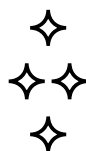


COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME DE PARIS-ORLY



Mardi 24 mai 2011

## SOMMAIRE

3. Avis de la CCE sur le relèvement à 1.500 mètres des altitudes d'interception à Orly en face à l'Est par les avions en provenance du Sud-Ouest .....	4
2. Point sur le trafic 2010.....	15
5. Information de la CCE sur les travaux prévus sur la plateforme d'Orly à l'été 2011. ....	19
4. Point d'information sur SURVOL .....	29
6. Point d'information sur la procédure de révision du PEB...	36
7. Point d'information sur les évolutions récentes du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains.....	42
1. Election du Comité Permanent .....	56

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

**M. LE PRESIDENT.**- J'ai le plaisir de vous accueillir au sein de nos nouveaux locaux de la préfecture de Région et préfecture de Paris, locaux qui sont à votre disposition et qui assurent votre confort.

Vous avez reçu les dossiers qui présentent les différents points que nous allons aborder. Je remercie les services de la DGAC et d'Aéroports de Paris qui ont oeuvré pour que vous ayez l'ensemble de ces éléments dans les délais prévus à notre règlement intérieur.

Nous avons aujourd'hui le plaisir d'avoir de nouveaux membres pour différentes raisons, la première étant qu'il y a eu dissolution de deux associations, l'ADEV et l'ADENA.

Nous accueillons donc de nouveaux membres avec :

L'association Plateau Briard Environnement qui est représentée par M. Edouard Lopez, son Président, et par Mme Martine Jardin.

L'association Alerte Nuisances Aériennes représentée par son Président, M. Grenot.

Par ailleurs, les élections cantonales récentes ont également modifié la représentation des conseils généraux :

Mme Nathalie Dinner et M. Guérin représentent le Conseil Général du Val de Marne.

M. André Aubert et M. Jean-Pierre Guérin représentent le Conseil Général de Seine et Marne.

M. Patrick Sac et M. Guy Bonneau représentent le Conseil Général de l'Essonne.

M. Francois Kosciusko-Morizet et M. Philippe Pemezec représentent le Conseil Général des Hauts-de-Seine.

Comme je vois qu'un certain nombre ne nous ont pas rejoints, je vous propose de renvoyer l'élection du Comité Permanent de la CCE qui siège également en formation de Commission Consultative d'Aide aux Riverains en fin de séance.

Nous allons, par conséquent, modifier l'ordre du jour pour tenir compte de cela et je vais directement à l'un des points qui nous réunit et qui n'est pas le moins important, à savoir le relèvement à 1.500 mètres des altitudes en face à l'est par les avions en provenance du sud-ouest.

### **3. Avis de la CCE sur le relèvement à 1.500 mètres des altitudes d'interception à Orly en face à l'Est par les avions en provenance du Sud-Ouest**

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez un avis à donner.

C'est la troisième phase du dispositif de relèvement des trajectoires d'arrivée dans les aéroports franciliens et ce conformément aux engagements du Grenelle pour les secteur aérien. Vous aviez précédemment donné, après des débats intéressants et animés en novembre dernier, un avis positif sur la deuxième phase.

Nous allons donc examiner cette troisième phase.

Je rappelle que cet avis s'inscrit dans un processus vaste puisqu'il touche les trois aéroports franciliens. Le processus a débuté fin 2007 avec des engagements du secteur aérien dans le cadre du Grenelle de l'Environnement. Cela a comme objectif de réduire les nuisances sonores ressenties par les personnes survolées par les avions en phase d'atterrissage. Pour ce faire, il a été décidé de relever les trajectoires d'arrivée.

La mise en oeuvre de ce relèvement a été scindée en plusieurs phases : la première a touché l'aéroport du Bourget ; la seconde Orly, c'est celle sur laquelle vous avez donné un avis positif lors de notre dernière réunion ; la troisième concerne les trois aéroports et donc les trois Commissions Consultatives de l'Environnement vont être sollicitées pour avis, et ce dans une période resserrée puisque l'ensemble sera fait au mois de juin, chacune des CCE étant consultée sur les procédures relatives à son aéroport. C'est vous qui ouvrez le banc en quelque sorte puisque c'est votre Commission qui est la première à entamer cette étape.

Je vais laisser maintenant la parole à M. Betchbeder pour qu'il vous présente en détails cette nouvelle procédure sur laquelle vous serez amenés à vous exprimer formellement après un temps d'échanges.

**M. BETCHBEDER (DGAC).**- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Consultative de l'Environnement, bonjour.

Je vais vous présenter la phase de mise en oeuvre pour Orly des engagements du Grenelle de l'Environnement appliqués au transport aérien. Il s'agit des mesures de relèvement des altitudes d'interception des ILS des aéroports parisiens et, pour ce qui nous concerne aujourd'hui, d'Orly en particulier, qui doivent être prises pour réduire les nuisances sonores.

Pour mémoire, une première étape a eu lieu en décembre 2009 avec la réalisation d'une enquête publique sur le relèvement de 900 mètres à 1.200 mètres, soit 4.000 pieds, de l'altitude d'interception de l'ILS en configuration face à l'Est pour le flux des arrivées en provenance du Sud-Est.

Aujourd'hui, nous présentons une nouvelle phase qui est la phase 3 qui prévoit un réhaussement de 300 mètres du point d'interception de l'ILS toujours en configuration face à l'Est pour les arrivées en provenance du Sud-Ouest par le point

d'arrivée dans notre espace (IAF ODRAN) à 1.500 mètres, soit 5.000 pieds au lieu des 1.200 mètres, soit 4.000 pieds, qui sont pratiqués actuellement et cela lorsque la régulation par le service du contrôle du trafic aérien le permet.

Une fois mis en oeuvre ce dispositif, la phase 2 et la phase 3 réunies permettront aux contrôleurs d'Orly d'effectuer en face à l'Est des guidages radars à des altitudes supérieures aux altitudes actuelles, donc 1.200 mètres pour les arrivées en provenance de MOLEK et 1.500 mètres pour les arrivées en provenance du Sud-Ouest ODRAN.

J'ajoute que ce relèvement des altitudes d'interception s'appliquera également aux aéronefs effectuant la procédure de descente continue qui intercepteront donc l'ILS à 5.000 pieds. Nous avons présenté cette procédure lors d'une précédente CCE.

Une présentation du dispositif actuel :

Vous voyez des arrivées par Sud-Est MOLEK à votre droite et des arrivées par ODRAN où les aéronefs suivent une trajectoire qui est un radial 0.35 et qui interceptent l'axe de la piste 06 à l'altitude de 4.000 pieds. C'est matérialisé par l'espèce de triangle situé sur l'axe en trait plein.

Dans le nouveau dispositif, l'interception à 5.000 pieds au lieu de 4.000 pieds de l'ILS a amené un recul sur une distance de 3 NM pour permettre d'intercepter 1.000 pieds plus haut. Cela a amené un recul du point initial d'entrée ODRAN d'une distance égale de 3 NM avec la création d'un nouveau point OGATO. Ce recul du point ODRAN permettra à l'approche d'Orly de récupérer les avions plus haut au niveau 70 dans le nouveau dispositif au lieu de 60 actuellement pour une interception à 5.000 pieds, les 5.000 pieds étant matérialisés par un nouveau point qui est le triangle centré sur l'axe des pistes qui se trouve 3 NM avant le triangle en trait plein que je vous ai montré tout à l'heure. Vous le voyez matérialisé ici par des pointillés.

Je souligne ici que si l'on parle de relèvement d'altitude d'interception au bénéfice de

l'environnement, il n'y a pas de modification de la trajectoire d'interception des avions puisque les arrivées par OGATO suivront la même trajectoire que la trajectoire actuelle avant d'intercepter l'axe ILS.

En résumé, la procédure ILS 06 actuelle est une approche finale de précision sur la piste 06 avec un point de début de descente qui est situé à 11,1 NM du début de piste alors que la nouvelle procédure présentera une approche finale de précision avec un point de début de descente qui sera situé à 14,2 NM du début de piste.

Je vous présente le projet, qui corrige la publication actuelle, des décisions de mise en service prises au service de l'information aéronautique pour publication.

Vous voyez apparaître dans la partie supérieure, dans une présentation géographique en x, y un nouveau tronçon en rouge qui correspond à la prise de début de descente 3 NM en amont pour les interceptions à 5.000 pieds.

Vous voyez également en dessous le relèvement de 300 mètres de la procédure d'approche finale qui est matérialisée par des pointillés, soit 300 mètres au-dessus de la procédure à 4.000 pieds qui est représentée ici.

Du point de vue de l'analyse sonore de cette procédure, elle a été effectuée avec le logiciel de modélisation de bruit INM (Integrated Noise Model) qui évalue l'impact sonore des avions à proximité des aéroports. Les courbes de bruit sont toujours exprimées en LAMAX qui est le niveau maximal de bruit lors du passage d'un aéronef.

En conformité avec le trafic, le type d'avion majoritairement utilisé à Orly, on vous présente l'étude d'un Airbus A320 qui représente 30 % des vols de l'aéroport et d'un Boeing B747-400 qui est l'un des avions les plus bruyants utilisant la plateforme.

Une étude démographique sous les contours de bruit a été effectuée à partir des données de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région

d'Ile-de-France. Les résultats ont été corrigés en prenant en compte comme référence les chiffres de l'INSEE 2007.

Je vous présente en regard les courbes de bruit correspondant à l'interception à 5.000 pieds et à 4.000 pieds.

Vous voyez que, pour l'A.320, l'analyse de bruit est sensiblement équivalente. Par contre, pour le Boeing 747-400, on voit qu'avec une interception à 5.000 pieds, on a un gain sensible de la zone de bruit qui est réduite.

La comparaison du comptage des populations sous les empreintes sonores à 65 dB en LAMAX montre, pour un Boeing 747, un gain d'environ 1.235 riverains non survolés. Pour l'A.320, le niveau de bruit ne permet pas de constater de différence acoustique.

En conclusion, le relèvement supplémentaire permettra d'obtenir des réductions de nuisance sonore pour les communes situées au-delà de 20 kilomètres du seuil de piste.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci pour cette présentation. La parole est à la salle...

**M. CARSAC (UFCNA).**- Dans cette affaire, il n'y a pas de déplacement de trajectoire, cela ne peut qu'être positif d'accepter cette modification, il n'y a pas de problème.

J'ai une question à poser à Monsieur : est-ce qu'on pourrait avoir sa présentation assez rapidement ? Parce qu'il va falloir qu'on apprenne à oublier ODRAN et MOLEK, qu'on les remplace par OGATO.

Sinon le point sur lequel je voulais insister, c'est sur les courbes de bruit, c'est plus contestable. Si on avait choisi des niveaux de bruit différents des niveaux choisis, on aurait eu des résultats complètement différents.

On choisit un niveau de bruit et on compte ensuite la population et l'intérêt général, c'est

quand il y a moins de population, tout cela est un raisonnement que l'on réfute totalement.

Simplement dans ce cas précis, l'avion est sur la même trajectoire, il va simplement être plus haut, c'est avantageux pour tout le monde, donc on l'accepte.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci.

La présentation vous sera donnée avec le compte rendu de la réunion qu'on essaiera de faire le plus rapidement possible. Pour les noms, peut-être qu'à la sortie, M. Betchbeder pourra vous les donner.

**M. GRENOT (ANA).**- Monsieur, qu'entendez-vous lorsque vous dites que la configuration a 1.500 mètres sera utilisée lorsque les conditions d'exploitation le permettront ?

S'il s'agit des conditions d'exploitation qui nous conduisent à 99,9 % du temps, on est d'accord. Si c'est 25 % du temps, cela pose une légère question.

**M. BETCHBEDER (DGAC).**- Si vous le permettez, Monsieur, je ne sais pas combien de 9 il faudra rajouter après la virgule, en tout état de cause, le dispositif stratégique que je viens de vous présenter permet clairement en situation nominale de pouvoir assurer une séparation stratégique des avions en niveaux avec une interception à 4.000 pieds pour les arrivées MOLEK et une interception à 5.000 pieds pour les arrivées ODRAN. C'est quelque chose de tout à fait important pour garantir dans des situations nominales une régularité de la gestion du trafic dans ces conditions.

Maintenant, vous savez bien que le contrôle aérien a affaire à des situations dégradées, à des conditions de trafic qui peuvent l'amener à traiter le trafic différemment et à assurer des séparations et une régulation du trafic différente.

C'est, par exemple, à ce titre-là, que pour des raisons de sécurité les interceptions à 3.000 pieds pourront rester possibles dans des situations exceptionnelles.

Je vous parle bien ici d'un dispositif qui permet d'assurer de manière nominale une interception à 5.000 pieds pour les arrivées ODRAN et à 4.000 pieds pour les arrivées MOLEK.

**Mme LAVAUD (UASF).**.- Je suis arrivée un peu en cours de route. Pouvez-vous me dire si vous avez dit que cette phase 3 concernant le relèvement pour les avions en provenance du sud-est était directement liée à celle de la phase 2 puisque la phase 2 prend du retard ? Je voudrais savoir si c'est dissocié. Dans la mesure où c'est dissocié et où les avions restent sur la même trajectoire et que cela ne peut qu'apporter un soulagement aux populations survolées, bien que le niveau de bruit, comme l'a souligné M. CARSAC, soit un curseur qui est bon mais qui ne dit pas la réalité, bien sûr on est pour cette amélioration. Et si elle est dissociée de l'autre et bien dissociations-là et mettons là en œuvre le plus rapidement possible.

**M. BETCHBEDER (DGAC).**.- Nous avons travaillé autour de ce projet dans la prise en compte d'un dispositif stratégique qui prend en compte la phase 2 que vous connaissez et qui permet également de réaliser cette phase 3. Je ne saurai pas vous dire quelle décision sera prise par Mme la Ministre en ce qui concerne les objectifs positifs précis qui seront mis en oeuvre.

**M. LE PRESIDENT.**.- Est-ce que c'est dissociable ou non ?

**M. BETCHBEDER (DGAC).**.- Cela peut éventuellement être dissocié.

**M. CARSAC (UFCNA).**- Il faut noter au compte rendu que cela peut éventuellement être dissocié parce que, pour nous, c'est un point capital.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Je suis arrivé en cours mais je connais bien le sujet.

J'ai toujours été pour une amélioration des procédures en général, donc nous sommes favorables à l'amélioration de cette procédure, surtout qu'avec le travail qui a été effectué nous pensons que tout le monde va être gagnant dans l'histoire.

Ma question est la suivante : 40 % du temps les avions atterrissent face à l'Est, 60 % du temps face à l'Ouest. On est d'accord ? Ils arrivent sur l'ILS 26. On nous avait promis une interception de l'ILS à 4.000 pieds au moins à 80 ou 90 % du temps. Force est de constater aujourd'hui, en face à l'ouest, que nous ne pouvons observer qu'une petite cinquantaine de pourcents et encore... quand cela se passe au mieux, sinon on a des arrivées en général entre 2.000 et 3.000 pieds.

Quand passe-t-on à la phase atterrissage face à l'ouest ? Quand améliore-t-on les conditions des deux côtés de la plateforme ? Ce serait quand même bien car cela fait un moment que je réitère cette demande. Est-ce que la DGAC a prévu quelque chose ? Une phase 4 peut-être... ? Je ne sais pas.

**M. VILLE (DGAC).**- Monsieur le Préfet, si vous le permettez, je peux peut-être intervenir sur ce point puisqu'on sort du cadre de cette interception.

Cette phase 3 va permettre de relever l'altitude de transition et les interceptions à 1.500 mètres, mais la globalité des études n'a pas permis de garantir une interception généralisée à 4.000 pieds en face à l'ouest à Orly. On s'attend bien évidemment à un relèvement du pourcentage d'interceptions à 4.000 pieds puisque le dispositif va permettre des choses complémentaires mais nous ne pourrons pas garantir le 90 %. C'est sûr.

C'est pour cela que nous sommes en train de réfléchir à quelque chose d'un peu nouveau mais il est un peu tôt pour en parler dans cette enceinte. Mais nous gardons bien en tête la problématique particulière du face à l'ouest à Orly qui est, comme vous l'avez rappelé, la configuration majoritaire et dès que nous aurons la possibilité de commencer à communiquer sur le projet et d'associer les riverains, les associations et les élus sur la configuration face à l'ouest, nous le referons et nous prendrons contact. Mais effectivement, cela n'a pas été possible dans le projet de généraliser l'interception à 4.000 pieds en face à l'ouest.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Est-ce qu'on pourrait avoir une date de ce futur éventuel travail sur les faces à l'ouest ?

**M. VILLE (DGAC).**- Pour le moment, je ne préfère pas m'avancer sur une date.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Il nous reste à pleurer, alors ?

**M. LE PRESIDENT.**- Non ! Dès que ce sera possible, on le fera, il y a une volonté commune d'avancer.

**M. LENOIR (Forges sans Nuisances).**- Forges sans Nuisances a voté pour la remontée de MOLEK de façon positive estimant que notre commune a subi un transfert de nuisances très important en 2002 lors du nouveau plan de survol. Et ceci à l'insu de nos élus, y compris de nos élus locaux, y compris à l'époque du député.

Nous avons beaucoup travaillé pour essayer de trouver une solution d'amélioration puisque nous sommes affectés par 350 vols par jour en configuration Est. Et la meilleure façon pour nous d'en sortir et, pour éviter qu'un transfert de

nuisances soit fait sur d'autres communes, ce dont nous avons "bénéficié" en 2002, on a pensé sortir par le haut. C'est pour cela que nous avons voté pour MOLEK en sachant, à la suite de l'avis de l'ACNUSA pour notre commune, que nous garderons le même nombre d'avions à peu près mais pas à la même hauteur.

Par ailleurs, la remontée d'ODRAN nous satisfait d'autant plus qu'une partie de la commune est affectée par ODRAN puisque nous avons les deux trajectoires sur la commune. On partage ceci avec d'autres communes, comme celles de Limours et comme celle aussi de Bonnelles. Et la remontée d'ODRAN, dans la mesure où elle se met sur le plan vertical, je crois ne peut pas poser de difficulté particulière.

Par contre, nous souhaitons très vivement que la dernière proposition prise par la Commission Consultative de l'Environnement sur MOLEK ne soit pas remise en cause, sauf pour des raisons que l'ACNUSA peut présenter et objecter à Madame la Ministre.

**Mme JANIS (Forges sans Nuisances).**- Je voulais faire un petit rappel historique des faits.

En 2002, lors du précédent réaménagement, nous avons ODRAN et MOLEK qui étaient chacun à 3.000 pieds. ODRAN a eu la chance de pouvoir remonter de 900 mètres à 1.200 mètres. C'est très bien. Mais MOLEK est resté à 900 mètres.

Maintenant, on propose de faire monter ODRAN et de l'appeler OGATO qui sera à 1.500 mètres. C'est très bien, cela fait deux améliorations depuis 2002.

Mais MOLEK n'a toujours pas été remonté. Je voulais rappeler que c'était important que la phase 2 et la phase 3 ne soient absolument pas dissociées pour qu'il n'y ait pas de laissés-pour-compte.

Et je voulais aussi rappeler que, lors de la phase 2, il était important de soulager les gens qui avaient des nuisances bien qu'il soit normal que les gens qui avaient de la gêne s'expriment aussi. Mais la nuisance est plus forte que la gêne. Il est donc

important de soulager les nuisances. Avec le projet de la phase 2, il faut savoir que la nuisance la plus forte qui est de plus de 25 avions à 68 dB n'est absolument pas transférée et s'efface complètement. Les nuisances les plus fortes avec la phase 2 s'effacent bien qu'il soit normal que des gens s'estiment gênés par le nouveau dispositif.

Tant mieux pour ODRAN mais on voudrait ne pas oublier MOLEK et que la phase 2 ne soit pas dissociée de cette phase 3.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vais répondre.

En fait, j'ai bien compris qu'il n'était pas question de ne pas faire la phase 2 parce qu'on faisait la phase 3 mais dans la mesure où, au niveau de la chronologie, on pouvait faire la phase 3 immédiatement, on n'hésite pas à le faire pour améliorer les choses. Je pense que personne n'a à y perdre.

**M. VILLE (DGAC).**- Sur le dispositif, les deux phases avaient été dissociées puisque la phase 2 ne nécessitait pas le relèvement d'altitude de transition en région parisienne. C'est pour cela que cette phase 2 avait été prévue pour anticiper sur la phase 3. Et c'est pour cela que les deux phases peuvent ainsi être dissociées.

Par contre, elles ont bien été étudiées pour fonctionner ensemble à l'arrivée et c'est bien dans cette optique que nous nous plaçons pour mettre en place à la fin de la phase 2 la phase 3.

**M. LE PRESIDENT.**- Si tout le monde a pu s'exprimer, je vais mettre cette mesure aux voix.

Quels sont ceux qui sont pour cette solution qui vous a été présentée de relèvement à 1.500 mètres de l'altitude d'interception en face à l'Est ?...

*(la mesure est adoptée à l'unanimité des voix)*

C'est un événement ! J'ai bien fait de commencer par ce point-là ! (rires)

## 2. Point sur le trafic 2010.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je suis Franck MEREYDE, le Directeur de l'aéroport d'Orly.

Je vais vous faire une présentation du trafic que nous avons observé en 2010 sur l'aéroport.

Ce trafic a été relativement stable sur l'année 2010 avec une croissance de 0,4 % pour Orly comme pour Roissy.

Derrière cette stabilité se cachent de grosses disparités au cours de l'année puisque cette année a été marquée par beaucoup d'événements exceptionnels : de la neige en début d'année, une tempête au mois de février, le volcan avec une fermeture de plusieurs jours de l'aéroport, cela ne lui était jamais arrivé de son histoire, un certain nombre d'événements sociaux et de grèves liés à la réforme des retraites qui ont impacté le trafic aérien jusqu'à l'automne, puis un hiver à nouveau exceptionnel avec 70 centimètres de neige au mois de décembre, cela n'avait jamais été vu depuis que les gens connaissent l'aéroport. Donc une année avec plusieurs périodes de fermeture ou de quasi fermeture de l'aéroport. Et le reste de l'année marquée plutôt par une reprise de l'activité.

Ce qui fait que, derrière ce 0,4 % de croissance, vous avez plutôt quelque chose qui serait une croissance supérieure à 3 % mais avec une perte de trafic assez importante liée à ces événements uniques.

L'aéroport de Paris-Orly est constitué de deux terminaux : Orly Sud et Orly Ouest, Orly Sud étant plus orienté vers l'international. On a observé en 2010 une activité plus soutenue sur Orly Sud puisque

avec une croissance globale de 0,4 % de l'aéroport, la croissance d'Orly Sud a été de 1,8 %.

Si on regarde le trafic de la plate-forme sur plusieurs années, on voit une année 2007 d'activité économique positive. Puis, en 2008, le début de la crise. Nous avons été touchés par la crise autour de l'été, ce qui fait que l'année 2008 a eu un premier semestre en croissance par rapport à 2007, puis une deuxième partie de l'année en décroissance et donc, au bilan, l'année 2008 a vu commencer une décroissance de l'activité. L'année 2009 a été complètement marquée par la crise avec un recul très fort (25,1 millions de passagers). Sur 2010, on retrouve un trafic comparable mais qui est un mélange de reprise d'activité, ce que j'évoquais précédemment, et d'événements exceptionnels qui ont gommé cette reprise d'activité, ces événements exceptionnels étant très liés aux transports et encore plus au transport aérien.

Le trafic sur la plate-forme, en 2010, s'est développé sur tous les réseaux quasiment, la seule exception étant le trafic national. Le trafic de l'aéroport d'Orly en 2010 s'est développé au profit de l'Europe et de l'international, avec en revanche un recul sur le national qui peut aussi s'expliquer par certains événements exceptionnels où les premiers vols annulés sont des vols court moyen courrier pour lesquels les passagers peuvent être reportés sur d'autres vols qui vont vers les mêmes destinations. Si on a plusieurs vols vers la même destination, ce sont souvent ces vols-là qui sont annulés en premier, cela permet à un certain nombre de passagers d'arriver à voyager.

Vous avez le détail par grand faisceau. On distingue traditionnellement la Métropole, l'Europe, l'Outre Mer et l'International. Vous voyez ce recul sur la Métropole et, en revanche, une croissance sur les autres destinations, la croissance la plus forte étant sur le réseau européen tirée par plusieurs compagnies qui sont basées ou pas sur l'Aéroport de Paris-Orly.

Les compagnies aériennes qui opèrent régulièrement sur l'aéroport : en 2010, il y avait 38 compagnies qui desservait quasiment tous les continents et, en 2011, on a eu l'arrivée d'Air Asia qui permet d'avoir aussi une desserte du continent asiatique. Avec cela, on couvre quasiment l'ensemble des continents, la seule exception restera l'Amérique du Sud.

Vous avez ici le classement par niveau d'activité des principales compagnies. Air France et ses partenaires restent l'opérateur principal avec un réseau important sur le domestique mais aussi sur l'Europe et l'Outre-Mer. En deuxième position, EasyJet avec un trafic très marqué sur l'Europe. En troisième position Ibéria et Vueling, Ibéria étant l'actionnaire de référence de Vueling, avec un trafic aussi très marqué sur l'Europe. Ensuite, Royal Air Maroc, Transavia, Corsair... je ne vous déroule pas toute la liste.

Cette carte vous présente toutes les villes desservies en 2010 depuis Paris-Orly. Vous voyez l'ensemble des continents avec encore une amélioration de la desserte en 2011. On note une forte densité sur l'Europe et le bassin méditerranéen.

Vous avez la même information de manière chiffrée. On a un développement de l'activité sur la péninsule ibérique qui est très marqué, encore plus en ce début d'année où les réseaux Europe se sont développés plus fortement que ceux du sud de la Méditerranée.

Notre activité reste très marquée aussi par quelques destinations métropolitaines avec les navettes vers Toulouse et Nice.

Sur le nombre de mouvements, on assiste à un recul du nombre de mouvements en 2010 avec une légère croissance à 0,4 % en nombre de passagers, c'est encore lié à ces événements exceptionnels. Quand vous avez quatre vols sur une destination et qu'un ou deux sont annulés à cause d'une neige extrêmement importante, cela fait moins de mouvements. Une partie

des passagers qui sont sur des vols annulés vient remplir au maximum les vols suivants qui arrivent à partir tandis qu'une autre partie n'arrivera pas à voyager. Cela accroît l'emport des avions dans ces situations de crise et l'on a donc une baisse des mouvements et une stabilité du trafic passagers. On observe un redressement au début d'année où il n'y a pas eu d'événements majeurs et on espère ne pas en avoir dans les prochaines semaines.

Sur les dérogations au couvre-feu, l'année 2010 a été une année anormale avec un niveau exceptionnel de dérogations. Les deux tiers de ces dérogations sont liées directement aux effets du volcan et aux effets de la neige sur la région parisienne. S'agissant de la neige, on a enregistré un record historique depuis plus de cinquante ans et le volcan est un phénomène jamais vu. Le solde est lié pour une part aux événements exceptionnels qui ont touché les autres aéroports européens. Le phénomène du volcan et la neige ont impacté beaucoup de pays européens également, il est donc arrivé que l'autre bout de la ligne soit concerné. Cela participe d'une façon significative au dernier tiers de dérogations. Sur la partie basse de ce graphique, vous avez la répartition mois par mois. On voit le mois de décembre se distinguer malheureusement très fortement des autres. C'est aussi le mois où on a eu le plus de journées de neige depuis 50 ans.

Enfin, la proportion d'avions des chapitres 1 à 3, le chapitre 3 en fait.

Entre 2008 et 2009, il y a une modification de la méthode pour s'assurer de recenser 100 % des vols. Donc un recensement plus exhaustif qui se traduit par une petite remontée. On constate finalement une stabilité de ce type d'avion à 1,3 % des mouvements opérés sur Paris-Orly.

Je vous remercie de votre attention et je suis à votre disposition pour toutes questions.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce vous qui présentez les travaux sur la plate-forme ?

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Oui

**M. LE PRESIDENT.**- Allez-y, on aura la totalité des éléments sur la plateforme.

**5. Information de la CCE sur les travaux prévus sur la plateforme d'Orly à l'été 2011.**

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Nous sommes obligés de réaliser des travaux qui auront lieu cet été.

Sur la piste 3, nous avons des travaux de deux types à réaliser :

Une première partie sur la rénovation de la chaussée, c'est-à-dire la voie sur laquelle circulent les avions. Cette voie est en béton et certaines parties se sont dégradées. On prévoit sur le laps de temps le plus court de réparer en toute sécurité mais a minima cette partie-là de la chaussée.

La deuxième partie des travaux concernant cette piste concerne le drainage. Quand il pleut, l'eau ruisselle sur la piste et s'infiltré dans le sol. Cette eau est récupérée par un drain le long de la piste. Nous allons reprendre une partie du collecteur, le reconstruire complètement, et une autre sera consolidée. Ce collecteur est très proche de la piste, ce qui fait que nous devons neutraliser la piste quand nous ferons ces travaux. Nous avons cherché à trouver les technologies les plus innovantes pour minimiser la durée des travaux et les impacts associés. La partie la plus innovante va porter sur le renforcement du drain : on injectera une enveloppe à l'intérieur qui sera ensuite polymérisée, ce qui permettra de renforcer cet ouvrage de manière durable. Ce sont des travaux qui vont concerner la piste 3.

Concernant la piste 4, on a également une usure de la chaussée et donc des travaux de reprise à faire. C'est une chaussée en béton bitumineux, on

doit en refaire une part importante. On a également cherché à les minimiser dans le temps.

Sur la piste 3, ce sera essentiellement des travaux de nuit quand l'aéroport est fermé à l'exploitation et l'on aura une toute petite frange qui va impacter le trafic.

Sur la piste 4, ce seront des travaux 24 heures sur 24 avec un maximum d'équipes pour les faire sur un laps de temps de 5 jours.

Vous avez sur la partie droite, les travaux sur le drain en bleu et en rouge et les travaux sur la piste 3. On en profite pour faire simultanément ces travaux pour neutraliser le moins longtemps possible l'ouvrage. Et vous avez une surface importante de rénovation sur la piste 4.

Le planning de ces interventions :

Les interventions se feront de manière transparente pour les riverains puisqu'ils se feront pendant que l'aéroport sera fermé à l'exploitation commerciale.

Les éléments qui auront un impact seront :

D'une part, une fermeture un tout-petit peu anticipée de la piste 3 sur une semaine où elle fermera à 22 heures pour avoir une semaine de travaux de 22 heures à 6 heures.

D'autre part, une fermeture totale pendant 5 jours de la piste 4 où les équipes travailleront 24h/24. C'est quelque chose qui habituellement se faisait sur deux à trois semaines, on s'est efforcé d'arriver à le concentrer sur 5 jours uniquement.

Voici les opérations de travaux.

Une présentation détaillée vous a été communiquée à l'entrée avec une plaquette qui sera diffusée plus largement et qui indique la raison des travaux, ce qui a été mis en oeuvre pour en minimiser la durée et les effets sur les routes.

Je vous remercie.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).** - Nous vous remercions pour la présentation du trafic. Malheureusement, elle reste incomplète, à notre sens.

Il nous manque les types d'avions utilisés par compagnie. C'est très important parce que vous nous avez fait une démonstration avec les chapitre 3 qui sont réduits. Malgré tout, nous riverains, nous "bénéficions" encore des avions d'ancienne génération et c'est malheureusement fort dommage.

Sur l'emport moyen, on n'a pas de suivi historique pour savoir s'il y a une augmentation ou une réduction suffisante de l'emport moyen. Mais, si je reprends les chiffres de l'emport moyen, je suis très étonné qu'une compagnie comme Air France qui utilise des avions comme, je ne les connais pas tous, des A.320 A321 et des B737 principalement - si je me trompe, dites-le moi - n'arrive à faire que 107 passagers, cela me paraît quand même vraiment ridicule. Vous avez dit qu'une partie des navettes avait été supprimée et que les passagers avaient pu rejoindre les autres appareils. Malgré tout 106 d'emport moyen, c'est ridicule. Si EasyJet fait 147, Transavia 147 aussi, il y a encore énormément de progrès à obtenir. Si vous prenez les 11 millions de passagers, cela fait quelques avions en moins. C'est quand même intéressant.

Ensuite, troisième remarque, année exceptionnelle, je vous l'accorde, année climatique exceptionnelle, je vous l'accorde. Néanmoins, on a 185 dérogations au couvre-feu. Si dans les années à venir, les phénomènes climatiques difficiles se répètent : qu'est-ce qu'on fait ? On ouvre Orly toute la nuit ? On fait quoi ? On ne va pas continuer comme ça ! On a un aéroport très enclavé dans un tissu très urbanisé, ce n'est pas la peine de mettre un couvre-feu si on y déroge tous les quatre matins. Je comprends bien qu'il faut bien que les passagers partent un jour mais, malgré tout, il va falloir réfléchir largement à cette situation.

Sur les travaux, j'ai juste une question à vous poser : quand vous fermerez la piste 4, de quel

pourcentage réduisez-vous les mouvements totaux sur Orly ? sachant qu'il ne restera que la piste 3 et éventuellement la piste 2 qui, on le sait, est extrêmement difficile à exploiter et pas très bien vue des riverains. Je sais que, quand il y avait eu des travaux, il y avait eu un impact sur le trafic.

**M. LE PRESIDENT.-** Y a-t-il d'autres questions ?

**M. CARSAC (UFCNA).-** Je vais compléter les propos de mon ami Luc.

Par exemple, sur le slide 11, vous avez mentionné les mouvements mais il manque les créneaux puisque l'arrêté de 1994 était en créneaux, pas en mouvements. Nous souhaitons avoir la transparence sur les créneaux. Il faut que vous présentiez un transparent avec les créneaux.

**Mme JANIS (Forges sans nuisances).-** Pour rebondir sur ce qui a été dit, effectivement 106 passagers en emport moyen pour Air France alors qu'il est de 147 pour EsayJet. A partir de combien de passagers considère-t-on que la Compagnie a trop de créneaux attribués et qu'il conviendrait de baisser ce nombre de créneaux pour que son emport augmente ?

**M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).-** J'ai bien compris que les travaux sur la piste 3 seraient réalisés de nuit. Serait-il possible de prendre en compte le fait que nous avons des populations riveraines sur le quartier du plateau de façon à ce que ces travaux de nuit n'occasionnent pas davantage de troubles ? Cela dit, si vous voulez bloquer plus longtemps sur une période diurne la piste 03 nous ne serions pas fâchés, Monsieur le Directeur.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).-** Entre 2009 et 2010, il n'y a quasiment pas eu de changement de types d'avions, on est sur les mêmes types de

flottes. Seul élément nouveau, c'est un nouvel acteur Air Asia qui est arrivé en 2011.

Sur la question Air France, c'est Air France y compris Brit Air détenu à 100 % par Air France. Brit Air n'a que des avions de moins de 100 places. Vous parliez de A 320. Air France a des B 777 mais Brit Air n'a que des avions de moins de 100 places, type CRJ.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- C'est pour cela qu'il serait intéressant d'avoir les types d'avion utilisés par chaque compagnie.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- On pourra vous communiquer sur Air France et ses filiales. Vous avez tous types d'avions, du CRJ au B777. Mais l'explication, c'est la différence de flottes entre Air France et Brit Air qui a un emport moyen inférieur. Il faut savoir que cela s'explique par le réseau, Brit Air dessert essentiellement du domestique. Air France a du 777 sur les Caraïbes. Les navettes sont sur la famille A 320. EasyJet est quasiment en monoflotte A 320. Vueling est sur la même famille d'avions, en monoflotte aussi.

J'espère avoir répondu à la question sur les flottes d'avions et, pour la prochaine fois, on vous communiquera un détail plus précis sur les types d'avions.

Sur les dérogations, vous dire si ce qui ne s'est jamais produit en cinquante ans va se produire tous les ans, je ne suis pas la bonne personne pour y répondre. Je ne ferai pas de commentaire particulier là-dessus.

Autrement, sur les capacités de traitement hivernaux de l'aéroport, on les a augmentées très fortement pour l'hiver prochain, on est plus armé qu'un aéroport scandinave ou nord canadien. S'il fait encore plus froid l'année prochaine, on verra mais on a une capacité renforcée par rapport à l'an passé.

Sur les travaux, les travaux sur la piste 3, le drainage notamment, ne gênent pas les riverains. Ils sont sous terre, en tranchées. Ces travaux n'auront pas d'impact sur les riverains.

Sur le nombre de créneaux par compagnie, il y a un coordinateur indépendant, il faudra lui poser la question, qui est chargé d'attribuer les créneaux aux compagnies aériennes.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Vous avez les chiffres !

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Il y avait une question sur la politique d'affectation des créneaux aux compagnies aériennes, tenant compte ou pas de leur emport. Il y a un coordinateur indépendant qui suit des règles, qui est chargé de l'attribution de ces créneaux qui s'inscrit dans le cadre d'un règlement européen. Je ne vais pas commenter ce que fait une autorité indépendante. On n'est ni en droit ni en mesure d'agir là-dessus.

**Mme JANIS (Forges sans Nuisances).**- Est-ce qu'on pourrait avoir le protocole d'attribution ?

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Le protocole d'attribution est un règlement européen qui est sur Internet. Il est aussi sur le site du coordinateur, COHOR. On peut vous communiquer, mais vous les trouverez facilement sur Internet, les principes d'attribution des créneaux sur les aéroports coordonnés en Europe.

Sur l'emport moyen, l'année prochaine, vous avez le nombre de mouvements tous les ans qui sont dans les documents qui vous ont été communiqués, et le nombre de passagers. L'emport, c'est le ratio entre les deux mais on veillera à faire cette division pour présenter ce point-là.

**M. JANIS (Forges sans Nuisances).**- Est-ce qu'on pourrait le présenter en pourcentage de remplissage en plus de l'emport moyen ? Quand vous dites que cela fait moins de 100 passagers pour certaines compagnies, si elles les remplissent à 100 %, c'est très bien.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- On rentre dans des calculs qui sont compliqués car il faudrait connaître les configurations de chaque avion. Nous, ce que nous pouvons facilement vous communiquer, c'est l'emport moyen que l'on maîtrise complètement sur les vols commerciaux.

**M. LENOIR (Forges sans Nuisances).**- Quel est le pourcentage de gros-porteurs ? C'est un point très important parce qu'on voit une croissance relative et vous n'avez pas du tout évoqué ce problème de pourcentage de gros porteurs. Les 747 à 650 mètres, cela fait beaucoup de bruit.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Il n'y a pas eu d'augmentation du nombre de 747, j'en suis certain, je vous le dis de tête.

**M. LENOIR.**- En cargos ?

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Il n'y a plus d'avions tout cargo sur Orly depuis longtemps.

**M. LENOIR.**- Il n'y en a plus ?

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- Si vous le permettez, je vais être obligé de vous quitter. Evitez les discussions, je donne la parole à chaque fois, il y a des réponses, après on redonne la parole, mais évitez

les discussions spontanées sinon on les fait à la sortie.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- J'avais oublié tout à l'heure dans ma présentation que vous aviez la Compagnie Open Skies avec un emport moyen de 55 passagers. Est-ce vous pouvez donner les types d'avions avec le nombre de places initial sur cet avion ?

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- C'est un B 757 mais je ne connais pas exactement le nombre de sièges.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- 200 passagers, un 757 fait 200 passagers !

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Je suis sûr que cette cabine-là n'est pas équipée de 200 sièges.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Elle est constituée de 200 sièges. On a un avion qui très vieux, très nuisant, très polluant et qui n'emmène que 55 personnes. C'est honteux dans un aéroport enclavé dans un tissu urbain aussi dense. C'est ce que j'avais à dire.

Quant aux chiffres de la COHOR, on ne vous demande pas d'interférer avec le travail de la COHOR, on vous demande juste de nous donner les chiffres qui sont en votre possession. Vous les avez. Si vous ne voulez pas nous les donner, nous les demanderons à nos amis de la DGAC qui se feront un plaisir de nous les communiquer. Merci.

**M. MEREYDE (Aéroports de Paris).**- Le nombre de créneaux, on vous le donnera, il est public aussi, il n'y a aucun secret sur le nombre de créneaux.

*(départ de M. le Président qui cède la présidence des débats à Mme MAUCHET)*

**M. CARSAC (UFCNA).**- Je voudrais revenir sur cette affaire de créneaux. Monsieur le Directeur de l'aéroport d'Orly, vous ne nous présentez pas le nombre de créneaux. Nous, c'est ça qui nous intéresse. Ces données-là, on ne peut pas les avoir de façon transparente.

La seule explication qu'on puisse en tirer, c'est que vous devez normalement dépasser l'arrêté qui limite le nombre de créneaux à 250.000. C'est la seule explication qu'on peut avoir. Si vous voulez éviter qu'on pense cela, il faut nous donner les chiffres.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Monsieur...

**M. GRENOT (Alerte Nuisances Aériennes).**- Un mot concernant cette affaire de COHOR. Cela fait des années que cette affaire de créneaux et de COHOR revient de façon régulière dans les CCE. Je voulais adresser la question à M. le Préfet, mais sachant que j'allais lui poser la question, il a décidé de partir... il serait intéressant, et c'est une demande officielle que je formule au nom d'Alerte Nuisances Aériennes, qu'un représentant de la COHOR soit sollicité par le préfet et vienne nous raconter la COHOR et répondre aux questions de telle sorte que tout cela soit éclairé une fois pour toutes et qu'on n'ait pas l'impression que la COHOR est une secte qui agit en sous-main et sans que personne ne le sache. La COHOR est un organisme officiel, j'aimerais savoir par qui il est rémunéré d'ailleurs... ce sont les compagnies me dit-on, très bien, si ce sont les compagnies qui le subventionnent, c'est parfait, ils viennent, ils nous racontent leur vie, on pose des questions et une fois pour toutes, c'est éclairé.

Voulez-vous poser la question à M. le Préfet ?

**Mme MAUCHET (Présidente).**- C'est une proposition retenue puisqu'il y aura une CCE en fin d'année, on va étudier la question pour qu'il y ait une présentation effectivement.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Pour la DGAC, nous n'avons pas d'objection à la présentation de ces chiffres qui sont publics. Ces chiffres n'avaient pas été explicitement demandés les années précédentes, même s'il y avait eu des discussions sur COHOR.

Nous pouvons le faire la prochaine fois. Nous pouvons demander à quelqu'un de COHOR de venir.

Par contre, ce que j'espère, c'est qu'ils seront accueillis non pas avec suspicion et paranoïa mais avec bienveillance, sachant que leur mission est très claire. Leur mission est d'attribuer des créneaux en fonction de règles précises et de s'assurer qu'il n'y a pas de saturation de l'aéroport.

Nous pouvons le solliciter. Je pense qu'il serait pas mal d'avoir un ordre du jour précis de ce qui leur serait demandé pour avoir des réponses les plus factuelles possible et que nous en restions sur des données d'explication.

Je suis très surpris de la mise en cause qui est faite a priori de COHOR.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Dernière question avant d'aborder le point suivant.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Il n'y a pas de procès d'intention. La COHOR s'était déjà déplacée lors des assises d'Orly à plusieurs reprises, on avait eu des explications qui étaient cohérentes malgré tout. Nous voulons que ce soit fait en toute transparence. Cela n'a pas toujours été le cas il y a dix ou quinze ans. Aujourd'hui, on veut être sûr que cela fonctionne correctement. Merci.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- C'est écrit au compte rendu, nous verrons pour la prochaine CCE pour qu'il y ait cette présentation et Aéroports de Paris pourra vous adresser les documents, même s'ils sont sur le site Internet.

Je vous propose que nous passions désormais au point suivant.

#### 4. Point d'information sur SURVOL

**Mme MAUCHET (Présidente).**- L'enquête SURVOL qui est le dispositif de surveillance des 3 aéroports (Orly, Roissy, le Bourget) inscrit au plan régional Santé Environnement. Il est prévu que l'Agence Régionale de Santé nous présente ce point.

Je cède la parole à M. ISNARD de la Cellule Régionale de Veille et Alerte Sanitaires.

**M. ISNARD.**- Mesdames et Messieurs, bonjour. Je vais vous présenter en avant première puisque ceci sera développé lors du Comité de Pilotage du projet SURVOL le 20 juin, un point d'étape que certains d'entre vous connaissent peut-être déjà.

L'enquête SURVOL pour mémoire est l'étude qui porte sur l'évaluation de l'impact sanitaire et environnemental des trois plateformes aéroportuaires sur la population environnante. Cette étude a développé un axe sur la surveillance liée au bruit, un autre sur la surveillance de l'impact lié à la pollution atmosphérique et un troisième qui s'intéresse aux aspects sanitaires.

Ce dernier axe a été mis en veilleuse pour des aspects méthodologiques assez compliqués. Il était en effet difficile de faire ce type d'étude sur un nombre limité d'aéroports. Actuellement, cet aspect est repris au niveau de l'Institut de Veille Sanitaire pour réfléchir à ce que nous appelons de la surveillance multi-sites qui élargit le nombre de sites - ce n'est pas d'ailleurs spécifique aux aéroports, c'est le cas de l'ensemble des

surveillances autour de sites industriels en général - pour permettre de produire des informations qui soient suffisamment solides au plan statistiques et donc permettant de tirer des conclusions.

Nous sommes en pleins travaux actuellement sur les aspects de méthodes. Hélas, ceci nous a obligés à mettre un peu entre parenthèses le volet sanitaire. Je vous présenterai donc aujourd'hui simplement les aspects sur la surveillance environnementale.

L'objectif du dispositif de surveillance sur le bruit est d'abord d'améliorer la connaissance et l'information des riverains en renforçant la surveillance dans les zones non couvertes par le réseau ADP. C'est un engagement qui avait été pris lors du comité de pilotage de SURVOL : que ce soit en complément des mesures faites par Aéroports de Paris. L'enjeu à terme est que les données fournies par BRUITPARIF qui viennent en complément d'Aéroports de Paris puissent leur être associées pour avoir une vision globale sur l'ensemble des deux zones d'étude au nord et au sud.

L'idée aussi c'est de faire de la surveillance des événements sonores qui est une des grandes interrogations des riverains puisque les indicateurs de type Lden ne sont qu'un reflet synthétique de l'exposition au bruit. Et, comme l'avait proposé l'ACNUSA, il s'agissait d'aller aussi en complément vers des indicateurs événementiels.

Au final, de mettre à disposition les résultats de cette surveillance de façon simple et directement accessible pour l'ensemble des acteurs.

BRUITPARIF, dans le cadre de SURVOL, a mené une campagne de mesures préalable pour identifier les lieux où il serait le plus avantageux de disposer les stations de mesure. Il y a eu une campagne de mesures de l'ordre de 1.100 mesures qui ont été réalisées pendant cette campagne et qui ont permis d'identifier 15 sites sur les deux zones.

On va regarder la zone sud qui vous concerne plus directement.

Les petites triangles roses sont les stations d'Aéroports de Paris et les pastilles de couleur correspondent aux mesures qui ont été faites par BRUITPARIF. Celles qui sont en vert, lors des mesures qui ont été faites, ne dépassent aucun seuil que ce soit en Lden ou en NA, comme cela a été proposé par l'ACNUSA. En jaune, on a un seul indicateur qui a été dépassé. En orange, un Lden et NA en configuration Est ou Ouest. En rouge, le Lden dépassait ainsi que le NA en configuration Est ou Ouest. Ceci sera détaillé dans le rapport d'étape qui sera présenté lors du comité de pilotage de SURVOL mais cela vous donne une idée ce que l'on peut avoir comme résultat autour de cette étude pilote.

Voici, entourés d'un rond bleu, les emplacements de stations de mesure qui sont en cours de déploiement par BRUITPARIF et qui viennent compléter le dispositif de mesure qui est celui d'Aéroports de Paris que vous voyez ici avec des triangles jaunes.

BRUITPARIF a fait l'acquisition de 15 stations qu'on appelle "stations expertes". Vous voyez le dispositif des micros de cette station qui, par leur disposition, permet de différencier des bruits de même intensité liés à un véhicule terrestre ou à un aéronef. Cela ne nécessite pas de réécouter les enregistrements pour différencier l'origine des bruits.

Le 1<sup>er</sup> mars, BRUITPARIF a réuni l'ensemble des communes qui ont été sollicitées pour accueillir une station. Il y en a trois sur quatre qui ont donné leur accord. Pour l'instant, on a un déficit de réponse sur le nord du 77 et on espère que d'ici cet été on aura reçu leur accord. L'idée est que début septembre ces 15 stations soient déployées.

Vous avez ici un mobilier urbain qui a été développé par BRUITPARIF pour accueillir ces stations de mesures qui sont totalement autonomes et qui sont normalement à l'abri du vandalisme, ce qui donne une grande souplesse dans leur installation sans obligation de câbles électriques en particulier.

BRUITPARIF est en train de développer une interface entre le calcul de ces mesures sur ses ordinateurs et la mise à disposition des résultats sur leur site Internet. Ceux-ci seront disponibles logiquement à partir de septembre de cette année et donc vous pourrez consulter en temps réel pour la journée de la veille les données des 15 stations de mesure. Dans le futur, lorsque les travaux de modélisation auront avancé, BRUITPARIF sera capable de réaliser des cartes de bruits émergents sur l'ensemble des deux zones nord et sud de l'étude SURVOL.

Nous menons avec AIRPARIF une démarche similaire de mise à disposition d'informations des riverains sur la pollution atmosphérique autour des plateformes pouvant être en lien avec le trafic aérien mais aussi l'ensemble de l'activité liée à la plateforme, qu'il s'agisse du trafic interne à l'aéroport, de celui drainé par l'aéroport à partir des axes routiers environnants. L'idée est de modéliser un indicateur qui est le NO<sub>2</sub>, le plus directement en lien avec les moteurs à combustion mais aussi les PM<sub>10</sub> et, comme cela avait été demandé au cours d'un comité de pilotage par les associations, les PM<sub>2,5</sub>, de façon à mettre à disposition sur des données journalières les résultats de cette modélisation.

On a bien avancé puisque, dans le cadre de la convention qui existe entre AIRPARIF et la DGAC, il y a eu la possibilité d'un échange d'informations qui fait qu'AIRPARIF a à sa disposition maintenant le nombre de mouvements horaires pour chacune des pistes, la nature des avions, le fait de savoir s'ils sont en configuration est ou ouest et, chaque année, il y a l'actualisation des trajectoires types. Ceci est suffisant pour modéliser la pollution issue des mouvements des avions et donc pour calculer les concentrations par un modèle de dispersion autour de l'aéroport.

Aéroports de Paris a pu transmettre la carte de l'aéroport - nous regrettons que celle-ci n'ait été qu'au format papier, ce qui a été pour nous un

petit peu compliqué - les émissions annuelles des chaufferies qui sont une des sources d'information, mettre à disposition la base de données des comptages du trafic routier, ce qui a permis de caler de façon plus précise les modèles qui sont utilisés pour calculer les émissions à partir des automobiles.

On ne va pas rentrer dans les détails, nous n'avons pas le temps, mais la modélisation permet de tenir compte des mouvements des avions, du type d'avion, d'une motorisation moyenne par type d'avion, de la configuration est ou ouest, des trajectoires types et nous avons, à partir de cela, des sources en polluants, des sources fixes, du trafic routier, de la météo et de l'import des polluants qui vient dans le domaine d'étude, c'est-à-dire dans la zone qui nous intéresse.

Ces données seront mises à disposition sur le site Internet d'AIRPARIF un peu plus tardivement que pour le bruit, ce sera lors du premier trimestre de l'année 2012. L'exemple qui vous est donné est celui qui a été développé par AIRPARIF sur un observatoire permanent des rejets polluants autour de l'A86 qui était demandé par l'ensemble des riverains. C'est exactement le même type de modélisation et de mise à disposition d'informations.

Enfin, nous nous sommes intéressés à la caractérisation des populations en fonction des expositions. L'enjeu était de décrire les populations des deux zones d'études en fonction de leur exposition aux bruits (bruits des avions, bruits ferroviaires et bruits routiers) et à la pollution atmosphérique à travers l'indicateur NO2.

Un système d'information géographique a été développé qui associe des données de populations, des concentrations NO2, des niveaux de bruit à l'échelle du bâtiment, on a toutes ces données. Ceci est un premier travail qui a été réalisé mais ce sont des travaux en cours. L'indice colorimétrique est la représentation de l'indice Townsend qui est ce qu'on appelle un indice de déprivation, plus simplement de pauvreté. Quand il est marron foncé, c'est les zones

les plus pauvres et quand il tourne vers le bleu pâle, ce sont les zones les plus riches. Je fais un raccourci. Vous voyez la répartition des Iris, ce sont des unités statistiques, des découpages géographiques en fonction des courbes d'environnement sonore. Ceci va nous permettre d'apprécier les inégalités environnementales autour des aéroports et de caractériser mieux ces populations avec l'idée de voir comment ceci est en train d'évoluer. Au sein du Grenelle, la question de la justice environnementale est une question centrale. L'idée est de pouvoir apporter des éléments dans cette discussion.

Vous voyez ici la même carte autour de l'aéroport d'Orly.

Les perspectives de 2012 :

C'est la cartographie des indicateurs événementiels dans les deux zones nord et sud.

C'est la cartographie des NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> autour de l'aéroport.

Le rapport sur les caractéristiques des populations.

Et un site Internet qui sera dédié et qui permettra d'accéder par des liens aux sites d'AIRPARIF et de BRUITPARIF avec les cartes et l'ensemble des publications qui seront faites à partir de l'année 2012.

Je vous remercie.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci, Monsieur ISNARD. Il est donc prévu un comité de pilotage qui se réunit d'ailleurs régulièrement sous la présidence du préfet de Région, le prochain étant pour le mois de juin. Il est prévu également que les commissions consultatives de l'environnement soient régulièrement informées de l'avancées de ces mesures.

Y a-t-il des questions ou des observations ?

**M. CARSAC (UFCNA).**- Je voulais affirmer un regret une fois de plus et puis poser une question.

Le regret, c'est que sous-titre de cette étude est "étude de l'impact sanitaire du trafic aérien". J'aimerais bien que ce soit mis en sous-titre puisque c'est la lettre de mission qui avait été donnée à l'origine. Ce titre de SURVOL apparaît un peu anodin. En fait il s'agit de surveiller l'impact sanitaire. Je redemande une nouvelle fois que ce sous-titre soit accolé systématiquement au titre SURVOL.

La question, slide 16, surveiller les populations, vous prenez comme indicateur le NO2 mais pourquoi pas les particules aussi ?

**Mme MAUCHET (Présidente).**- On va prendre une série des questions. Y a-t-il d'autres questions ou remarques ?

**M. BELOT (CIPE).**- Je représente le Comité intercommunal de l'environnement pour Morangis, Paray Vieille Poste et la ville de Chilly-Mazarin.

En ce qui concerne le trafic aérien, j'aimerais savoir à quels endroits sont placés les points de mesure.

Par ailleurs, quand vous parlez de l'indice Townsend, je voudrais savoir également si vous prenez par commune parce que, selon l'étendue de la commune, vous avez des endroits de population plus riches ou plus pauvres. Cela n'apparaît pas, du moins je ne l'ai pas compris comme ça.

**M. ISNARD.**- En ce qui concerne les indicateurs reflétant la pollution atmosphérique, dans ce travail initial, nous avons pris en effet le NO2. Dans le futur, à partir des modélisations qui vont être faites par BRUITPARIF, nous utiliserons NO2, PM10 et PM2,5. Mais actuellement, les campagnes de mesurage qui ont été faites par AIRPARIF et les modélisations autour des deux aéroports donnent quelque chose de solide au niveau de NO2. Pour le futur, oui, ce sera pris en compte.

En ce qui concerne l'emplacement des futures stations de mesure, je vous propose de vous tourner vers BRUITPARIF puisque le choix n'a pas été encore fait de façon définitive. BRUITPARIF nous a bien dit qu'il était à la disposition des associations et des élus pour répondre à toutes questions qui concerneraient le déploiement de leur système de mesure.

Enfin sur l'indice de Townsend, cet indice est calculé au niveau de l'Iris, l'Iris étant la plus petite unité statistique utilisée par l'INSEE dans le recensement permanent de la population et qui est à un niveau infra communal, il regroupe globalement de l'ordre de 2.000 personnes, cela change un peu selon qu'il s'agit d'une zone urbaine ou rurale. En général, dans une commune, vous avez plusieurs Iris et la publication des cartes qui sont beaucoup plus détaillées vous permettront de voir comment se répartit cet indice au sein des communes qui vous concernent.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci. Une précision, ce diaporama n'était pas dans le dossier. Est-il possible qu'on le diffuse avec le compte rendu pour tous les membres ?... Merci.

Nous passons au point suivant de l'ordre du jour.

#### **6. Point d'information sur la procédure de révision du PEB**

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Vous avez été amenés à vous prononcer sur la procédure lors de la dernière CCE en 2010, de mémoire, au cours de laquelle vous avez donné un avis sur le lancement de cette procédure de révision.

Je laisse la parole à M. LUCIANI de la DGAC qui va vous faire un point d'information.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Je rappelle qu'il sera formellement présenté pour avis à la prochaine CCE qui aura lieu à l'automne.

Pour commencer, rappelons ce qui a été fait jusqu'ici sur ce dossier.

Vous avez été consultés il y a un peu plus d'un an maintenant, le 18 décembre 2009, sur les valeurs d'indice à retenir pour le PEB d'Orly, c'est-à-dire les valeurs qui définissent la courbe effective du Plan d'Exposition au Bruit.

Vous vous êtes prononcés pour une valeur de l'indice extérieure de la zone B de 65 dB en Lden. Cette valeur a été prise en compte. Le Plan d'Exposition au Bruit a intégré les cartes stratégiques de bruit.

Nous sommes aujourd'hui en phase finale pour entrer dans une nouvelle phase qui va être la consultation effective des communes.

Deux décisions ont été prises :

Une première décision d'accord expresse du Ministre pour lancer le Plan d'Exposition au Bruit qui a été prise le 20 juillet 2010 sur la base des indices qui ont été proposés par la CCE, sachant que la CCE ayant un avis consultatif, le Ministre peut retenir ou pas cet avis. En général, il le suit, ce qui a été le cas en l'occurrence.

Nous avons eu une discussion sur les secteurs de renouvellement urbain qui sont permis par les nouvelles dispositions législatives qui encadrent les PEB des aéroports.

Enfin, un acte important est intervenu lundi dernier, c'est la signature de l'arrêté effectif prescrivant la mise en révision du Plan d'Exposition au Bruit de Paris-Orly. Il n'est pas dans votre dossier parce qu'il a été signé le 16 mai mais soit il a déjà été distribué, soit il est en cours de distribution.

Cette mise en révision est aujourd'hui officiellement lancée. Nous allons avoir une phase primordiale qui est la phase préparatoire à l'enquête

publique qui est la consultation des communes et des EPCI concernés.

Quels sont ces communes et ces établissements publics de coopération intercommunal concernés ?

Nous avons les communes qui seront effectivement impactées par le Plan d'Exposition au Bruit, c'est-à-dire les zones A et B du PEB ainsi que la zone résiduelle de la zone C - pour ceux qui se souviennent des dispositions législatives retenues, l'ancienne zone C du PEB continue à faire valoir une partie de ses effets.

Il y a aussi une autre catégorie de communes qui seront consultées dans le cadre de cette consultation : ce sont toutes celles qui sont contenues dans la zone de bruit de l'aéroport au sens de la carte stratégique de bruit. J'attire bien l'attention de tout le monde sur le fait que la consultation de ces communes ne signifie pas qu'elles sont dans le Plan d'Exposition au Bruit proprement dit. Elles sont simplement dans la carte stratégique de bruit et, à cet égard, elles sont consultées sur le positionnement du Plan d'Exposition au Bruit, y compris lorsqu'elles ne sont pas concernées directement par celui-ci. Le fait que ces communes soient consultées ne signifie pas que le PEB fait connaître ses effets sur une partie de leur territoire.

La dernière fois que nous nous étions vus, j'avais évoqué la question des secteurs de renouvellement urbain qui sont dans les zones dans lesquelles, pour permettre une opération de renouvellement urbain, une augmentation du nombre de logements peut être autorisée. Nous avons fait le tour des différents projets qui étaient en développement. Nous avons retenu au final d'inclure dans le dossier d'enquête publique et donc dans la consultation trois dossiers qui étaient prêts : deux secteurs qui se trouvent sur Orly, le centre ancien et le quartier des roses et un secteur sur Choisy-le-Roi qui comporte 450 logements (les Hautes Bornes).

Le fait d'avoir été retenus dans l'enquête et dans la consultation d'enquête publique signifie que ces secteurs de renouvellement verront leur destin lié à celui de l'enquête publique sur le Plan d'Exposition au Bruit. L'approbation du Plan d'Exposition au Bruit vaudra approbation de ces secteurs.

A l'inverse, le fait de ne pas y figurer ne signifie évidemment pas que ces secteurs ne sont plus possibles et toute commune qui le souhaite peut faire une enquête publique sur les secteurs en question, sachant qu'il y a deux cas de figure. Ces zones de renouvellement urbain se trouvent en zone C.

Soit les zones se trouvent dans la zone C actuelle du Plan d'Exposition au Bruit et l'enquête publique peut commencer dès à présent.

Soit elles se trouvent dans une zone qui est actuellement encore en zone B mais qui, du fait de l'indice qui a été retenu, passeront en zone C. Dans ce cas-là, il faudra attendre que la zone B existe, ait une valeur légale et donc l'approbation du PEB.

Il est évidemment possible d'attendre au-delà de ces limites, quel que soit le cas de figure, la loi permettant la création de ce qu'on appelle des "pastilles" à n'importe quel moment.

Voici la carte. Vous voyez les 3 pistes, les zones A et B du Plan d'Exposition au Bruit, ainsi que la zone C du Plan d'Exposition au Bruit précédente.

Nous avons dans cette zone C les secteurs en bleu à la fois le secteur de Choisy-le-Roi et les deux secteurs d'Orly.

La suite de la procédure :

Nous entrons dans une phase de consultation des communes concernées et des EPCI. Cette phase durera deux mois, elle sera lancée incessamment sous peu. Elle couvrira donc les mois de juin et de juillet.

A l'issue de cette consultation des communes tous les avis seront recueillis. Nous aurons une nouvelle CCE d'approbation au cours de laquelle

l'avis sera demandé sur l'approbation du Plan d'Exposition au Bruit, c'est-à-dire du document final et définitif accompagné des trois "pastilles" qui ont été incluses.

Et nous aurons ensuite l'avis de l'ACNUSA. L'ACNUSA se prononce au vu de l'avis de la CCE.

Ensuite, à la fin de l'automne, nous aurons l'enquête publique proprement dite qui portera sur l'ensemble des communes concernées, c'est-à-dire à la fois les communes concernées par le futur PEB dans les zones A, B et dans la zone C résiduelle qui ne fait pas formellement partie du PEB mais dans laquelle certains effets continuent de s'exercer mais aussi dans les communes qui ne sont pas dans le PEB mais dans la carte stratégique de bruit de façon à ce que l'information soit totale.

La liste des communes est donnée ici, je ne vais pas la lire exhaustivement, je laisse chacun s'y référer. Elle fait partie de votre dossier.

Je vous remercie pour votre attention.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci. Y a-t-il des questions ?

**M. DUCAMP (FNAM).**- Juste un point pratique. M. LUCIANI vient annoncer la remise d'un document. Pour ma part, je n'ai que l'arrêté interpréfectoral, donc je ne suis pas certain de pouvoir suivre la totalité de ce qui vient d'être dit.

**M. LUCIANI (DGAC).**- La présentation sera distribuée avec les autres présentations qui n'ont pas pu être jointes au dossier.

**M. BELOT (CIPE).**- Monsieur LUCIANI, à la dernière CCE, je vous avais posé la question concernant la piste 6. Il me semble avoir vu sur le schéma, mais je me suis peut-être trompé, qu'il y

avait une empreinte nord/sud sur Morangis, la partie bleue.

**M. LUCIANI (DGAC).**- C'est cette zone-là que vous évoquez... ? Ce n'est pas une zone du Plan d'Exposition au Bruit puisque nous ne sommes pas en zones A et B, c'est la zone fantôme de l'ancien PEB, la zone C. En théorie, elle continue à faire connaître ses effets mais tout le monde est d'accord sur le fait que, comme cette piste ne sera jamais construite, elle n'a pas d'utilité, il est donc possible en vue d'effectuer des constructions d'utiliser l'autre disposition de la loi qui est la création de pastilles. Les communes concernées peuvent alors lancer une enquête à ce sujet, l'enquête peut même être lancée très rapidement puisque nous sommes en zone C dès aujourd'hui.

**M. BELOT (CIPE).**- La commune de Morangis, dont je fais partie des commissions, est en train de réaliser son PLU. La question se posait sur l'attribution des terrains qui sont actuellement impactés dans cette langue en bleu.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Cela nécessite la création de ce qu'on appelle une "pastille", le PLU ne peut pas directement être modifié. Il faut définir le secteur, dire ce qu'on veut y faire, expliquer pourquoi on veut le faire, la raison est simple c'est que la piste n'existera pas et faire valider tout cela par une enquête publique.

**M. BELOT (CIPE).**- Je vous remercie.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- D'autres interventions ?

**M. LECLERC (CA Europ'Essonne).**- En termes d'interprétation de ce qui va se passer dans la

procédure de validation et de révision du PEB, si j'ai bien compris, dès l'instant qu'on aura fini la procédure de révision, pourront s'appliquer des secteurs de renouvellement urbain pour certaines communes, y compris l'ancienne zone C qui, ayant rétréci, deviendrait la zone grisée ou la zone C actuelle ?

**M. LUCIANI (DGAC).**- Absolument. Je vais essayer de bien reformuler :

Si vous êtes déjà en zone C aujourd'hui, vous pouvez lancer une enquête publique dès à présent. Si le secteur en question est en zone B mais qu'il a vocation à passer en zone C du fait de l'indice 65 qui est retenu, il faudra attendre la promulgation effective du Plan d'Exposition au Bruit.

**M. LECLERC (CA Europ'Essonne).**- Quelle est la date de validation du PEB ?

**M. LUCIANI (DGAC).**- Premier trimestre 2012.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci, nous allons revoir cela en détails à la prochaine CCE parce qu'on vous demandera de formaliser un avis sur cette procédure.

#### **7. Point d'information sur les évolutions récentes du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains.**

**M. LUCIANI (DGAC).**- Un bilan très rapide des différents textes qui ont pu être publiés.

Tout d'abord un arrêté qui a été publié le 23 février 2011 relatif au plafond des travaux pour améliorer la situation des riverains en ciblant cette amélioration sur les cas particuliers qui posaient jusqu'ici problème.

Nous avons identifié trois cas de figure qui étaient susceptibles d'entraîner des besoins de financement complémentaire légitimes.

Nous avons identifié d'abord dans les dossiers individuels et collectifs que certains propriétaires n'arrivaient pas à faire leurs travaux dans le montant du plafond prévu. Il y avait eu un grand débat sur l'augmentation générale du plafond à laquelle nous étions assez hostiles pour ne pas créer un appel d'air qui aurait augmenté systématiquement et magiquement tous les devis des entreprises. Par contre, nous avons ciblé ces deux cas de figure qui sont, d'une part, les travaux d'insonorisation nécessitant un réhaussement de toiture, les toitures pouvant vite monter à des montants importants et, d'autre part, dans les logements collectifs, les travaux de ventilation puisque, s'il est important de s'isoler du bruit, il est important aussi de respirer.

Sur ces deux sujets, nous avons donc fait une augmentation sélective des plafonds qui est de 5.000 € pour les travaux de toiture pour les habitations individuelles et de 1.000 € par logement pour les travaux de ventilation.

Le fonctionnement : le montant du plafond auquel l'habitation a droit est calculé comme précédemment, s'il n'y a ni travaux de réhaussement de toiture, ni travaux de ventilation, c'est le montant définitif ; s'il y a travaux de réhaussement, on majore le montant de 5.000 € et s'il y a des travaux de ventilation, on le majore de 1.000 €, sachant qu'il s'agit là encore du plafond, c'est-à-dire que si les travaux s'avèrent être moins onéreux, le montant subventionné portera sur le montant des travaux effectifs et non pas sur ce montant théorique maximal, c'est comme antérieurement. Les riverains ont donc la possibilité d'avoir un plafond un peu supérieur dans ces cas de figure.

Nous avons également un traitement particulier pour le logement social vétuste et ancien, avec un plafond qui est multiplié par 3,

cette fois-ci sans prise en compte de la ventilation en plus, le x 3 sans prise en compte de la ventilation en plus, le x 3 prenant en compte la totalité des dépenses.

Autre modification de cet arrêté, modification à la fois de forme et de visibilité et qui fera plaisir aux riverains, nous sommes enfin passés à l'euro. Les montants avec deux chiffres après la virgule, sur lesquels étaient calculés jusqu'ici les plafonds des riverains, étaient tout simplement dus au fait qu'ils étaient autrefois un chiffre rond en franc français qu'on a multiplié, depuis le passage à l'euro, par le 6,55957. Nous avons pris les montants ronds en euros et nous l'avons fait à l'avantage du riverain.

Sur ce point, quels sont les dossiers concernés ? Les valeurs arrondies ne sont pas applicables aux demandes reçues avant l'entrée en vigueur du dispositif mais elles sont valables pour les autres dossiers. Dans le pire des cas un riverain qui souhaiterait pouvoir bénéficier du nouvel arrondi pourrait amener son dossier et le redéposer. Cela étant, je ne le conseille pas parce que la différence de valeur sur les arrondis n'est pas telle qu'elle mériterait de prendre quelques mois de retard par rapport à ce sujet.

Quant au complément de plafond pour travaux de ventilation et de toiture, il n'est pas applicable si l'attribution de l'aide a été faite avant l'entrée en vigueur du dispositif. Par contre, pour les dossiers dont le montant d'aide n'a pas été encore attribué, il est accordé dès lors que la décision n'a pas été notifiée avant l'entrée en vigueur de l'arrêté, le 9 mars 2011.

Il y a un deuxième texte qui est un arrêté du 21 mars 2011 relatif aux Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains des aérodromes. Il introduit une modification relative à la représentation de l'Etat dans les CCAR ainsi qu'une modification de dénomination suite aux réformes qui ont eu lieu dans les administrations. L'objectif est à la fois de

faire une modification de la représentation de l'Etat et un toilettage du texte.

Sur le dispositif pour les CCAR franciliennes, il ajoute deux niveaux de représentation de l'Etat : la DGAC qui, en région parisienne, n'avait pas voix au chapitre puisqu'elle n'avait pas de voix délibérative. C'était lié, Aéroports de Paris pourra le confirmer, aux statuts anciens où Aéroports de Paris était la voix de la DGAC. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. La disposition n'existait pas jusqu'à maintenant. La DGAC souhaitait aussi pouvoir se prononcer sur les dossiers depuis un certain temps. On a bien voulu nous accorder ce point. Et donc désormais, ce n'est pas Aéroports de Paris qui votera seul.

Par ailleurs, compte tenu de l'importance croissante du rôle de la région sur ces aéroports qui ne sont plus que des aéroports départementaux, il a été jugé utile d'ajouter une voix délibérative non pas seulement aux préfetures de département mais aussi à la préfeture de Région.

Pour les CCAR de province, on a actualisé la désignation du représentant de la DGAC puisque les services ont changé de nom.

Et pour toutes les CCAR, l'actualisation de la désignation du Directeur Régional de l'Environnement puisque la DIREN n'existe plus mais tout cela a été réformé, comme vous le savez.

Que reste-t-il encore à faire ? Encore beaucoup de choses.

Le dispositif d'insonorisation est l'incarnation de l'amélioration continue chère aux promoteurs de la qualité. Nous allons, dès 2011, porter des réflexions sur le nouveau domaine d'action dans ce domaine-là puisque nous aurons des réflexions à mener. Certaines seront menées par la DGAC, certaines seront menées aussi sous l'égide du député-maire de Villeneuve-le-Roi, Didier GONZALES, qui s'est vu confier une mission par la Ministre en charge de l'écologie, avec des délais courts mais

nous savons qu'il saura répondre dans ces délais, la DGAC assurera le secrétariat de cette mission.

Les sujets sur lesquels nous travaillerons dans les mois à venir :

Nous avons un sujet assez spécifique, avec une résonance particulière à Orly, qui est l'éligibilité géographique des bénéficiaires de l'aide. Je ne reviens pas sur les débats nombreux qui ont été menés en CCAR sur certains secteurs. L'idée étant de cibler cette augmentation éventuelle sur les secteurs où cela est justifié et non pas sur les secteurs où le bruit des avions ne justifie pas cette mesure.

Nous travaillons également, c'est un sujet qui n'est pas non plus nouveau, sur la meilleure prise en charge financière de l'aide à l'insonorisation. Les demandes ont été faites par les riverains.

Il y a également des demandes faites sur la nature des locaux éligibles à l'aide dans le cadre de communes qui doivent bien continuer à vivre avec la présence des avions et qui ont une vie administrative.

Enfin, il y a un point sur la réduction des délais de traitement des demandes d'aide et la possibilité d'accélérer le traitement des dossiers qui, de façon manifeste, sont dans les clous sur les plafonds, la localisation dans les zones etc. Cela fait également gagner du temps aux CCAR plutôt que d'avoir une longue liste de dossiers faciles à accepter pour lesquels on aurait simplement retardé l'approbation de un à trois mois selon les dates de dépôt des dossiers.

Voilà ce qui a été fait et la suite du programme de travail.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Il me semble qu'Aéroports de Paris doit présenter le bilan financier de ces aides ?

**M. HAMON.- (Aéroports de Paris).**- Ce ne sera pas long, quelques données chiffrées.

Tout d'abord les recettes fiscales au titre de l'année 2009 et 2010. Elles sont du même ordre de grandeur, autour de 20 millions d'euros.

En ce qui concerne les aides attribuées, comparaison 2009/2010 :

Tout d'abord les diagnostics acoustiques. Les diagnostics acoustiques de l'année N préparent les travaux d'insonorisation de l'année N+1. Simplement pour dire que c'est une étape antérieure à la décision de financement des travaux. Ce sont des chiffres comparables sur le nombre de logements ou de locaux en 2009 et 2010, entre 1250 et 1300 logements avec des montants à peu près comparables.

Sur les travaux d'insonorisation, un nombre de dossiers plus élevé en 2010 : 971 dossiers contre 815 en 2009. Le nombre de dossiers n'est pas forcément le nombre de logements puisqu'il y a des dossiers "grands comptes" qui sont des dossiers groupés ou pour des opérations spéciales types écoles, hôpitaux... Il n'y a pas adéquation parfaite entre le nombre de dossiers et le nombre de locaux traités. 1082 logements ou locaux ont reçu une aide financière pour insonorisation au titre de l'année 2010.

Enfin, un montant d'aide aux travaux qui a légèrement diminué en 2010 pour des raisons strictement liées à la nature des travaux et des dossiers. Bien entendu, l'argent qui n'est pas distribué une année est reporté sur l'année suivante.

Un mot sur les délais de traitement. Ils sont respectés par rapport à nos objectifs. Ils sont en moyenne de 12 mois. Je rappelle que ces délais de traitement ne sont pas que du côté de l'exploitant que nous sommes qui traite ce dossier, ils sont dans un aller et retour, et c'est là que cela devient plus compliqué en termes de délais, entre nous-mêmes, les CCAR mais la DGAC vient d'expliquer qu'on peut avoir très vite des améliorations de ce côté-là, et surtout le riverain lui-même qui a à la fois du temps pour répondre aux différentes sollicitations pour compléter son dossier et encore 24 mois pour réaliser les travaux une fois que la décision a été prise.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci. Avez-vous des questions ?

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Quelques questions et quelques remarques.

Tout d'abord, nous sommes titulaires à la Commission Consultative de l'Environnement, on ne peut que se féliciter des dernières avancées. Nous avons demandé, cela fait bien longtemps, une revalorisation notamment du plafond de 1994 et je tiens à remercier ici les parlementaires qui ont oeuvré pour aller dans une bonne réflexion.

J'ai noté également la présence de la DGAC comme membre titulaire à part entière et pouvant bénéficier du vote.

J'espère que cette modification ne va pas entraîner de bagarre et que la DGAC va rester notre partenaire pour aider au mieux les riverains à insonoriser leur logement et à pouvoir vivre moins mal sous les couloirs aériens.

J'ai vu également dans les réflexions de 2011 plein de bonnes choses.

Je voudrais savoir si ces réflexions vont durer ou bien si, à la fin de l'année 2011, elles aboutiront à des résultats concrets.

Enfin, je voudrais dire que la procédure reste compliquée pour beaucoup de riverains. Même si aujourd'hui, il faut être honnête, on a considérablement diminué le délai d'aboutissement d'un dossier qui, personnellement, me paraît raisonnable sur un an mais, malheureusement, il ne l'est pas pour tous.

Je voudrais dire surtout qu'il faut continuer à aider le riverain. Je me tourne vers Aéroports de Paris qui gère les dossiers parce qu'ils ont énormément de difficultés, si vous n'avez pas la commune qui prend le relais ou les associations ou les deux, beaucoup d'entre eux se résignent et ne font pas leur dossier, d'autant qu'ils ont toujours

peur d'avancer une partie des sous. Il faut savoir que ce sont souvent des populations paupérisées qui n'ont pas la possibilité d'avancer tout ou partie des travaux en attendant le paiement par Aéroports de Paris.

Je vous remercie.

**M. LECLERC (CA Europ'Essonne).**- Je voulais signaler l'accélération, à titre local, des demandes groupées. Je voudrais savoir sur l'aéroport d'Orly quel est l'indicateur aujourd'hui des demandes groupées par rapport aux demandes individuelles et si on notait une amélioration significative depuis quelques mois.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Le taux d'opérations groupées est assez élevé sur Orly mais je ne me souviens plus exactement de ce taux..

**Mme GUEDON (Aéroports de Paris).**- 30 à 40 %.

**M. HAMON (Aéroports de Paris).**- Elles ont augmenté de 4 à 5 points cette année.

Les opérations groupées ne sont pas faciles pour ceux qui gèrent les dossiers parce qu'il faut justement qu'elles soient groupées. Dans notre pays, ce n'est pas évident d'avoir une décision d'un conseil syndical, d'une assemblée générale de copropriété.

Pourtant le groupé commence relativement bas puisqu'il y a opération groupée à partir de 5, ce qui n'est pas énorme. Mais ce n'est pas toujours facile.

Quand une opération est groupée, il y a beaucoup d'avantages : un taux de subventionnement bien supérieur et cela facilite les travaux, notamment des économies d'échelle sur l'ensemble des budgets. C'est tout à fait souhaitable.

Bien entendu, pour nous, service gestionnaire, et pour l'Etat, plus il y en a, mieux cela vaut. Mais

encore une fois, concrètement, c'est difficile de faire monter le taux de manière extrêmement forte. Néanmoins, il progresse régulièrement.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Un point à ajouter pour les opérations groupées pavillonnaires dont le seuil minimum est de 5, en tant que relais vis-à-vis des riverains, je vous recommande de leur proposer très fermement d'être plus que 5 parce qu'un nombre important de dossiers sont tombés à l'eau tout simplement parce que, sur les cinq personnes, il y a eu une personne qui s'est retirée. Et cela peut arriver même avec des gens de bonne volonté : vous déménagez, vous avez une promotion professionnelle ailleurs et vous laissez tomber le dossier. Il vaut mieux être 6, 7 ou 8, ainsi on est sûr que la défection éventuelle et inopinée de quelqu'un, même si on a parfaitement confiance dans les personnes, permet de se prémunir contre ce genre de risque, car ensuite cela oblige à remonter les dossiers en catastrophe.

**M. LOPEZ (Plateau Briard Environnement).**- J'ai lu le rapport de l'ACNUSA pour l'année 2010 et, en page 52, l'ACNUSA s'étonne de la lenteur de la mise en place de la nouvelle façon de calculer l'isolation phonique des façades et d'après laquelle il est souhaité que les niveaux d'isolation phonique ne soient plus calculés en dB(A) rose mais en dB(A) route. Cela n'a l'air de rien mais acoustiquement, cela a une très grande importance.

Le début de cette modification a été faite en 2006 et, à ce jour, on ne sait toujours pas quand sera mis en place l'article 8 qui mentionne justement la nouvelle façon de procéder car c'est un gain pour les riverains que d'avoir cela en dB (A) route car on prend beaucoup plus en conséquence les basses fréquences qu'en dB(A) rose.

Deuxième question, dans d'autres plates-formes aéroportuaires qu'Orly, en même temps que l'isolation phonique est prise en compte l'isolation thermique.

C'est très peu de frais supplémentaires. Sur Lyon Saint-Exupéry cela a été fait. Il suffit d'augmenter la distance entre les deux vitrages et on arrive tout de suite à des vitrages qui ont des classements au niveau thermique beaucoup plus intéressants.

Est-ce qu'Orly envisage de pratiquer ces deux choses : le dB(A) route et l'isolation thermique en même temps que l'isolation phonique ?

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Une autre question ?

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Sur les dossiers groupés, il faut spécifier que c'est bien dans la même commune. Or c'est un handicap. Toutes les communes sur l'aéroport d'Orly se touchent et vous avez d'un côté de la rue une commune et de l'autre côté une autre commune. Pour des ayants droit, c'est plus facile de se regrouper entre voisins que de le faire entre personnes plus éloignées.

Ce serait une modification à apporter qui ne compliquerait pas trop la procédure.

Par contre, il faut rappeler que ces procédures de dossiers groupés ont été plusieurs fois remaniées, un coup il fallait passer par le syndic, ensuite il ne fallait plus le faire, et beaucoup de personnes se sont perdues dans des dossiers groupés. On a pas mal de riverains à rattraper de ce côté-là.

**M. COHEN (Maire d'Ablon).**- J'ai une demande concernant les dossiers groupés pour les collectifs importants qui nécessitent des votes en assemblée générale, plusieurs votes. Je parle surtout pour ma commune dans laquelle on a un collectif de 300 logements où cela pose vraiment un gros problème. Le Président du conseil syndical se bagarre comme un fou, le syndic également et, manifestement, il y a toujours de grosses difficultés pour faire aboutir ce dossier alors qu'il y a une volonté forte de cet enceinte d'aller vers une procédure groupée. Là, il y

a un point de blocage, cela fait plus d'un an aujourd'hui où ils sont vraiment en situation de blocage. Ils sont très "irrités" des difficultés. On leur a fait miroiter une possibilité et aujourd'hui il s'avère que pour mettre en oeuvre cette possibilité, c'est la croix et la bannière. Il y a encore des difficultés techniques pour mettre en oeuvre ce genre de process dans des collectifs importants.

**M. BELOT (CIPE).**- Je voudrais souligner que, même pour des maisons individuelles, ce processus est très difficile s'il n'y a pas un leader qui fédère toutes les individualités. C'est difficile d'en trouver 5, alors encore plus 7 ou 8. C'est sans doute la raison pour laquelle cela ne prend pas autant d'ampleur qu'on le souhaiterait.

**M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).**- Je me félicite de la décision du ministre de ne pas réduire le montant de l'aide à l'insonorisation, en tout cas l'enveloppe globale pour Orly sur pression amicale de certains. Merci de nous avoir écoutés. Etant entendu qu'on voit bien que le nombre de dossiers ne décroît pas, bien au contraire, il continue à croître, et que nous n'avons pas encore le plein effet des opérations groupées qui, par définition, prennent beaucoup plus de temps que les opérations individuelles, nous le voyons sur tous les dossiers que nous avons à traiter. Jean-Louis Cohen le disait à juste raison que, quand le dossier est vraiment très important, cela prend encore plus de temps.

Enfin, il faut tenir compte de l'évolution de la réglementation dont M. Luciani a fait état notamment sur la prise en compte maintenant des toitures, le pourcentage de l'aide dans le cadre de ces plafonds qui pourraient vraisemblablement être réévalués et la prise en compte de certains équipements publics qui ont trait à la vie de tous les jours des populations survolés.

Je vous remercie.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Merci. Sur ces questions, notamment l'ampleur et le périmètre des opérations groupées qui sont de la compétence du Comité Permanent et de la CCAR, il y a peut être un intérêt à faire des opérations partiellement groupées, comme dans le cas que vous citez, Monsieur. Il y a 300 logements, peut-être convient-il de faire deux tranches de 150, ce serait éventuellement plus facile pour le syndic d'obtenir un vote favorable de l'assemblée générale.

Monsieur Luciani, sur les autres points...

**M. LUCIANI (DGAC).**- Beaucoup de points ont été évoqués.

Sur le sujet des opérations groupées pour lesquelles il y a quelques difficultés, nous continuons d'avancer en marchant. C'était un dispositif entièrement nouveau. Les changements dans la doctrine doivent plus être vus comme l'effort d'adaptation du service gestionnaire que comme des hésitations ou des volte-faces. Nous sommes allés toujours dans le bon sens.

Sur le cas des logements collectifs, les copropriétés, Aéroports de Paris a toujours regardé avec bienveillance tous les dossiers pour aboutir. Il y a aussi des difficultés internes telles que celles que vous évoquez au sein des grosses copropriétés. L'idée est bien sûr de rechercher des solutions mais pas non plus de se substituer en trouvant d'emblée la solution qui remplace les riverains. Au-delà du fait d'avoir le taux à 95 %, insonoriser une grande copropriété d'un seul coup avec une seule entreprise, c'est quelque chose d'extraordinaire et c'est toujours dommage quand les rivalités ou les attentismes internes empêchent d'aboutir. Le juste milieu est à trouver entre ne pas laisser les opérations s'éterniser et mettre suffisamment de pression pour qu'on aboutisse à ces situations idéales. Il y a des copropriétés qui y arrivent à Orly, Roissy ou ailleurs. Je ne peux qu'encourager à

continuer et vous inviter également, face aux difficultés, à faire appel à la compréhension d'Aéroports de Paris et de la DGAC.

Sur les améliorations futures, le passage dB route, c'est quelque chose qui s'inscrit dans le cadre général de l'évolution réglementaire, ce n'est pas maîtrisé que par la DGAC, c'est la direction dans laquelle on va. C'est effectivement peut-être un peu dans l'intérêt des riverains mais cela ne joue qu'à la marge, ce n'est pas cela en tout cas qui fait qu'on passe d'un bruit totalement percolant à un silence absolu. Mais ce dossier avance.

Sur l'isolation thermique, cela fait longtemps qu'on a des démarches d'expérimentation en cours pour mélanger les financements entre le thermique et l'acoustique et faire en sorte d'avoir des opérations qui répondent aux deux objectifs. Nous regardons si, dans le cadre de certaines opérations particulières, on pourrait encourager dans certains secteurs ce type d'initiative.

Sur le partenariat avec la DGAC et l'ensemble des acteurs et l'objectif d'aboutir avant fin 2011, je ne peux que confirmer ce que j'ai souvent dit, à savoir que j'appelle vraiment de mes vœux un véritable partenariat, nous avons le même objectif. Sur les réflexions avant fin 2011, c'est le cahier des charges qui nous a été fixé. Nous ferons tout pour aboutir dans ce délai. Avec des personnes de bonne volonté, nous avons toutes les chances de réussir.

Je pense avoir fait le tour de l'ensemble des questions posées.

**M. LOPEZ (Plateau Briard Environnement).** - Une simple précision, lorsque vous prenez une brochure dans laquelle on donne des caractéristiques acoustiques entre le dB rose et le dB route, il y a un écart général qui est entre 3 et 4 décibels. Il faut savoir que 3 décibels en acoustique, c'est le double. Ce n'est pas forcément à la marge.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Détail pratique administratif, pour la composition de la CCAR, nous souhaiterions remettre la liste à jour des associations pour le collège associatif. A qui dois-je présenter la liste ? Faut-il que je vous en fasse lecture aujourd'hui ?

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Nous avons à l'ordre du jour l'élection du Comité Permanent.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Effectivement, comme je suis arrivé après le début de la réunion.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Comme tout le monde n'était pas arrivé, M. le Préfet a préféré remettre ce point à la fin de la réunion. Il a bien fait puisque beaucoup sont arrivés depuis.

**M. LECLERC (CA Europ'Essonne).**- Une précision concernant les réflexions et objectifs d'amélioration à fin 2011, de quelle façon procède-t-on ? Saisit-on directement le député Didier Gonzales ou y aura-t-il un groupe de travail ?

**M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).**- Je suis tout à fait disposé à recueillir les propositions. Je crois que la DGAC parallèlement mène ce même type de réflexion. C'est parfaitement ouvert.

**M. LUCIANI (DGAC).**- La DGAC assurant le secrétariat de cette mission, si vous nous envoyez des choses, elles partiront au député et vice-versa.

**M. SAC (CG Essonne).**- Pourquoi, dans le cadre de cette mission, n'y a-t-il pas une audience de la CCAR avec M. le député ? Pourquoi n'y a-t-il pas de réunion collective plutôt que des démarches individuelles ?

**M. LUCIANI (DGAC).**- Rien n'est exclu à ce stade. La lettre de mission date d'il y a quelques jours.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Vos propositions sont les bienvenues dès à présent et à adresser à la DGAC et ensuite la mission vous communiquera les modalités de travail.

**M. LUCIANI (DGAC).**- Une précision : la mission est bien une mission générale et nationale qui ne porte pas uniquement sur le cas d'Orly.

### 1. Election du Comité Permanent

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Je vous propose de revenir au premier point de l'ordre du jour que nous avons laissé en attente le temps de constituer les listes des représentants.

Etes-vous, collègue par collègue, en capacité de présenter les 7 représentants du Comité Permanent qui, je le rappelle, est dans la même composition pour la Commission Consultative d'Aide aux Riverains ? ou avez-vous besoin d'une suspension de quelques minutes ?

**M. SAC (CG Essonne).**- Une suspension de séance.

*(la séance, suspendue quelques minutes, est reprise)*

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Je vous propose de reprendre vos places pour procéder au vote.

Nous allons prendre, collègue par collègue, les propositions de représentants. Il y a 7 titulaires et 7 suppléants. Chaque collègue vote pour ses propositions.

Premier collège : le collège des professionnels de l'aéronautique.

**Mme REGNIER (Préfecture).**- M. Albano suppléé par M. Caussade.

M. Ducamp suppléé par M. Ittayeb.

M. Ezanno suppléé par M. Casado Bolivar.

M. Baurens suppléé par M. Marchessaux.

M. Bonnet suppléé par M. Saladin.

M. Hamon suppléé par M. Lemoine.

M. Lemaréchal suppléé par M. Billot.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Qui est favorable à cette liste ?...

Vote favorable à l'unanimité des votants.

Deuxième collège : les associations

**Mme REGNIER (Préfecture).**- M. Offenstein suppléé par Mme Bourner.

M. Grenot suppléé par M. Darnajoux.

M. Belot suppléé par Mme Lavaud.

M. Ranc suppléé par M. Juhé.

M. Carsac suppléé par M. Loncke.

M. Lopez suppléé par Mme Sjardin.

M. Ruffin suppléé par M. Schwaller.

**M. LE PRESIDENT.**- Qui est favorable à cette liste ? ...

Vote favorable à la majorité moins 2 abstentions.

**M. LAMY (Essonne Nature Environnement).**- On peut expliquer pourquoi on s'abstient ?

Nous ne sommes pas d'accord sur la façon dont les désignations se passent. C'est mal organisé, ce n'est pas au dernier moment qu'on devrait faire ces listes de candidats, cela devrait au contraire être préparé à l'avance. C'est de la cooptation et c'est un manque de démocratie ce genre de désignations. C'est pour cela qu'on s'abstient.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Vous proposez-vous sur la liste ? Faites-vous une proposition ?

**M. LAMY (Essonne Nature Environnement).**- Non, je récusé cette façon de désigner ces candidats à la commission.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- C'est un point qui était à l'ordre du jour, qui était annoncé et avait été communiqué avant la CCE. Vous pouviez faire des propositions d'une liste complémentaire à celle-ci. Chacun pouvait s'exprimer avant la CCE.

**M. LAMY (Essonne Nature Environnement).**- On a reçu les documents très tardivement, il n'y avait pas possibilité de se retourner.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- C'est un renouvellement qui se fait périodiquement. Chacun le savait.

**M. LAMY (Essonne Nature Environnement).**- C'est la façon dont c'est organisé. Cela doit être plus formalisé que cela parce que c'est n'importe quoi.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Il y a majorité et 2 abstentions.

Le collège des élus

**Mme REGNIER (Préfecture).**- Mme Altman suppléée par M. Josso.

M. Guérin suppléé par M. Cohen.

M. Sac suppléé par M. Roy-Chevallier.

M. Leclerc suppléé par M. Dupont-Aignan.

M. Gendronneau suppléé par Mme Jossic.

M. Gonzales suppléé par M. Chaffaud.

Mme Dinner suppléée par M. Aubert.

**Mme MAUCHET (Présidente).**- Qui est favorable à cette liste ?...

Unanimité des votants.

Nous avons épuisé l'ordre du jour. Je vous remercie et M. le Préfet de Région vous donne rendez-vous à la fin de l'année, à l'automne, pour la prochaine CCE d'Orly où nous traiterons notamment du projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Merci à tous.

*(la séance est levée à 12 heures 20)*