquête publique, la nuisance la plus forte dont il est question, c'est 25 événements sonores supérieurs à 68 dB. Entre l'ancien projet et le nouveau projet, il y a moins 2.500 personnes qui vont subir cette nuisance la plus forte. Je le rappelle, 68 dB, ce ne sont pas des avions qui passent à 3.000 m. Il me semble important de prendre en considération ces 2.500 personnes qui ne seront plus survolées ainsi que les zéro personne qui auront le transfert de cette nuisance.

C'est quand même un point très important. Je ne suis pas juriste, je suis scientifique et je trouve que l'expérience c'est très important. On peut parler de modélisation, de calcul, etc. le ressenti des gens c'est quand même ce qui est primordial et une expérimentation terrain c'est vraiment ce qui vaut le mieux, c'est ce que je pense.

Pour moi, à partir du moment où on commence à diminuer les nuisances en commençant par la plus forte, c'est un projet qui, même s'il n'est pas parfait, montre qu'on est dans une dynamique. Bien

évidemment, Paris ne s'est pas fait en un jour, on n'arrivera jamais à faire un projet théorique parfait. Je ne sais pas quel est le projet théorique parfait qui a déjà existé, qu'on m'en donne un. C'est toujours une avance par petit pas. On est dans une dynamique de progrès.

Cette situation telle qu'elle est, comme le disait M. OFFENSTEIN tout à l'heure, on passera peut-être à 1.500 sur ODRAN, il y aura peut-être de la descente continue qui va arriver, tout cela est une dynamique qui nous amène vers du mieux. Le statu quo ne me paraît pas une solution surtout qu'il y a une amélioration de la nuisance la plus forte. (*mouvements divers*) ...Non pas transfert de 68 dB.

M. LAMY (Essonne Nature Environnement).-

Monsieur le Préfet, bien qu'habitant dans une commune qui, soi-disant, n'aura plus d'avions au-dessus de sa tête, mais j'ai du mal à le croire, simplement au nom de la Fédération Essonne Nature Environnement, au nom d'une grande majorité d'élus du Département de l'Essonne, au nom d'une grande partie du Conseil Général de l'Essonne, j'invite cette assemblée, devant le refus de nous parler du projet du Parc du Gâtinais, à voter non.

M. SAC (CG Essonne).- Monsieur le Préfet, sur la même thématique et la même logique, je voudrais exprimer l'avis du Conseil Général et surtout être le relais des élus du sud Essonne qui sont présents derrière moi et qui ne pourront donc pas s'exprimer pour vous dire que si la grande majorité des élus et des représentants d'associations adhèrent aux objectifs fixés à l'issue du Grenelle de l'Environnement et approuvent le principe de relèvement des altitudes, ils regrettent par contre le déplacement vers le sud de la trajectoire telle qu'elle est proposée par la DGAC.

Je me permets de vous rappeler que ce projet a déjà été proposé en 2002 et avait été rejeté, sous

une autre forme peut-être mais surtout en raison d'un impact sur l'environnement.

Aujourd'hui plus encore en référence au Grenelle, notamment du fait d'un allongement de plus de 15 km en moyenne des trajectoires et, comme cela a été confirmé, de consommation de kérosène en augmentation ainsi que des émissions de CO₂, mais aussi parce que le déplacement de la trajectoire d'une position sur une autre sans réduction réelle des nuisances sonores et environnementales sur l'ensemble de la trajectoire, le rejet de ce projet se présente comme une nécessité. Je voterai contre.

Et puis en regrettant bien sûr votre refus, Monsieur le Préfet, de ne pas pouvoir avoir un projet alternatif qui, certes en respectant les règles par rapport au vote, aurait pu être éclairant sur nos décisions avant le passage au vote parce qu'il me semble qu'il est dans l'esprit des conclusions du commissaire enquêteur qui indiquait qu'il fallait définir le projet d'arrivée par le sud le plus approprié.

M. LENOIR (Forges sans Nuisances). - Je voudrais répondre à Mme LAVAUD.

Je suis d'accord avec vous, il y a des problèmes juridiques, il ne faut pas les nier mais il est vrai que vous ne pouvez pas garder le statu quo : si on remonte tous les couloirs d'arrivée en configuration est sur l'Ile-de-France, ce n'est pas possible que MOLEK ne soit pas remonté. C'est plutôt la manière de le remonter. Comment fait-on ? C'est pour ça que je parlais de pente à 3,5° - on va me répondre que c'est totalement impossible - parce que c'est en effet limiter très fortement un transfert. Mais juridiquement on ne peut pas laisser le statu quo, on sera obligé à ce moment-là de saisir le Conseil Constitutionnel.

Mme LAVAUD (Asso Sud francilien). - Effectivement c'était statu quo concernant aujourd'hui le vote mais il est bien évident que,

dans la mesure où on trouve des solutions alternatives qui n'entraînent pas de transfert de nuisances mais par exemple des améliorations telles que c'est proposé par le Parc du Gâtinais, dans ce cas-là l'évolution va de soi.

Ce qui ne va pas de soi, ce sont des évolutions qui transfèrent des nuisances.

M. VILLE (DGAC).- Pour peut-être éclairer l'assemblée différemment, le terme « transfert de nuisance » je le comprends véritablement quand vous prenez un dispositif et qu'à l'identique vous le déplacez ailleurs. Là, il y a véritablement déplacement complet de la nuisance. Nous ne sommes pas dans ce cadre-là. Là, il y a un relèvement de trajectoire. Il y a la mise en place d'un dispositif qui est moins bruyant au total. La modification de ce dispositif fait que la trace au sol évolue et c'est lié à cette modification mais nous faisons un dispositif moins bruyant au global. L'impact environnemental, vous l'avez vu sur les populations, nous aboutissons également à moins de populations survolées au total.

Je suis d'accord avec vous, il y a des populations qui vont être complètement épargnées et d'autres qui n'avaient pas de nuisance et qui vont la découvrir. Il y a une modification de cette trace au sol inhérente à ce dispositif moins bruyant qui est mis en place et un gain de population au total. Je considère que le projet est bon au niveau environnemental.

J'aimerais ajouter quelque chose de plus : si vraiment le message de la CCE est de dire : nous n'accepterons plus jamais de modification de trace au sol pour des améliorations environnementales, je veux bien recevoir le message mais je pense que ce n'est pas un bon message à donner.

(mouvements divers)

Il va falloir étudier des modifications. Malheureusement, ces modifications peuvent conduire à des modifications de trace au sol et c'est inhérent à

ces projets-là. Je pense qu'il faut, à ce moment-là, se poser la question : qu'est-ce qu'on regarde dans ces modifications ? J'ai l'impression qu'au global, on a préservé des populations en suivant ce projet.

M. TALAUCHER (IDF Environnement).- Monsieur VILLE, je vais juste rappeler le message qu'a rappelé M. le Préfet, c'est qu'aujourd'hui on statue sur votre projet, pas sur une politique générale de concertation, de modification ou d'amélioration. Il ne faut pas non plus généraliser.

Deuxièmement, au niveau transfert, vous ne pouvez pas contester que des populations aujourd'hui qui ne sont pas survolées comme Etampes, vont avoir des vols qui sont aussi bruyants - aussi bruyants ! - que la même ville sur l'actuelle trajectoire MOLEK puisqu'elles vont être à la même altitude.

Si on n'appelle pas cela un transfert, on appelle cela comment ?

Autre chose qui n'est pas prise en compte, c'est tout le sud Yvelines. C'est facile de dire qu'on va gagner 1 ou 2 dB, vous allez transférer des vols sur des communes qui en avaient déjà 160, 180. On vous avait demandé combien de vols en plus ; vous ne l'avez jamais donné. On ne peut décider si ce projet est bon tant qu'on n'a pas évalué. Pour moi, l'un des critères n°1 du bruit aérien, c'est la répétitivité, ce n'est pas le niveau de bruit au global. Le critère n°1 c'est la répétition, c'est le nombre de vols. Et aujourd'hui il y a bien un transfert de nombre de vols au-dessus de communes qui sont déjà survolées. Et là je ne vois pas où va être le gain, vous m'excuserez.

M. CARSAC (UFCNA).- Très brièvement, je l'ai dit peut-être un peu rapidement tout à l'heure, nous sommes contraints de voter non pour le projet qui nous est présenté. Voilà ! Et cela ne ferme absolument pas la porte à toutes les améliorations.

Je voulais simplement rajouter qu'il était prévu, dès 2007, d'avoir une concertation sur ces questions compliquées. Si, lors du Grenelle de l'Environnement en décembre 2007, on avait - cela date de maintenant trois ans ! - entamé la concertation sur ces questions complexes, expliqué tout cela aux gens, expliqué comment ça marche, on en serait probablement aujourd'hui sur un consensus. Il faut le regretter, on est mis dans une espèce de procédure qui ne fonctionne pas aujourd'hui. C'est pour cela qu'on est contraint de voter non.

M. DUCAMP (FNAM).- Je voudrais simplement rappeler que notre organisation qui représente des transporteurs aériens, des sociétés impliquées dans l'activité du transport aérien, qui regroupe des représentants de l'industrie, de la maintenance, des personnes qui travaillent dans la gestion des aéroports, s'est engagée, le 28 janvier 2008, par la signature de son Président, à mettre en oeuvre un programme d'amélioration de l'environnement en ce qui concerne notamment les nuisances acoustiques produites par le transport aérien en région parisienne et dans la France entière d'ailleurs au passage.

Le projet qui nous est présenté aujourd'hui est la traduction pratique concrète de l'un de ces engagements qui avaient été proposés par les deux secrétaires d'Etat, comme ceci a été rappelé tout à l'heure par M. VILLE.

Nous considérons que la procédure qui a été mise en oeuvre depuis maintenant plus de deux ans est conforme à ce qui était prévu et que, par ailleurs, il n'a pas été manqué à une obligation de concertation et d'échanges à différents niveaux que ce soit l'information des personnes par une étude d'impact, que ce soit la conduite de l'enquête publique, que ce soient les différentes réunions qui ont été organisées par vous-même, Monsieur le Préfet, ou que ce soient les réunions de la Commission Consultative de l'Environnement.

Nous considérons qu'aujourd'hui nous devons nous prononcer et que le travail a été fait comme il devait l'être. Par conséquent, nous voterons favorablement sur ce projet.

M. HAMON (ADP).- Je voudrais vous dire qu'en tant que représentant, avec mon collègue Directeur de l'aéroport d'Orly, de l'entreprise gestionnaire des aéroports, nous émettrons un avis favorable sur ce projet. Pour deux raisons :

La première, c'est que effectivement ce n'est pas un projet qui est parfait, ce n'est pas un projet qui a un bilan miraculeux, c'est un projet qui a un bilan positif. C'est-à-dire que lorsqu'on fait une comparaison entre les aspects négatifs et les aspects positifs, les aspects positifs l'emportent.

Emettre un avis défavorable, c'est prendre un risque assez fort, pas forcément une certitude puisque c'est le Ministre in fine qui va décider, de maintien du statu quo. Le maintien du statut quo, tout le monde considère qu'il n'est pas positif et que des améliorations sont nécessaires. Si ces améliorations ne sont pas absolument parfaites pour tout le monde, le bilan est positif d'une part et d'autre part ces améliorations qui nous sont proposés aujourd'hui s'inscrivent dans un contexte d'amélioration continue. M. VILLE nous a expliqué que c'est une étape et qu'il y en aura d'autres derrière. Pourquoi refuser une amélioration et pourquoi aller dans le sens du maintien du statu quo ?

Deuxième remarque en ce qui concerne le CO2, les gaz à effet de serre, effectivement il y a toujours une difficulté entre bruit et CO2 mais on parle de deux sphères de problématiques complètement différentes.

Le bruit, c'est du local ; le CO2, c'est du mondial en tout cas au moins de l'européen. Je sais que plusieurs d'entre vous le savent mais je le redis : la problématique CO2 du transport aérien, des émissions des avions, en Europe, est traitée par la nouvelle réglementation européenne qui s'applique dès

2012 avec des quotas de CO2 par compagnie. Le CO2 n'est pas un gaz polluant local, c'est une problématique mondiale dans laquelle le transport aérien a d'ailleurs une toute petite part.

Cette problématique est réglée et pas, pardonnez-moi de le dire, par notre Commission Consultative de l'Environnement ni même par un ministre français parce que le CO2 circule et il est mondial et notamment européen. Je pense qu'il n'y a pas de contradiction.

C'est la raison pour laquelle Aéroports de Paris émettra un avis favorable parce que nous pensons que c'est plutôt bon même si ce n'est pas parfait, que c'est plutôt meilleur que le statu quo.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

A l'issue des échanges, il nous appartient, comme je l'ai indiqué, d'émettre un avis. Par conséquent je vous propose, sauf si certains veulent voter à bulletin secret, de voter à main levée, cela ira plus vite.

Pas d'objection ? (*il n'y en a pas*)

Quels sont ceux qui sont pour le projet qui vous a été soumis ?

Collège Professions aéronautiques : 7 votes favorables.

M. DUCAMP (FNAM).- Un certain nombre de personnes n'ont pas pu se présenter et ont souhaité faire valoir leur point de vue par écrit.

Collège Collectivités locales : 5 votes favorables.

Collège Associations : 8 votes favorables.

Quels sont ceux qui sont contre ?

Collège Associations : 6 votes contre.

Collège Collectivités locales : 3 votes contre.

Collège Professions aéronautiques : 1 vote contre.

Quels sont ceux qui s'abstiennent ?

Collège Collectivités locales : 3 abstentions.

Collège Associations : pas d'abstention.

Collège Professions aéronautiques : pas d'abstention.

Résultat : 20 pour, 10 contre, 3 abstentions.

L'avis de la CCE est favorable.

Il sera transmis comme tel au Ministre, rejoindra l'avis de l'enquête publique. Il restera l'avis de l'ACNUSA qui rendra le sien le 25 novembre prochain.

5. Bilan des aides à l'insonorisation 2009 (ADP)

M. LE PRESIDENT.- Il y a un bilan des aides à l'insonorisation destinées aux riverains en 2009 et nous aurons deux points sur ce même sujet de l'insonorisation : le vœu que j'évoquais concernant la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires qui a été transmis par M. le Député-Maire GONZALES et une information sur le décret modifiant le paiement des avances qui sera présentée par la DGAC.

M. HAMON (ADP).- Un mot sur les recettes TNSA, je vais aller vite, Monsieur le Préfet, si vous le permettez, puisque l'heure avance.

Une vue sur l'évolution de ces recettes. Je rappelle qu'elles sont payées selon une formule

compliquée mais assez logique par les compagnies aériennes qui utilisent nos deux aéroports.

Une évolution de ces recettes depuis 2005 : 20 M€ en 2005, 42 M€ en 2007, 50 M€ en 2008, 46 M€ en 2009 et, à six mois, 23 M€ sur 2010 pour l'ensemble des deux aéroports. Vous avez la répartition entre Orly et CDG.

En 2009, 20 M€ pour Orly, 26 M€ pour CDG. Ceci s'explique évidemment par la différence de trafic et, pour 2010, sur les six mois, 10 M€ pour Orly, on est ligne avec l'année à 20 M€, et 13 M€ à CDG, on est en ligne avec une année à 26 M€ de recettes.

En ce qui concerne la répartition des aides attribuées pour Paris-Orly, vous avez un tableau qui va jusqu'en 2009 et, ensuite, on aura un regard rapide sur les six premiers mois de 2010.

Vous avez l'évolution des dossiers qui ont été traités : à la fois les diagnostics acoustiques, le nombre de dossiers et le nombre de logements.

Il n'y a pas identité entre le nombre de dossiers et le nombre de logements puisqu'il y a des dossiers qui comprennent plusieurs logements et, de même, il y a des dossiers qui comprennent une seule institution sanitaire et sociale par exemple mais qui peut peser bien entendu plusieurs millions d'euros.

Vous voyez cette évolution, avec le montant des aides travaux accordées chaque année.

Le montant des aides ne correspond pas très exactement à l'euro l'euro au montant des recettes puisqu'il y a un décalage. Vous savez que le système prévoit que celui qui reçoit l'accord pour percevoir une subvention a deux ans pour faire les travaux et donc il y a un certain décalage.

La slide suivante nous montre l'état des aides attribuées en 2009 et jusqu'en juin 2010, le 1^{er} semestre pour Paris-Orly. On a des diagnostics acoustiques concernant 1.248 logements pour Orly en 2009 et 730 pour Orly sur le 1^{er} semestre 2010. On est à peu près en ligne.

Et puis sur les travaux eux-mêmes, le nombre de dossiers : 800 et 500, il y en a effectivement un peu plus en 2010 puisqu'il ne s'agit que du 1^{er} semestre. Par contre, sur le nombre de logements, on voit qu'on est à peu près en ligne. Nous avons versé des sommes aux fins d'insonorisation à 1.379 logements en 2009 et, sur le 1^{er} semestre 2010, à 647 logements.

C'est une situation cohérente par rapport à ce qui s'est passé les années précédentes. Maintenant, la Direction Générale de l'Aviation Civile va sans doute, à la demande de M. le Préfet, vous exposer les évolutions à venir de la réglementation.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Y a-t-il des questions sur cette présentation ?

Je cède la parole à M. le Député-Maire qui va nous présenter le vœu qu'il a déposé.

M. GONZALES (Député-Maire Villeneuve-le-Roi).- Merci, Monsieur le Président.

La presse a fait état d'une déclaration du Ministre des Transports disant en substance que la TNSA pour Orly...

M. LE PRESIDENT.- L'ancien !

M. GONZALES (Député-Maire Villeneuve-le-Roi).- Oui, l'ancien.

... la TNSA pour Orly n'est pas complètement employée, donc il conviendrait de la réduire. Vous imaginez la réelle émotion que cette déclaration a suscitée.

Depuis juin, puisque cette déclaration est intervenue en juin, la tension est un peu retombée à la faveur de deux éléments : le premier est que le même ministre a déclaré que ses propos avaient été mal interprétés et le deuxième tient au fait qu'en

définitive, le ministre en question n'est plus ministre. Ce qui est une façon de résoudre avec le sourire le sort de cette déclaration.

Quoi qu'il en soit et plus sérieusement, compte tenu de l'émoi suscité, j'ai souhaité déposer un vœu qui a été co-signé par Michel GRENOT (Président d'Alertes Nuisances Aériennes), Claude CARSAC (Président du Forum Contre les Nuisances Aériennes, membre de l'UFCNA), Luc OFFENSTEIN (Président d'OYE 349), Marie-Carole CIUNTU (Maire de Sucy-en-Brie), Jean-Pierre CHAFFAUD (représentant de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne), Jean-Claude GENDRONNEAU (Président de la Communauté de Communes du Plateau Briard), Béatrice MOREAU (adjointe au maire de Marolles-en-Brie), Christian LECLERC (Maire de Champlan), etc.

Que dit ce vœu ?

Ce vœu dit simplement que :

« Les membres de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport d'Orly,

Considérant qu'à la fin de l'année 2007, le Parlement a doublé les recettes de la TNSA affectées aux riverains de l'aéroport d'Orly ;

Considérant que cet abondement du fonds d'aide à l'insonorisation a permis de résorber l'important retard que connaissait le traitement des démarches d'aide ;

Considérant qu'il ressort des rapports de l'ACNUSA que de nombreux logements restent encore à insonoriser, en particulier autour d'Orly, aéroport enclavé dans un tissu urbain dense et préexistant ;

Demandent au Gouvernement de poursuivre l'amélioration du dispositif d'aide à l'insonorisation engagé depuis 2007 afin que toutes les demandes d'aides déposées par les riverains et acceptées par la CCAR soient honorées dans les meilleurs délais.

Et considérant qu'aujourd'hui le nombre de demandes d'aide ne faiblit pas, bien au contraire, 976 logements ont bénéficié d'un diagnostic

acoustique en 2008 contre 1.248 en 2009, une augmentation de 28 % confirmée au 1^{er} semestre 2010 selon les sources documents préparatoires de la CCE justement d'aujourd'hui.

De nombreux dossiers d'opérations groupées, décret du 9 juin 2009, sont en cours de traitement et aucune n'a été encore examinée en CCE compte tenu des délais, ce dispositif qui prévoit un remboursement à 100 % du diagnostic acoustique au lieu de 80 % et un taux d'aide de 95 % au lieu de 85 % ne se traduit pas encore dans les bilans chiffrés.

Considérant que le dispositif d'aide à l'insonorisation sera encore prochainement amélioré, comme prévu au plan national, par l'amélioration de la qualité de l'environnement sonore notamment en ce qui concerne la meilleure prise en compte de la nature des travaux comme l'isolation de la toiture pour laquelle le plafond de l'aide sera relevé,

Considérant enfin qu'on constate un important déficit d'information des riverains qui fait qu'en 2008, seulement 30 % des logements éligibles avaient fait l'objet d'une demande d'aide à l'insonorisation, source Aéroports de Paris,

Demandent que, compte tenu de ces éléments d'actualité, les sommes affectées à l'insonorisation des logements des riverains d'Orly ne soient pas réduites. »

Je vous remercie de votre attention.

M. DUCAMP (FNAM). - Merci, Monsieur le Préfet. Je voudrais effectivement revenir sur cette proposition de M. GONZALES qui a déjà été faite dans le cadre de la Commission Consultative de l'Aide aux Riverains d'Orly sous la présidence de M. ROCK et qui a valu, aux membres participants à cette commission, d'échanger de façon assez approfondie sur cette question.

D'abord, je voudrais rappeler qu'il n'y a pas de lien direct entre les sommes qui sont allouées à l'aide à l'insonorisation et le flux qui est produit

par la TNSA dans la mesure où un dispositif qui consiste à abonder préalablement le pot, si j'ose dire, dans lequel est puisée l'aide aux riverains est prévu et peut être mis en activité.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'augmentation qui avait été consentie il y a maintenant deux ans sur le taux de la TNSA perçue à Orly, il s'agissait - cela avait été fait dans un contexte bien précis - de résorber un retard et non pas de s'installer dans un système dont il n'est pas prouvé pour l'instant qu'il est strictement nécessaire.

D'autre part, il est toujours possible, si les fonds ne suffisaient pas à couvrir les besoins, d'augmenter la TNSA le moment venu.

Par conséquent cette proposition de motion de M. GONZALES me semble devoir être refusée.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres interventions avant que je mette aux voix le vœu ?

M. BAURENS (SCARA).- Je sié debate à ce titre à la Commission d'Aide aux Riverains d'Orly.

Je voudrais être bref. Comme l'a rappelé M. DUCAMP, cette augmentation très sensible puisqu'elle a été multipliée par un facteur important de la TNSA était de résorber les dossiers en instance. Cela a été fait. Mais quand on voit les statistiques, on s'aperçoit qu'entre 2004 et 2009, le montant des aides par logement est passé de 8,9 KE à 12,3 KE, c'est-à-dire une augmentation de 35 % de l'aide par logement.

Si c'est cela que l'on recherche, il est évident qu'il n'y aura jamais assez d'augmentation de la TNSA !

Actuellement, rien ne justifie l'augmentation ni le maintien de cette TNSA à ce niveau actuel, étant donné, comme le dit M. DUCAMP, qu'on l'adaptera aux besoins en fonction des circonstances mais sans obligatoirement augmenter le tarif par logement en

fonction des diagnostics acoustiques qui sont effectués au cours des ans.

Il n'y a plus aucun retard. Le retard est résorbé. Les augmentations d'aide par logement sont très conséquentes. Il faut diminuer à tout prix cette TNSA.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Nous sommes titulaires à la CCAR depuis de nombreuses années et nous suivons les dossiers avec ces Messieurs des compagnies aériennes notamment avec l'aide de la DGAC et d'Aéroports de Paris.

Je m'inscris en faux sur ce qui vient d'être dit : le plafond de travaux n'a jamais été revalorisé depuis 1994.

Si une augmentation substantielle, comme veut le dire Monsieur, par logement était effective, elle serait due uniquement au fait qu'on fait un peu moins de collectif et un peu plus d'individuel. C'est la première des choses, je tenais à ce que ce soit rappelé.

La deuxième chose extrêmement importante : nous ne sommes pas favorables à thésauriser. Cela dit, il faut que tous les logements de toutes les personnes qui doivent avoir accès à l'aide à l'insonorisation soient insonorisés. Pour l'instant, chiffres Aéroports de Paris, nous ne sommes pas encore à 30 % des ayants droit ayant été insonorisés.

On ne peut pas se permettre pour l'instant de dire qu'on va diminuer la taxe. Effectivement, cette taxe, et c'est là où nous nous rejoignons, sera modulée certainement en fonction des demandes et c'est d'une pure logique comptable. On est tout à fait d'accord. On l'a dit, on n'est pas pour thésauriser. Il faut qu'on insonorise les logements dans l'année comme ça se passe actuellement : plutôt bien. Un an pour faire aboutir un dossier, ça me paraît raisonnable. Cela permettra à de nombreuses populations qui se sont résignées de pouvoir enfin accéder à cette aide à l'insonorisation.

C'est pour cela que nous participons au vœu de M. GONZALES mais le système est certainement encore perfectible.

Nous vous remercions de prendre en compte toutes ces remarques.

M. LECLERC (Maire Champlan - Europ' Essonne).- Je voulais également appuyer sur le fait que cette TNSA était importante puisque, comme l'a dit M. OFFENSTEIN, il reste encore 70 % des dossiers qui sont éligibles, il y a un potentiel énorme encore à contenter.

On est en train de travailler l'aspect communication parce que pour un riverain, monter un dossier administratif pour cette aide à l'insonorisation, c'est souvent compliqué. Maintenant, avec les dossiers groupés, il y a beaucoup de communes qui font un peu le soutien logistique et administratif au complément des dossiers sur la partie administrative. On peut espérer qu'il y aura une accélération des dossiers traités et de la préparation de ces dossiers. Il est surtout important de ne pas baisser la garde aujourd'hui en terme de trésorerie pour être capable d'éponger une accélération des dossiers. Cela me paraît tout à fait sain, pour l'instant en tout cas, d'être sur ce seuil-là.

Et, comme l'a dit également M. OFFENSTEIN, en terme de revalorisation des travaux, je n'ai pas vu encore de devis qui allaient en diminuant en terme d'entreprise et de matériaux. Il est important de garder le même niveau pour l'instant pour satisfaire le plus grand nombre.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, s'il y a un élément nouveau...

M. CARSAC (UFCNA).- Très brièvement... (*rires*)
Je suis effectivement plutôt du côté de Janvry. Même si le PGS a été modifié récemment, les

gens ne savent pas, il y a encore un énorme potentiel d'indemnisation qu'il va falloir assurer dans ces coins-là. Je dis « indemnisation » volontairement, ce n'est pas langue qui fourche !

Il va falloir un jour qu'on assume d'avoir un aéroport en centre-ville et que les compagnies comprennent que si elles veulent continuer à faire voler des avions en centre-ville, il va falloir payer ! Pollueur = payeur !

M. LE PRESIDENT.- Tout le monde a pu s'exprimer. Il me reste à mettre aux voix ce vœu.

Quels sont ceux qui sont pour ? ...17.

Quels sont ceux qui sont contre ? ... 3.

Quels sont ceux qui s'abstiennent ? ... 3.

Résultat : 17 pour, 3 contre et 3 abstentions. Le vœu est adopté et sera transmis.

M. DUCAMP (FNAM).- Puis-je faire une dernière remarque, Monsieur le Président ?

M. LE PRESIDENT.- Si vous voulez, mais courte !

M. DUCAMP (FNAM).- Ceux qui payent sont minoritaires.

M. LE PRESIDENT.- Oui mais on ne va pas entrer dans ce débat d'équilibre de la commission, si vous le permettez !

D'ailleurs, j'ai entendu qu'il y avait un accord unanime : pas de thésaurisation.

M. CAMUX (Préfet 94).- Il semble d'ailleurs qu'il y ait des sièges vides dans le collège auquel vous participez, cher Monsieur.

M. DUCAMP (FNAM).- Puisqu'on n'accepte pas les procurations, bien sûr !

M. LE PRESIDENT.- Il faudrait changer le règlement intérieur. Peut-être, comme cela, aurait-on des salles plus petites !

6. Présentation des modalités introduites par le décret du 25 mai 2010 relatif à la mise en place d'un mécanisme d'avance applicable à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains d'aérodromes (DGAC/DTA)

M. LUCIANI (DGAC).- Cela va être rapide. Je pense que c'est un élément qui est déjà connu de la plupart d'entre vous.

Il s'agit du décret du 25 mai 2010 relatif à l'avance qui est faite aux riverains. C'est un dossier et un reproche anciens, c'est une attente ancienne sur le fait que le riverain avait à déboursé une somme importante qui, certes, lui était remboursée peu de temps après mais certains n'avaient pas la trésorerie pour accomplir cette diligence.

Depuis le 25 mai 2010 et à la suite d'une concertation qui a été menée, cet obstacle n'existe plus.

Notamment ce problème a été vu avec deux étapes importantes du dispositif :

La première, c'est celle de l'avance puisqu'une entreprise demande en général au riverain d'avancer une première somme avant même que les travaux n'aient commencé, ce qui se fait dans de nombreux domaines et qui est parfaitement logique du point de vue de l'entreprise. Le riverain pourra disposer d'une avance dans une limite de 20 % quand même, il ne faut pas que l'entreprise demande 100 % d'avance sur le dossier, pour pouvoir faire face à cette avance sans avoir à déboursé de sa poche 1 centime.

La deuxième, en fin de chantier, jusqu'à présent il fallait que le riverain paie, produise la facture et, ensuite, il se faisait rembourser ; maintenant, il produira uniquement la facture avant de la payer et l'avance lui sera faite avant qu'il n'ait à payer et achevé les travaux.

C'est une information que je vous invite à diffuser largement, en particulier les élus qui ont des services dans les mairies qui aident les riverains, pour que cet obstacle qui était connu auparavant soit dissipé. Je sais que souvent l'histoire tend à durer, il faut donner le maximum d'informations pour que cette crainte disparaisse.

Voilà pour l'aspect nouveau, qui est déjà mis en œuvre.

Je voulais également faire quelques commentaires sur ce qui est dans les tuyaux actuellement.

Nous avons des évolutions à venir en matière d'augmentation du plafond. Le débat sur l'augmentation du plafond a été l'objet d'un discours et d'échanges qui parfois tournaient aux dialogues de sourds puisque, d'un côté, un certain nombre de riverains disaient : « il faut augmenter les plafonds parce que certains riverains n'arrivent pas à faire face à ces travaux » et de l'autre, la position de la DGAC était : si nous augmentons les plafonds de façon uniforme, nous savons très bien ce qui va se passer : dans une logique de prix administrés, les entreprises qui ne sont pas idiotes et qui savent lire les textes, comme par hasard, produiront des devis qui correspondront exactement au nouveau plafond même lorsque, auparavant, l'ancien devis suffisait largement.

La résolution de ce dilemme dont nous pensions ne pas sortir s'est faite en regardant en réalité les cas sur lesquels les plafonds ne suffisent pas qui sont une minorité mais surtout un nombre de dossiers concernés en particulier par deux types de travaux : les travaux de toiture lorsqu'il faut rehausser les toitures et les travaux de ventilation dans les

logements collectifs lorsqu'en plus d'isoler du bruit, il faut aussi s'arranger pour que les personnes puissent continuer à respirer.

Les deux demandes étant l'une et l'autre légitimes : dans un cas, le bruit continue d'entrer par le toit alors même que les fenêtres étaient en double vitrage et, pour la ventilation, je crois que ça se passe d'explication.

Nous avons donc mis dans les tuyaux, il est actuellement en signature, un arrêté plafond. Nous avons l'accord des précédents cabinets - nous allons essayer de voir s'il y a une continuité mais, sur ce dossier, je ne pense pas qu'il y ait de raison de craindre une discontinuité - pour mettre dans les tuyaux cet arrêté qui permettra de relever les plafonds sur des travaux bien spécifiques.

Autre évolution à venir qui est issue, elle, des travaux de la Commission Dermagne :

La Commission Dermagne s'était réunie dans le cadre du débat sur l'aéroport de Roissy souhaité par le Président de la République. Les débats ont porté plus largement sur l'ensemble du dispositif à l'insonorisation, d'autant plus que nous n'allions pas faire un dispositif d'insonorisation spécifique à Roissy. Dans les évolutions à venir du dispositif, je voudrais citer une simplification qui va répondre à vos attentes sur les délais des dossiers et en particulier sur l'engorgement des CCAR.

Un certain nombre de dossiers sont en attente de passage en CCAR alors même qu'il est évident que la réponse va être favorable. Ce sont des dossiers qui sont largement à l'intérieur du périmètre du PGS, qui sont largement à l'intérieur des montants financiers et qui ne présentent aucune espèce de doute. Que se passe-t-il dans ces cas-là ? On attend trois mois la réunion de la prochaine CCAR, on les présente à la CCAR et la CCAR les adopte en bloc avec une présentation très succincte par Aéroports de Paris.

Nous allons donc proposer une modification. Il reste à trouver le vecteur et le ou les

parlementaires qui voudraient bien porter cette disposition, sous forme d'un amendement qui permettrait, sans changer la logique de fonctionnement de la CCAR, au gestionnaire de l'aide, de donner un avis favorable sur ces dossiers qui ne présentent pas d'enjeu avant même de les présenter à la CCAR et de ne faire qu'une information à la CCAR de ces dossiers. Bien évidemment, un avis défavorable ou un avis sur les dossiers qui sont en limite relèveraient naturellement de la CCAR et, sur ces dossiers-là, on ne gagnerait pas de délai mais, à tout le moins, sur les dossiers les plus simples qui constituent une grande majorité, nous pourrions gagner des délais.

Voilà ce qui est actuellement dans les dossiers en plus d'autres réflexions qui sont en cours mais qui sont encore à un stade où elles doivent gagner en peu maturité avant de vous être présentées.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Vous voyez bien que la DGAC a de bonnes idées !

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Qui a dit le contraire ?

M. BAURENS (SCARA).- Dire que la DGAC a de bonnes idées, je ne suis pas tout à fait de votre avis !

M. LE PRESIDENT.- Je suis tout à fait de votre avis : l'unanimité dans ce pays est impossible !

M. BAURENS (SCARA).- En fait, si je comprends bien le discours qu'on vient de nous tenir, la CCAR n'a plus aucun intérêt ! (*mouvements de protestation*)

Elle n'a plus aucun intérêt puisque, quand c'est dans le PGS, on aura l'aide automatiquement bien évidemment et donc elle n'a plus qu'à statuer

sur des sujets qui sont à l'extérieur du PGS, donc sur des sujets illégaux.

Je puis vous assurer, Monsieur le Préfet, que nous utiliserons tous les moyens de droit pour faire respecter la loi, c'est-à-dire le PGS ni plus ni moins. La loi, toute la loi, rien que la loi !

M. LE PRESIDENT.- Je suis d'accord avec vous, ma femme était avocate, donc je vous approuve.

M. BAURENS (SCARA).- Merci, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, voulez-vous répondre ?

M. LUCIANI (DGAC).- Non.

M. LE PRESIDENT.- Il s'agissait d'une information.

M. CARSAC (UFCNA).- Sauf que, Monsieur, la loi est mal foutue ! (*rires*)

La CCAR sert à essayer de gommer cette loi mal foutue. Comment voulez-vous expliquer à un riverain qu'il y a un trait tracé sur la carte et que, d'un côté du trait, on a le droit à l'indemnisation et de l'autre côté, on n'y a pas droit ?

La CCAR sert à essayer de faire qu'on puisse quand même vivre intelligemment avec cette loi mal foutue !

M. BAURENS (SCARA).- Vous faites une nouvelle loi mais la loi, c'est la loi !

M. LE PRESIDENT.- Vous vous expliquerez à la sortie !

C'était une information. Je vous remercie.

Y a-t-il des points divers ?

(Il n'y en a pas)

Merci ! La séance est levée.

(La séance est levée à 12 heures 50)

000