

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

Vendredi 11 juillet 2008

*Isabelle THOMAS
Sténotypiste de Conférences
Diplômée de l'A.F.S.C*

SOMMAIRE

Introduction de M. Pierre MUTZ, Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris	3
Election du Comité Permanent de la CCE	5
Point sur le trafic par M. René BRUN, Directeur de L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle	9
Bilan du dispositif d'aide aux riverains par le directeur de l'Environnement et du Développement durable d'Aéroports de Paris	19
Présentation des résultats de l'IGMP par la Direction des Services de la Navigation Aérienne	27
Les engagements de l'aviation dans le contexte du Grenelle de l'environnement par la DGAC	41

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

Introduction de M. Pierre MUTZ, Préfet de la Région Ile-de-France

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, si vous voulez bien prendre place dans cette superbe salle qui nous est prêtée par le Conseil Régional.

Avant de lancer quelques mots d'introduction, je voudrais vous remercier, toutes et tous, d'être présents aujourd'hui pour cette réunion.

Comme vous avez dû le voir dans votre dossier, nous avons beaucoup de travail à faire ce matin, dont une élection, ce qui est toujours un peu perturbant dans ces grandes réunions.

Après quelques mots d'introduction, nous procéderons à l'élection du comité permanent.

Un point sur le trafic sera fait par M. René BRUN, Directeur de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Puis le bilan du dispositif d'aide aux riverains sera présenté par Didier HAMON, Directeur du Développement durable d'Aéroports de Paris.

Le point 5 de l'ordre du jour sera la présentation des résultats de l'Indice Global Mesuré Pondéré (IGMP) par Philippe AYOUN, sous-directeur de la Prospective, du Développement et de l'Environnement à la Direction des Affaires Stratégiques et Techniques de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Nous terminerons par le point 6 qui est la présentation des engagements de l'aviation dans le contexte du Grenelle de l'environnement par M. Philippe AYOUN.

Messieurs les députés, Mesdames et Messieurs les élus, il y a beaucoup de maires et je tiens tout spécialement à les saluer, Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureux de vous accueillir et je vous remercie de votre présence à cette séance d'installation de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle dans sa nouvelle composition. Vous avez du mérite à la veille de ces vacances d'avoir bien voulu venir pour cette réunion.

Je suis reconnaissant aussi aux professions aéronautiques, aux collectivités locales et aux associations d'avoir fait diligence pour désigner leurs représentants dans des délais qui, je le reconnais, ont été

exceptionnellement contraints.

Le fait est que cette Commission consultative n'a pas siégé depuis longtemps et devait juridiquement être renouvelée. L'Autorité de Contrôle des nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) s'en est à diverses reprises, et à juste titre, inquiétée.

J'ai conscience que, de part et d'autre, nous souhaiterions échanger sur de nombreux sujets. Je ne doute pas qu'il y ait à cet égard beaucoup de questions diverses mais il nous faut d'abord reconstituer notre comité permanent. C'est une priorité. La Commission Consultative d'Aide aux Riverains en émane et il importe qu'elle puisse se réunir en bonne et due forme à la rentrée.

Quant à notre Commission Consultative de l'Environnement, je souhaite qu'elle se donne les meilleurs moyens de travailler convenablement, c'est-à-dire de débattre de toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement et qui préoccupe ses membres.

A cette fin, je vous propose de nous réunir à nouveau en séance plénière à l'automne. Au préalable, je suggère qu'Aéroports de Paris organise un séminaire, assorti d'une visite du site, pour permettre à tous les membres de notre commission, notamment à la soixantaine de nouveaux membres d'avoir une pleine connaissance de sa mission. Je remercie Aéroports de Paris de le faire parce qu'il y a eu beaucoup d'évolutions et qu'il est nécessaire de connaître cet outil important qu'est l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Dans cette perspective, je vous propose d'aborder immédiatement le premier point de notre ordre du jour.

*

* *

1 - Election du Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement.

M. LE PRESIDENT.- Vous savez que, selon notre règlement intérieur, le comité permanent comprend 18 membres, à raison de 6 par catégorie, dont chacun a un suppléant appartenant à la même catégorie.

Peuvent se porter candidats les membres titulaires et suppléants de la CCE. Chaque candidature comporte le nom d'un titulaire et d'un

suppléant. Les votes ont lieu à main levée.

Traditionnellement, chaque catégorie de membres établit sa liste de candidats. Si la liste fait consensus dans sa catégorie, la CCE en prend acte. S'il y a des divergences au sein d'une catégorie, la CCE devra voter.

Je vous propose de suspendre la séance pour vous permettre d'établir vos listes. Cette interruption va durer un quart d'heure environ. Il est exactement 10 heures 15, donc à 10 heures 30, nous reprenons la séance.

Madame VOISIN, y a-t-il quelque chose à rajouter pour ce vote ?

Mme VOISIN (Préfecture Ile-de-France).- Non.

M. HAMON (Aéroports de Paris).- Simplement, Monsieur le Préfet, est-ce que vous voulez bien avoir l'amabilité de préciser si les suppléants doivent être obligatoirement membres de cette Commission Consultative de l'Environnement ou non.

Mme VOISIN (Préfecture Ile-de-France).- Titulaires et suppléants peuvent se porter candidats. Le suppléant n'a pas besoin d'être présent aujourd'hui pour être candidat.

M. LE PRESIDENT.- Par contre, il doit faire partie de la CCE.

Mme VOISIN (Préfecture Ile-de-France).- C'est évident.

M. TOURNAY (AREC).- J'ai une autre question : vous avez dit que s'il y avait plus de six candidats, il y aura forcément vote. Je me souviens que, lors de précédentes CCE, lorsqu'il y avait plus de candidats, il y avait vote, non pas à main levée mais à bulletin secret. C'est ce qui avait été décidé lors des autres CCE. Je me souviens même qu'il y avait eu un vote à main levée pour décider si on votait à bulletin secret ! Je l'ai retrouvé dans le compte rendu du 7 juillet 2001. On établira une liste par collège, j'ai préparé une liste par exemple pour le collège associations, cette liste-là circulera, il y aura des noms de barrés...

M. REVIRON (DAC Nord) .- Essayons de faire simple au départ. On travaille collège par collège. Si vous arrivez à trouver une solution d'emblée, c'est parfait. S'il faut voter, vous voterez une première fois, éventuellement à main levée si cela ne pose pas de problème. Et si vous

ressentez la nécessité de voter à bulletin secret, il y a tout ce qu'il faut ici pour le faire. Tout est possible. Essayons seulement de commencer par le simple avant d'arriver au compliqué.

M. BLAZY (Maire de Gonesse).- Monsieur le Préfet, chacun peut le remarquer, je siége dans le collège des associations. Le Val d'Oise a été totalement éliminé du collège des élus. On est dans une situation tout à fait nouvelle et inédite, hormis évidemment les représentants des EPCI valdoisiens dont certains sont présents.

J'espère que nous aurons, pour procéder à la désignation du comité permanent, donc aussi de la CCAR qui, je vous le rappelle, instruit sous l'autorité du sous-préfet du Val d'Oise les dossiers d'aide à l'insonorisation, suffisamment d'intelligence collective pour faire en sorte que, sachant qu'à la CCAR il faut le quorum, qu'elle se réunit quatre fois par an, qu'il y a un travail d'instruction très important pour les riverains, qu'on ne procède pas aux petits jeux subtils qui consistent à éliminer ceux qui sont directement exposés aux nuisances sonores.

M. HOUBART (CIRENA).- Bonjour, Monsieur le Préfet, et merci pour votre accueil. Je suis Philippe HOUBART, vice-président du CIRENA.

Monsieur le Préfet, je voulais vous poser une première question concernant votre arrêté de renouvellement de la CCE. Vous faites la distinction, dans le collège associations, entre associations de riverains et associations de défense de l'environnement, terme beaucoup plus généraliste. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi, Monsieur le Préfet, le CIRENA se retrouve classé dans ce second groupe, associations de défense de l'environnement ?

En effet, notre association n'a qu'un objectif depuis quatre ans : la défense des centaines de milliers de Franciliens du nord-ouest de l'Ile-de-France contre des nuisances aériennes non annoncées aux populations et qui sont devenues totalement insupportables avec par vent d'est des centaines d'avions qui nous survolent par jour à moins de mille mètres d'altitude au-dessus de nos villes situées à plus de 30 kilomètres de Roissy et hors Plan d'Exposition au Bruit.

Le terme "association de protection de l'environnement" ne me semble pas tout à fait convenir à ce que nous représentons et à notre objectif.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il fallait bien répartir entre les différentes catégories et ce que vous avez dit montre bien que vous avez une vocation très large qui dépasse le cadre du PEB proprement. Sauf erreur de

notre part, votre siège social est en dehors du PEB. L'essentiel est que vous soyez présent aujourd'hui.

M. HOUBART (CIRENA).- Bien sûr, je vous en remercie. Néanmoins, de la même façon que vous avez fait un groupe associations de riverains, je pense que des associations comme le CIRENA, je pense aussi à l'ACRENA qui est l'association de communes qui représente aussi le nord-ouest francilien, il aurait été créé un collège par exemple "associations des survolés", le terme était sûrement plus adapté que celui d'associations de défense de l'environnement qui est très général.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est la loi, on ne va pas la refaire ici. Mais on a bien entendu ce que vous avez dit et nous vous remercions de vos remarques.

Nous allons maintenant suspendre la séance pendant un quart d'heure.

(suspension de séance)

M. LE PRÉSIDENT.- Nous reprenons la séance.

Il n'y aura pas à voter puisque vous vous êtes tous mis d'accord et je vous en remercie infiniment, cela nous permet de gagner un peu de temps.

Au cours de cet intermède, j'ai eu l'occasion de discuter avec les uns et les autres. Vous avez quelques remarques à faire : sur le règlement intérieur, sur les périmètres éventuellement des associations. Je vous demanderai de faire passer à Mme VOISIN et à moi-même vos contributions écrites. Quand on fera une réunion à la rentrée, on prendra cela en compte, on aura pu y réfléchir, on pourra peut-être commencer à vous apporter un certain nombre de réponses.

Voici les résultats :

Pour le collège des élus :

. pour la Région :

Titulaire, M. AMEDRO, et suppléant, M. ROMANDEL.

. pour le Conseil Général :

Titulaire, M. DOUET, et suppléant, M. ARNAL.

. pour les EPCI :

Titulaire, M. HUNAUULT, et suppléant, M. ENJALBERT ;

Titulaire, M. PERONNET, et suppléant, M. CARRE.

. pour les communes :

Titulaire, M. HAQUIN, et suppléant, M. PELLETIER.

Titulaire, M. RIGAULT, et suppléant, M. BAHIN.

Pour le collège des associations :

Titulaire, M. TOURNAY, et suppléant, M. COHUAU.

Titulaire, M. BLAZY, et suppléant, M. NAHON.

Titulaire, M. LE MEE, et suppléant, M. DAILLY.

Titulaire, M. KINDT, et suppléant, M. PENEZ.

Titulaire, M. MYARD, et suppléant, Mme CORNIETTI.

Titulaire, M. HOUBART, et suppléant, M. CERVERA.

Pour le collège des professions aéronautiques :

Titulaire, M. HATIK et suppléant, M. FEVRIER.

Titulaire, M. BARRAL, et suppléant, M. AKONOM.

Titulaire, M. DUCAMP, et suppléant, M. GUITTET.

Titulaire, M. CAUSSADE, et suppléant, M. LAVERNHE.

Titulaire, M. AUCHATRAIRE, et suppléant, M. BAREILLES

Titulaire, M. HAMON, et suppléant, M. LEFEVRE.

Merci beaucoup. C'est une très bonne chose et nous n'avons pas besoin de voter.

Nous allons passer maintenant, si vous le voulez bien, au reste de l'ordre du jour.

*

Point sur le trafic par M. René BRUN, Directeur de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

M. LE PRESIDENT.- M. René BRUN, Directeur de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, va nous présenter le trafic.

M. BRUN (Aéroports de Paris).- Merci, Monsieur le Préfet.

Je vais vous présenter rapidement les grands chiffres du trafic de Roissy et de ses évolutions au cours des dernières années.

Tout d'abord, le premier transparent qui vous a été remis représente l'évolution des passagers commerciaux et du nombre de mouvements. On voit que le trafic en passagers et en mouvements a été relativement soutenu au cours de ces dernières années témoignant de l'évolution de l'activité. Cela s'est traduit fort heureusement par une évolution très importante aussi en nombre d'emplois puisque Roissy a gagné tous les ans de l'ordre de 3.000 à 4.000 emplois supplémentaires sur le seul périmètre de l'emprise de l'aéroport.

Deuxième point à noter, le nombre de mouvements : on voit qu'il évolue aussi mais d'une façon bien moindre que le nombre de passagers commerciaux témoignant du fait que les avions sont de plus en plus gros.

Le deuxième transparent vous présente l'évolution de l'emport moyen à CDG. C'est le point dont je parlais à l'instant. Ce que nous appelons l'emport, c'est la division du nombre de passagers par le nombre de mouvements, c'est-à-dire en moyenne le nombre de passagers qui sont à bord d'un avion. On voit qu'en 2005 il y avait 113,5 passagers en moyenne par vol, que cette moyenne a crû à 115,3 en 2006, pour arriver à 118,5 en 2007. Donc une croissance relativement soutenue qui fait que, pour une même activité en passagers, il y a de moins en moins d'avions. Cette croissance devrait dans le futur normalement se poursuivre. Sur des aéroports comme Londres, par exemple, on arrive à des emports de 150 à 160 passagers par vols, donc avec une taille moyenne d'avions encore plus grosse que celle que nous connaissons sur Paris-Charles-de-Gaulle.

Le transparent suivant est pour donner quelques informations sur les différents faisceaux de trafic.

Tout d'abord, le faisceau national qui ne représente que 7 à 8 % du trafic de Roissy. Il y a relativement peu de trafic venant de l'hexagone sur Roissy. Ce trafic n'évolue pratiquement pas. Il est essentiellement tourné vers des correspondances pour du long-courrier. Ce trafic est en compétition avec le TGV, une compétition très bonne. Nous souhaitons que la part de ce trafic passant par le TGV soit plutôt importante. Le TGV est à Roissy un moyen de transport complémentaire et non pas du tout concurrent.

Deuxièmement, le trafic de l'Europe : c'est le gros morceau du trafic de Roissy puisqu'il représente la moitié du trafic. On observe une croissance à peu près stable, de l'ordre de 4,5 % à un peu plus de 5 % suivant les années. Ce trafic est tiré par deux phénomènes : d'abord les trafics de l'Est de l'Europe qui se développent de façon assez soutenue et le trafic des low cost qui a aussi une croissance un peu plus soutenue que la moyenne.

L'Amérique du Nord est un faisceau qui représente 13,4 % au total avec une évolution un peu contrastée puisque en 2006 il a connu

pratiquement une stagnation.

L'Amérique Centrale et Sud qui représente 4,3 % du total du trafic de Roissy. C'est un faisceau qui a une croissance soutenue. Roissy est très bien placé pour la desserte de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud.

L'Afrique représente 9,3 % du trafic du total. Une croissance soutenue, un peu moins forte en 2007. L'Afrique de l'Est et l'Afrique de l'Océan Indien étant concurrencées un peu par les faisceaux moyen orientaux.

Le Moyen Orient qui fait aujourd'hui 5,6 % explose, ce qui pourrait paraître comme une bonne chose mais ne l'est pas nécessairement. Le trafic du Moyen Orient qui explose signifie que beaucoup du trafic d'Extrême Orient transite désormais vers ces aéroports, c'est-à-dire qu'il y a une forme de transfert. Qui dit transfert de trafic, dit aussi transfert d'emplois. Ce n'est donc pas nécessairement une chose très positive que cette croissance très forte vers le Moyen Orient.

Ensuite l'Extrême Orient qui représente environ 9 % du total et dont la croissance surtout vers l'Inde n'est pas aussi forte que ce que l'on pouvait espérer parce que justement une bonne partie est captée par le Moyen Orient, à savoir que les passagers qui vont vers l'Inde s'arrêtent à Dubaï, ils prennent une compagnie comme Emirate, puis à partir de Dubaï vont vers l'Inde. Le problème est alors qu'ils prennent plutôt des compagnies du Golfe que des compagnies européennes.

Voilà une vue rapide et globale sur le taux de croissance par faisceau.

Le point suivant, je ne vais pas commenter chacun de ces chiffres, est la répartition des mouvements jour/nuit. Si vous regardez les totaux des mouvements, ils ne sont pas strictement égaux à ceux que vous trouverez dans d'autres documents puisqu'il n'y a que 99 % des mouvements qui sont représentés. On a exclu les mouvements sur lesquels il n'y avait pas une information précise du doublet et de la configuration.

Dans ce slide, on a représenté la part du trafic pour les vols de nuit qui rentrent dans le cadre réglementaire, c'est-à-dire les départs bloc entre 0H00 et 4H59 ou les arrivées bloc entre 0H30 et 5H29. C'est un nombre de mouvements qui a tendance à décroître puisqu'ils ne peuvent plus être remplacés : tout mouvement qui disparaît ne peut pas être remplacé.

Vous avez la répartition par configuration : DnCe voulant dire doublet Nord configuration à l'Est, DnCo doublet Nord configuration à l'Ouest etc... Cela vous permet d'avoir la répartition suivant les configurations et répartition sur les doublets.

Le transparent suivant représente aussi la répartition, non pas

suivant la tranche horaire 0H00 – 4H59, mais en distinguant les tranches horaires qui servent à déterminer la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), à savoir en distinguant le jour, la nuit (de 22H00 à 6H00), la soirée (de 18H00 à 22H00). On voit là aussi la répartition. Je ne vais pas commenter chacun des chiffres, les chiffres sont relativement stables d'une année à l'autre. J'attire à nouveau votre attention sur le fait que c'est calculé sur 99 % des départs, donc les chiffres exacts ne correspondent pas strictement à ceux qu'il y a dans d'autres documents. Il faut donc s'attacher davantage aux pourcentages.

Dans le document, nous avons intégré un autre transparent qui s'appelle "répartition des mouvements par groupe acoustique", à savoir les groupes acoustiques 1, 2, 3, 4, 5 qui sont soumis à la majoration de la redevance d'atterrissage.

Ces tableaux comportent quelques erreurs que nous vous prions de bien vouloir nous excuser, on vous donnera les chiffres plus exacts dans un document complémentaire.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce qu'un groupe acoustique ?

M. BRUN (Aéroports de Paris).- Au niveau de la réglementation internationale, ce n'est pas spécifiquement français, les avions reçoivent une classification en fonction de l'énergie sonore reçue au sol lors des opérations de décollage et des opérations d'atterrissage. En fonction de ces niveaux sonores, les avions sont classés en groupe acoustique : le groupe 1 étant celui qui a le niveau sonore le plus fort et qui correspond d'ailleurs aux avions les plus anciens, il n'y en a pratiquement plus de nos jours ; les groupes 2, 3, 4 et 5 correspondant à des avions qui aujourd'hui sont les moins bruyants. Il y a une évolution progressive de la flotte vers ces avions qui ont un niveau de bruit de plus en plus limité.

Cette classification, du moins les 1, 2, 3, 4, 5, est une classification internationale. Par contre, à l'intérieur de la classification 5, on a introduit des sous parties qui nous sont spécifiques mais qui reprennent quand même les points de mesure qui concernent la certification de l'aéronef tels qu'ils sont officialisés.

Merci, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais juste poser une question parce qu'elle nous taraude tous. Vous avez dit tout à l'heure que les vols de nuit avaient tendance non pas à croître mais à ne pas être remplacés lorsqu'ils disparaissent. Peut-être quelques précisions sur les vols de nuit...

M. BRUN (Aéroports de Paris).- Il s'agit effectivement d'une réglementation qui a été mise en place, de mémoire, en 2003 par le Ministre Gilles de ROBIEN. Elle indiquait que, dans les tranches horaires 0H00 – 4H59 pour les départs et 0H30 – 5H29 pour les arrivées, seuls les mouvements existant le jour de la parution de l'arrêté avaient le droit de se poursuivre et que, dès que les avions disparaissaient parce que la compagnie changeait de programme ou les mettait ailleurs que dans cette tranche horaire, ils ne pouvaient plus être remplacés.

De mémoire, depuis les cinq dernières années, ils ont dû progressivement passer de 22.000 ou 23.000 aux environs de 20.000. Les chiffres exacts vous seront donnés tout à l'heure puisque la DGAC suit cela de très près pour surveiller le respect de cette réglementation.

M. LE PRESIDENT.- Si vous avez des questions à poser.

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- Les chiffres qui sont présentés sur les vols entre minuit et 5 heures ne sont pas justes. On a 19.191 mouvements pour l'année 2006 et on voit que cela augmente pour l'année 2007 alors que Monsieur dit que les vols de nuit entre 0H00 et 5H00 diminuent. C'est faux, ils augmentent. Nous avons les chiffres qui ont été donnés par l'ACNUSA, cela a été confirmé par le rapport de la Cour des Comptes qui est sorti cette semaine : le chiffre de vols de nuit entre 0H00 et 5H00, c'est 21.522 mouvements. Tous les chiffres montrés sont inexacts.

M. BRUN (Aéroports de Paris).- Comme je vous l'ai dit, dans le tableau sur les vols de nuit, nous n'avons pas pris 100 % des mouvements - on l'a marqué en bas des transparents – on voulait avoir la répartition. Nous avons exclu les mouvements pour lesquels on n'avait pas la totalité des renseignements sur le doublet sur lequel l'avion avait décollé ou atterri et sur la configuration dans laquelle il opérait. Il ne faut garder des chiffres qui sont donnés que les pourcentages à titre d'information. Les chiffres totaux exacts vous sont donnés dans le document que vous signalez et que peut vous donner la DGAC. A l'unité près, ce sont la DGAC ou l'ACNUSA qui peuvent vous donner la valeur des mouvements et non pas ce tableau qui vous donne une indication de la répartition entre doublets et configurations.

M. HOUBART (CIRENA).- Sur le trafic, ce chiffre de 552.721 mouvements en 2007 nous fait frémir. Et celui de 680.000 mouvements prévus dans le Plan d'Exposition au Bruit encore plus. Actuellement, en phase

d'atterrissage, dès 5 heures du matin, c'est un avion toutes les minutes à moins de mille mètres qui nous tombe sur la tête à plus de 30 kilomètres des pistes de Roissy. C'est déjà totalement insupportable et vouloir passer à un avion toutes les 30 secondes nous semble impensable.

Nous vous demandons, Monsieur le Préfet, d'intervenir pour la sauvegarde de la santé, du cadre de vie et du patrimoine des très nombreuses populations du nord-ouest francilien concernées par ces nuisances.

M. LE PRESIDENT.- Merci, c'est noté.

Mme HAUTIN (CIRENA).- J'avais une question sur l'emport moyen qui finalement est assez faible. Ce n'est pas brillant même par rapport aux autres aéroports.

Est-ce qu'on ne peut pas mieux rationaliser ? Est-ce qu'on ne peut pas mieux organiser les choses et mieux les maîtriser de façon qu'il y ait de moins en moins d'avions au-dessus de nos têtes ou, en tout cas, moins d'avions vides ?

M. BRUN (Aéroports de Paris).- L'emport moyen ne traduit pas le fait que les avions sont plus ou moins remplis mais traduit le fait que la répartition de la flotte est assez dispersée depuis les avions qui peuvent faire 50 passagers jusqu'aux avions qui peuvent en faire 500. L'augmentation moyenne de l'emport ne résulte pas d'une augmentation d'un taux de remplissage mais du fait que la part des avions les plus gros est de plus en plus importante. Cette évolution est naturelle et va se poursuivre. On le voit bien à travers ces chiffres : en deux ans, l'évolution de l'emport a progressé.

M. LUNAZZI (Val d'Oise Environnement).- Je voudrais revenir sur les vols de nuit parce que, malheureusement, je pense ne pas avoir très bien saisi la réponse de M. BRUN. J'ai bien compris que les tableaux n'étaient pas tout à fait corrects, qu'il y avait des précisions à apporter mais la question était : les vols de nuit augmentent-ils ou diminuent-ils ? Si j'en crois les rapports de la Cour des Comptes et de l'ACNUSA, on a tendance à dire que les mouvements de nuit augmentent. Or vous, vous avez dit que c'était l'inverse. Je voudrais avoir une réponse un peu plus précise.

M. LE PRESIDENT.- Peut-être une réponse de la DGAC ?

M. AYOUN (DGAC).- Deux choses : la nuit, entre 22 heures et 6 heures, c'est-à-dire la nuit au sens de l'indice Lden, selon la définition de la réglementation européenne, ce trafic augmente actuellement à peu près dans la même proportion que le trafic général. Effectivement, en valeur absolue, il augmente.

Le trafic du coeur de nuit, comme l'a signalé M. BRUN tout à l'heure, qui est réglementé par l'arrêté 2003, qui est un engagement strict, sur les tranches horaires entre 0H00 et 5H00 pour les départs et entre 0H30 et 5H30 pour les arrivées, je vous confirme qu'il diminue parce qu'il y a un mécanisme à cliquet qui fait qu'un créneau non utilisé n'est pas réattribué.

Le mécanisme un peu technique porte non pas sur des années calendaires mais sur deux sessions aéronautiques consécutives, c'est-à-dire de mars à mars. Il n'empêche que, même si on regarde la série en années calendaires, on a une stricte diminution. Pour mémoire, avant l'arrêté, on était monté à 26.500 mouvements en 2000. L'arrêté a limité à 22.500 mouvements. On est parti d'un montant qui était de 22.300 en 2003, 21.600 en 2004, et on était en 2007 à 20.300 mouvements et cela continue à diminuer à cause de ce mécanisme de cliquet.

Je propose, à tout le collège des associations et à qui veut, la chose suivante : on est à votre disposition pour vous rencontrer au mois d'août pour mettre à plat tous ces chiffres et les voir plus formellement par la suite en CCE. Mais déjà, informellement, vous expliquer complètement les bases de calcul, les chiffres et mettre cela à plat.

A priori, il n'y a pas de contradiction, il y a simplement eu un petit problème avec les chiffres qui vous ont été présentés, comme l'a expliqué M. BRUN, puisque ces chiffres ont été faits sur 99 % du trafic. C'était plus pour vous donner une structure du trafic que pour vous montrer le respect de l'arrêté stricto sensu.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BLAZY...

M. BLAZY (Maire de Gonesse).- Il faudrait qu'on parle des mêmes chiffres. En CCE, ce serait bien qu'on ne discute pas de cette question et que les choses soient bien établies.

Par contre, ce qui est bien établi, même si ce n'est pas ici qu'on pourra d'abord en discuter, c'est le rapport officiel qui émane d'une administration importante de la République, la Cour des Comptes, qui vient d'être publié sur nos aéroports et qui parle de la "saturation de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle qui pourrait se situer entre 2020 et 2030".

Il faudra rappeler que, lorsque l'extension de l'aéroport a été

décidée, je fais référence à l'enquête publique en 1996, il y a douze ans de cela, il a été dit qu'à l'horizon 2015 on atteindrait 495.000 mouvements. Les experts de l'époque se sont donc sagement trompés.

Aujourd'hui, on est à plus de 550.000 mouvements et 60 millions de passagers.

Je me félicite de voir la Cour des Comptes aborder cette question. Elle aborde aussi la question des vols de nuit.

Sur la question des vols de nuit, certes, comme vous venez de le dire, on est en dessous du plafond, 0H00 – 5H00, qui a été fixé par décision ministérielle mais ce plafond est pour nous déjà bien trop élevé. Néanmoins, on ne peut pas dire qu'il y ait totalement une diminution, d'après les chiffres que vous avez donnés entre 0H00 et 5H00, on est passé à une légère augmentation de 0,12 % mais c'est quand même une augmentation.

Surtout, je voudrais faire observer un point essentiel s'agissant de la vie des riverains la nuit qui souhaitent pouvoir dormir avant 0H00 et un petit peu après 5H00, c'est la période qui correspond à la définition de la nuit au niveau européen, c'est-à-dire 8 heures consécutives, donc 22H00 – 6H00. Si on regarde cette période, on observe qu'on est passé de 59.767 mouvements, selon vos chiffres, à 61.393 soit une augmentation de 2,72 %, entre 2006 et 2007.

Les vols de début, 22H00 – 0H00, et de fin de nuit, 5H00 – 6H00, sont passés de 40.776 à 42.178 mouvements, soit + 3,95 %. Il y a des effets de report qui ne cessent de se développer avant minuit et après 5 heures et qui sont forcément très préjudiciables pour le repos nocturne et la santé des riverains. Ces chiffres sont nettement supérieurs à la croissance du trafic global.

On voit bien que le problème de la nuit, c'est évidemment le problème du cœur de la nuit, mais c'est aussi le problème de ce qui est juste avant minuit et de ce qui est juste après 5 heures où là il y a des effets qui sont très négatifs qu'on pouvait attendre et qui sont des effets pervers.

Je voudrais déplorer aussi qu'on n'arrive pas, malgré les sanctions, à réduire les décollages non programmés entre 0H00 et 5H00. Si je me réfère au rapport de l'ACNUSA, on a encore 195 décollages non programmés dans le cœur de la nuit sur le dernier exercice. Ce n'est quand même pas un bon chiffre.

M. AYOUN (DGAC).- Vos observations sur les flancs de nuit sont tout à fait justes.

En revanche, sur la question des infractions, le rapport de l'ACNUSA dit qu'il y a quand même une diminution assez continue du non

respect des décollages non programmés, entre 0H00 et 5H00, parce que les compagnies ont compris que cela pouvait leur coûter très cher de ne pas respecter cette réglementation. Et cela commence à porter ses fruits. On s'en réjouit tous.

M. BLAZY (maire de Gonesse).- Il y en a encore beaucoup !

M. AYOUN (DGAC).- Il y en a encore mais cela a été divisé par deux par rapport à l'année d'avant.

M. PERI (ADVOCNAR).- Je ne vais pas reprendre ce qui a été évoqué par M. BLAZY, c'était le cœur de ma question mais je voudrais au moins profiter de l'occasion qui nous est donnée, puisque la DGAC nous propose de nous communiquer des chiffres, on a vu que ceux qui nous étaient proposés n'étaient pas fiables du tout, pour avoir le détail. On souhaiterait avoir le détail des vols, ce qu'on a réclamé depuis très longtemps, de 22 heures à minuit et de 5 heures à 6 heures du matin et de l'avoir systématiquement. Jusqu'à maintenant, c'était quasi impossible à obtenir. Je profite, Monsieur le Préfet, de cette assemblée pour demander ça.

On voudrait aussi connaître l'évolution des nombres de créneaux en cœur de nuit.

Et dernier point, pour bien comprendre ce qui se passe pendant cette période qui est de gêne maximum, de 22 heures à 6 heures, la répartition et l'évolution du trafic en cargo et vols de passagers.

M. AYOUN (DGAC).- Il faut organiser ce recueil de données. Je propose au mois d'août de dégrossir le sujet et nous sommes bien sûr tout à fait d'accord avec votre demande de clarifications.

M. PERI (ADVOCNAR).- Une dernière remarque quand même : je trouve que c'est un peu dommageable pour cette assemblée que des chiffres qui nous sont proposés notamment sur les points les plus sensibles que sont les vols de nuit ne soient pas exacts et sont en contradiction avec des chiffres qui sont proposés par d'autres instances, notamment la Cour des Comptes.

M. BRUN (Aéroports de Paris).- Ce n'est pas que les chiffres ne soient pas exacts, c'est qu'il n'y en a que 99 % d'entre eux qui ont été repris pour montrer la répartition en pourcentage selon les doublets et configurations. On aurait dû prendre la précaution de ne montrer que les

pourcentages puisque cela peut introduire cette suspicion sur le nombre total de mouvements. Le nombre total est celui que vous a donné M. AYOUN.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup et merci à tous.

Nous passons au point suivant sur le bilan du dispositif d'aide aux riverains par M. Didier HAMON, Directeur du Développement Durable d'Aéroports de Paris.

*

Bilan du dispositif d'aide aux riverains.

M. HAMON (Aéroports de Paris).- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs,

Je vais vous présenter ce bilan 2007 avec quelques perspectives encore très parcellaires pour 2008.

Je rappelle que ce dispositif d'aide à l'insonorisation des logements concerne, autour de Paris-Charles-de-Gaulle, 60 communes à l'intérieur du Plan de Gêne Sonore (PGS) et 64.000 logements.

Un point a été fait début 2008. On peut considérer qu'il y a près de 25 % de logements qui sont déjà insonorisés, ce qui évidemment laisse 75 % de logements comme devant ou pouvant l'être dans les années à venir.

Un petit rappel simplement pour ceux qui ne le connaîtraient pas de cette carte du Plan de Gêne Sonore qui est un plan récent pour Roissy-Charles de Gaulle avec ses différentes zones qui sont des zones qui ouvrent un droit à insonorisation.

Les recettes nous proviennent de la taxe sur les nuisances sonores aériennes. Une progression importante, on le voit, depuis 2005 : environ 15 millions d'euros, 30,2 millions d'euros en 2007 et une prévision 2008 conservatrice autour de 30 à 31 millions d'euros.

Pour les nouveaux membres de cette commission, on peut redire brièvement quel est le dispositif et le fonctionnement de ce système :

Il y a une loi qui a créé cette taxe.

Un règlement en fixe le niveau, le mode de calcul etc.

Il y a une perception qui est faite par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

Il y a une gestion en amont des dossiers qui est faite par les

aéroports gestionnaires à l'intérieur des PGS. En Ile-de-France, c'est Aéroports de Paris.

Le stade de la décision est réalisé par la commission consultative d'aide aux riverains présidée par le Préfet du Département ou son représentant.

Et il y a une gestion en aval qui est faite aussi par Aéroports de Paris : c'est le fait d'envoyer les chèques, de signer les conventions et enfin de procéder à un certain nombre de contrôles.

Les recettes de 2005 à 2008 : un doublement.

Un point sur les diagnostics acoustiques et sur les travaux autorisés au cours de cette année 2007.

Vous avez cette évolution sur plusieurs années : en 2007, on est à 5.040 diagnostics autorisés pour des logements et 4 pour des bâtiments tertiaires à usage social, culturel. Ce qui nous donne un total de 5.044 diagnostics acoustiques autorisés pour un montant global de 1,27 million d'euros.

Les travaux autorisés, cela veut dire que c'est la Commission Consultative d'Aide aux Riverains qui donne son accord sur proposition d'Aéroports de Paris. Depuis une récente réforme, cet avis est liant, comme on dit en droit public, c'est-à-dire qu'il est décisif.

En 2007, 3.357 logements ont reçu des autorisations pour faire des travaux d'insonorisation pour un montant total de 26,62 millions d'euros et 2 bâtiments tertiaires pour un total de 1,5 million d'euros, soit au total 3.359 logements ou bâtiments ont été autorisés à faire des travaux d'insonorisation pour un montant total de l'ordre de 28,06 millions d'euros.

On peut faire le total travaux et diagnostics, c'est une addition, on arrive à 29,33 millions d'euros.

Une répartition pour que vous ayez les idées fixées sur ce sujet.

Sur Paris-Charles-de-Gaulle, entre les travaux d'insonorisation et les diagnostics acoustiques, la répartition donne : 95 % pour les travaux, c'est cela qui coûte cher, et 5 % pour les diagnostics acoustiques. En moyenne, avec tout ce qu'une moyenne peut signifier d'approximation, c'est 9.000 euros par appartement ou maison. Quant au diagnostic acoustique, c'est de l'ordre de 550 euros par diagnostic.

Vous avez un tableau sur l'évolution des aides attribuées pour les diagnostics entre les logements individuels et les logements collectifs, avec un diagramme 2006-2007 qui montre qu'il y a un peu plus d'individuels et que sur les collectifs on est à peu près constant à hauteur de 3.330 autorisations par an.

Pour les travaux d'insonorisation, on voit qu'en 2007 par rapport à 2006, il y a plutôt moins de logements individuels et plutôt plus de logements collectifs : 1.539/1.818 pour 2007.

La répartition par Département qui peut intéresser un certain nombre d'élus locaux ou départementaux : on voit sur ce diagramme que, pour des raisons tout à fait logiques, ce sont les départements autour de Paris-Charles-de-Gaulle (Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne) – ce sont les Départements du Val d'Oise et Seine-et-Marne qui recueillent les deux tiers des aides attribuées et un tiers pour les Départements autour d'Orly.

Un petit détail, entre les trois Départements riverains autour de Roissy, la Seine-Saint-Denis est un Département qui est négligeable de ce point de vue-là, il n'y a plus beaucoup de logements insonorisés, on les compte en quelques dizaines. Nous avons aidé 3 logements, ce n'est pas beaucoup mais c'est significatif que le Département de Seine-Saint-Denis dans son acception PGS, ouverture de droits à l'insonorisation, c'est bientôt un dossier qui est pour nous terminé. Et le plus tôt ce sera, le mieux ce sera pour l'ensemble des habitants concernés.

Seine-et-Marne : vous avez la répartition par commune – je rappelle que l'ensemble de ces documents sont envoyés aux élus dans le cadre du bilan annuel que nous faisons et qui sera distribué à la fin du mois. Pour le Département de la Seine-et-Marne 3,3 millions d'euros sur une masse globale de l'ordre de 28 millions d'euros.

Val d'Oise : c'est ce Département qui, pour des raisons évidentes, a la plus grosse part des aides à l'insonorisation. Vous avez ici la répartition par commune. On s'aperçoit que, parmi les grosses communes impactées, la commune de Gonesse a reçu 6,6 millions d'euros, plus exactement ce n'est pas la commune qui reçoit mais bien entendu les habitants qui reçoivent au titre de l'aide à l'insonorisation, qu'Arnouville-les-Gonesse a reçu 2,9 millions d'euros, Sarcelles 1,7 millions d'euros, pour un total départemental de l'ordre de 23,3 millions d'euros sur un total de 28 millions d'euros. Il est clair que le Val d'Oise est, non pas favorisé, mais l'attributaire le plus important pour des raisons tout à fait compréhensibles.

Un mot sur les frais de gestion de notre service qui dépend de la Direction dont j'ai la charge. Ils sont avalisés chaque année préalablement par la DGAC. Ils ont été reconnus dans le rapport de la Cour des Comptes qui prévoit que cette procédure devrait être régularisée mais qui ne la remet pas en cause. Toute action coûte : il y a 14 employés d'Aéroports de Paris qui travaillent sur ce sujet. Les frais de gestion sont de l'ordre de 1,5/1,6 million d'euros par an.

Une visibilité sur 2008 :

Sans doute une stabilisation des recettes pour la troisième année consécutive autour de 30 ou 31 millions. Peut-être sommes-nous un peu conservateurs là-dessus, cela ira éventuellement un peu au-delà, mais c'est de cet ordre-là.

La procédure d'AMO, assistance à la maîtrise d'ouvrage, que nous avons mise en place : c'est une manière d'aider gratuitement, cela ne coûte pas aux riverains, cela coûte au système d'aide à l'insonorisation. Cette procédure a été mise en place au milieu de 2007. C'est un succès : 70 % des riverains ayants droit de Paris-Charles-de-Gaulle l'ont choisie. Ils se font aider par des experts pour mener l'ensemble des différentes phases du dossier, l'ensemble n'étant pas forcément simple pour tout le monde et cette aide semble être la bienvenue.

Enfin troisième remarque, nous allons continuer à augmenter le nombre de contrôles sur place avec l'aide d'un bureau d'études spécialisé : constatation des travaux faits, qualité et conformité. Nous aurons cinquante contrôles aléatoires qui seront faits en 2008. Je rappelle que le prédécesseur du sous-préfet de Montmorency actuel, Mme PAULEVEE, sur notre demande, avait transmis à la DCCRF un certain nombre de dossiers que nous avons estimés litigieux et ensuite les tribunaux ont été saisis à la suite de contrôle qui avaient été réalisés. C'est un système, je ne sais pas s'il est parfait, qui fonctionne.

Voilà, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup. Avez-vous des questions à poser à M. HAMON ?

M. HAQUIN (Maire de Juilly).- Il y a un point qui n'a pas été évoqué dans les propos de M. HAMON, ce sont les modalités d'aide à l'insonorisation définies le 20 juin 1994. C'est-à-dire que les montants et les plafonds datent de 1994 et, compte tenu de l'évolution des prix et des possibilités des ménages à participer à hauteur de 20 % sur les travaux nécessaires à l'insonorisation, je souhaiterais que la CCE qui démarre aujourd'hui un nouveau mandat puisse travailler sur ce sujet dès maintenant. Est-ce que cela vous semble possible ?

M. HAMON (Aéroports de Paris).- C'est une question qui dépasse la compétence d'Aéroports de Paris puisque c'est une question de réglementation nationale d'Etat. Il est parfaitement exact de dire que ce montant n'a pas été changé depuis 1994. On peut remarquer que, par ailleurs, les prix ont plutôt baissé sur ce genre de prestation parce qu'il y a eu

une industrialisation de la fenêtre double. Mais enfin, votre remarque est exacte. Cela ne dépend pas d'Aéroports de Paris mais des pouvoirs publics.

M. HAQUIN (Maire de Juilly).- Cela s'adresse directement à vous, Monsieur le Préfet, si ce dossier pouvait être mis en chantier dès le début de la nouvelle mandature, cela nous permettrait d'avancer et de ne pas laisser filer le temps.

M. AYOUN (DGAC).- C'est une question tout à fait légitime. Le plafond est un élément suivi de près. Comme vous, nous avons été intrigués de voir qu'il n'y avait pas de problème apparent avec un plafond qui n'avait pas évolué. C'est ce que nous disent les gestionnaires des aéroports de l'ACNUSA, c'est-à-dire les aéroports qui bénéficient de la TNSA, que nous voyons deux fois par an. Ils nous disent que les dossiers rentrent dans les enveloppes de plafond, apparemment les devis sont compatibles.

M. HAMON (Aéroports de Paris).- La TVA a baissé aussi sur les travaux.

M. AYOUN (DGAC).- Il y a eu aussi l'industrialisation des éléments d'insonorisation, comme l'a souligné M. HAMON. Sur le fait que les riverains doivent déboursier de leur poche une partie des travaux, je vous rappelle que, sous conditions de revenus, le 80 % peut monter à 90 %, voire 100 %, ce qui fait que la moyenne du ticket modérateur est un peu plus faible que 20 %, c'est plutôt de l'ordre de 17 %.

Certaines études du Ministère de l'Équipement ont comparé ces chiffres aux économies d'énergie qui étaient permises et il est considéré que la valeur créée pour le riverain est supérieure à ce qu'il débourse. Mais nous sommes conscients que c'est quand même une somme à déboursier, une avance à faire.

M. BLAZY (Maire de Gonesse).- Suite au rapport que vient de faire M. HAMON, je considère que, sur la gestion du dispositif, il y a eu dans la dernière période, des améliorations qu'il faut souligner. Je pense que la proposition d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le fonctionnement de la CCAR, me paraissent être des choses positives aujourd'hui. C'est régulier, on ne peut pas en dire autant de la CCE, mais la CCAR, elle, fonctionne : une réunion par trimestre permet de cadencer l'examen des dossiers.

Maintenant, comme mon collègue, c'est vrai qu'il y a lieu d'évaluer

l'ensemble du dispositif et là cela ne relève pas directement de la CCE. Mais ce serait quand même utile que la CCE puisse s'en saisir et qu'on puisse y travailler. Après tout, il y a aussi un rapport du ministère sur la question qui nous intéresse beaucoup s'agissant des rapports PEB/PGS qui a fait des propositions mais pour l'instant on ne sait ce que le Ministre en retiendra ou pas.

Mais à l'évidence, la question du plafond mais aussi celle de la règle d'antériorité aboutissent à des situations très confuses sur le terrain. Et l'extension du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore a encore ajouté à cette confusion qui fait que, par exemple, il y a des gens qui ne comprennent pas pourquoi ils ne sont pas éligibles du fait de la règle d'antériorité alors que le pavillon d'à côté peut l'être. Il y a une difficulté de ce point de vue et cela va finir par être perçu comme une injustice. Il y a une remise à plat aujourd'hui vraiment nécessaire et un examen attentif de l'Etat pour faire évoluer le dispositif et l'améliorer.

M. LE PRESIDENT.- Il faut bien dire que la mission DERMAGNE a comme but de voir cela de façon beaucoup plus précise. C'est vrai qu'actuellement l'empilement des consultations qui sont en cours ajoute un tout petit peu à la confusion.

M. HOUBART (CIRENA).- Il y a une chose qui n'a pas été évoquée aussi mais que l'on voit dans les documents joints à cette réunion, c'est la comparaison de la recette TNSA Orly et TNSA Roissy. Comment se fait-il que la recette TNSA d'Orly ait presque doublé en un an en passant de 11,8 millions d'euros à 20 millions d'euros alors que celle de Roissy régresse de 30,2 millions d'euro à 30 millions d'euros ? La recette TNSA d'Orly représenterait donc désormais les deux tiers de celle de Roissy alors que le trafic de Roissy est, comme nous le savons tous, deux fois et demie celui d'Orly et en croissance constante contrairement à celui d'Orly qui stagne.

Il y a là un vrai problème qui mérite d'être éclairci, surtout quand on sait que le besoin d'insonorisation des riverains de Roissy est énorme et dépasse largement le Plan de Gêne Sonore qui, à ce jour, n'a que 20 à 25 % des logements insonorisés.

M. AYOUN (DGAC).- Une explication sur le cas d'Orly. A Orly, il y a à peu près 43.000 logements dans le Plan de Gêne Sonore et 65.000 logements, de mémoire, dans le cas de Roissy, donc il y a à peu près deux tiers de logements dans le cas d'Orly par rapport à Roissy.

En revanche, la situation d'Orly fait que les barèmes qui étaient

appliqués jusqu'à 2006 étaient tels qu'Orly n'avait que 8 millions d'euros de taxe TNSA alors que Roissy en avait déjà pas loin de 30, ce qui faisait un rapport de 1 à 3, voire 1 à 4, par rapport au rapport de 2/3 des logements concernés.

Il s'est passé à Orly dans le courant 2006/2007 un empilement de dossiers qui ne s'est pas produit à Roissy. A Roissy, on a pu servir les riverains au fur et à mesure. Dans le cas d'Orly, les dossiers de riverains se sont empilés et certains d'entre eux ont attendu deux, trois ou quatre ans. Il y a eu une revalorisation de la TNSA de 8 à 12 millions d'euros en 2007 mais on était encore à plus de deux fois moins que sur Roissy alors que les riverains d'Orly sont 2/3 de ceux de Roissy. Et donc la décision prise pas le Gouvernement fin 2007 qui a été votée par le Parlement a été de doubler la TNSA sur Orly pour une certaine période le temps, le temps précisément de résorber une file de dossiers en attente, il y avait plus de 1.500 dossiers de riverains qui étaient en attente d'insonorisation. Le but du doublement n'est pas de traduire quelque chose de structurel mais de résorber cette situation anormale de gens qui attendent depuis plusieurs années avant d'être indemnisés pour leurs travaux d'insonorisation.

M. CARRE (Plaine Commune).- Monsieur le Préfet, je ne peux pas laisser dire M. HAMON que le dossier de la Seine-Saint-Denis est quasiment clos dans le sens où notre territoire de Plaine Commune est impacté de plus en plus fortement et doublement par l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle mais également par le Bourget.

Or il s'avère que nos communes étant classées en zone D n'ont pas droit au Plan de Gêne Sonore et, quant au Bourget, l'aéroport est trop petit car il y a moins de 20.000 mouvements d'avions de moins de 20 tonnes, ce qui fait qu'on ne peut pas demander des aides dans ce domaine-là.

On souhaiterait une prise en compte des nuisances de Roissy et du Bourget afin d'obtenir des aides à l'insonorisation pour les populations soumises à ces nuisances. On a un double impact et malheureusement, du fait du classement en zone D et du fait que l'aéroport du Bourget n'ait pas assez de mouvements, les populations ne peuvent pas bénéficier des aides à l'insonorisation. On souhaiterait que cette situation soit prise en compte dans les mois et les années à venir.

M. LE PRESIDENT.- C'est noté.

M. HAMON (Aéroports de Paris).- Juste une constatation technique, dans le cadre de ce que nous avons actuellement, il est exact de

dire qu'il ne reste plus beaucoup de logements en Seine-Saint-Denis.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup, Monsieur HAMON.

Si vous le voulez bien, nous passons au point suivant...

*

Présentation des résultats de l'Indice Global Mesuré et Pondéré (IGMP) par la Direction des Services de la Navigation Aérienne.

M. AYOUN (DGAC).- Je vais tout d'abord présenter M. Christian ASSAILLY qui est pour aujourd'hui encore l'adjoint du Directeur des Affaires Stratégiques et Techniques et qui, lundi prochain, sera adjoint au Directeur de la nouvelle Direction du Transport Aérien.

M. ASSAILLY (DGAC).- Bonjour, hier, effectivement, une nouvelle organisation s'est mise en place à la DGAC puisque les trois Directions régaliennes DAST, DRE et DPAC ont fusionné en Direction du Transport Aérien. Aujourd'hui, le Directeur est nommé en Conseil des Ministres.

M. LE PRESIDENT.- Merci pour cette information et félicitations pour vous. !

M. AYOUN (DGAC).- Tout d'abord un rappel : l'indicateur global mesuré pondéré, résulte d'une décision qui a été prise par un arrêté 2003 et qui consiste à mesurer le bruit émis par la quasi totalité des mouvements liés au trafic de Roissy. C'est un engagement transparent qui a été pris en 2003 d'installer un réseau de stations de mesure et de publier les résultats de ces mesures.

Pourquoi "global" ? Parce que l'objectif est de mesurer un maximum de mouvements d'avions. On verra tout à l'heure qu'on l'atteint progressivement, mais pas encore totalement.

"Mesuré", c'est donc des mesures, par opposition à certaines réglementations prises en général sur des bruits certifiés.

Et "pondéré" parce qu'il y a une pondération entre le jour, le soir et la nuit.

Conformément à l'arrêté pris en 2003, nous le présentons en CCE après avoir recueilli au préalable l'avis de l'ACNUSA.

L'an dernier, un groupe de travail, qui était prévu par l'arrêté de 2003, a examiné la méthodologie de mesure et de calcul. Il y a eu un gros travail l'an dernier là-dessus qu'on va vous présenter.

Et, bien sûr, le principal de la présentation ce sera les résultats des années 2006 et 2007.

Le processus est de mesurer les bruits des avions sur un certain nombre de stations pré-définies, à 5.000 mètres des seuils de pistes dans les deux sens : atterrissage et décollage.

Pour construire l'indice, on compare le bruit mesuré au bruit d'une période de référence, avant l'arrêté, qui est la moyenne des années 1999-2000 et 2001.

Comme on le voit dans la formule en dessous, je ne vais pas détailler, on fait en quelque sorte des sous-indicateurs de croissance de l'énergie atterrissage : l'énergie de l'année considérée à l'atterrissage divisée par l'énergie de référence à l'atterrissage. On fait la même chose pour le décollage. On prend la moyenne des deux et cela donne l'IGMP.

M. LE PRESIDENT.- Retenez bien la formule parce qu'il y aura une interrogation écrite à la prochaine réunion ! (*rires*)

M. AYOUN (DGAC).- Les mesures de bruit des mouvements de CDG sont réalisées à partir de stations dédiées au calcul de l'indicateur.

L'an dernier, conformément à la demande de l'ACNUSA et à l'arrêté lui-même, il y a eu une réactivation du groupe de travail qui avait travaillé au cours des années précédentes pour fiabiliser les méthodes de calcul. Le groupe de travail est composé de représentants de l'ACNUSA, de la Mission Bruit de la Direction de la Prévention Pollutions et Risques (DPPR), qui va changer de nom aujourd'hui, d'Aéroports de Paris, du STAC et de la DAST.

Aéroports de Paris a un rôle essentiel dans le dispositif puisque c'est Aéroports de Paris qui est responsable de l'installation des stations de mesure, du fonctionnement de ces stations et de produire des mesures. Tandis que les services de la DGAC sont responsables de la production de l'indicateur et de la présentation. C'est ce que je fais aujourd'hui.

Le groupe de travail a ajusté la méthodologie dans le cadre de la même méthode, on parle toujours de l'IGMP. On avait constaté que certains biais statistiques avaient été faits, notamment une des stations de mesure qui

était la plus au sud était à une distance un peu trop grande par rapport aux 5.000 mètres, ce qui faisait que les résultats étaient statistiquement peu significatifs. Néanmoins, les mesures de cette station ont été conservées. En revanche, les résultats n'ont pas été utilisés pour les corrections de distances.

Il a également été tenu compte d'une erreur méthodologique qui avait été faite les années précédentes. En effet, le calcul était fait comme si les avions démarraient exactement au départ physique de la piste alors qu'en réalité les avions partent avec un décalage de l'ordre de 300 mètres du départ de la piste. Dans la correction de distance, il fallait tenir compte de ce décalage.

Ces deux effets ont été pris en compte dans la nouvelle méthodologie.

Tout le détail de ces ajustements sont précisés dans le rapport 2006 qui vous a été remis. Tout cela est parfaitement transparent. Cela a été présenté à l'ACNUSA.

L'arrêté nous demandait également d'avoir au moins 100 mesures sur au moins 4 stations pour déterminer des droites de régression, pour faire des corrections de distance pour un type avion donné. C'est un peu technique, je m'excuse, peut-être que je reviendrai tout à l'heure si on a un peu plus de temps sur cette question.

Tout cela est détaillé dans le rapport.

Les conclusions du groupe de travail, notamment du Service Technique de l'Aviation Civile, sont que les contenus de ces ajustements, les valeurs d'indicateurs présentées, sont sincères et véritables sans biais notables, et qu'il est important de continuer ce qui a été fait, c'est-à-dire d'améliorer les processus de mesure et, si possible, d'améliorer les calculs de régression et de validation des résultats.

Sur ce dernier point, c'est l'avis de l'ACNUSA. Lorsque nous avons présenté le rapport 2006 à l'ACNUSA, le 9 novembre 2007, l'Autorité a approuvé l'évolution de la méthode de calcul vers une intégration plus grande des bruits mesurés et émet un avis favorable sur le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'IGMP 2006. Elle constate que le calcul est à présent fiable et robuste et demande à la Direction Générale de l'Aviation Civile de figer définitivement la méthode d'élaboration afin de permettre d'apprécier l'évolution de cet indicateur dans la durée.

Cet avis est extrêmement important. Lors des années 2003 à 2005, on était encore en phase de construction des méthodes, il a fallu quelques années pour déployer les stations de mesure et les fiabiliser. Et maintenant l'ACNUSA nous demande de ne plus changer l'énergie de référence et de stabiliser complètement la méthode. C'est ce que nous avons fait à partir de

2007.

Les résultats :

Le trafic, M. BRUN vous l'a présenté, je n'y reviens pas.

Le pourcentage de vols mesurés a augmenté continûment avec une petite diminution néanmoins en 2007 parce qu'il y a eu un problème de fiabilité sur une des stations de mesure, un chantier s'était installé à côté. Ce problème a été corrigé et Aéroports de Paris nous dit qu'on est maintenant sur des taux voisins de 80 %. C'est une augmentation tout à fait importante par rapport aux premières années où on avait pour des raisons techniques relativement peu de vols corrélés à des mesures. Maintenant on est sur un pourcentage tout à fait significatif de vols corrélés à des mesures de l'ordre de 70 % à 75 %. On s'attend à ce que ça continue à augmenter parce que toutes les stations sont automatisées, ce qui n'était pas le cas au début.

La valeur de l'indicateur : l'engagement est de ne pas dépasser la valeur 100. L'indicateur augmente continûment légèrement. Il était à 92 en 2006 et il est à 93,1 en 2007.

Je n'ai pas eu le temps d'intégrer l'avis de l'ACNUSA sur la valeur 2007 dans la présentation puisqu'il nous a été adressé hier, mais je vais vous le lire et on pourra le joindre au compte rendu :

"L'arrêté du 28 janvier 2003 institue un indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de Paris-Charles-de-Gaulle, appelé IGMP. Cet arrêté tend à limiter l'énergie sonore engendrée annuellement par l'ensemble du trafic aérien réalisé sur la plate-forme à son niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001.

Lors de la réunion plénière du 9 juillet 2008, le sous-directeur de la Prospective, du Développement et de l'Environnement de la DGAC a soumis pour avis le rapport de présentation des conditions d'obtention de la valeur de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore de Paris-CDG pour l'année 2007...", c'est-à-dire le rapport que vous avez dans votre dossier.

"L'examen des modalités de calcul par les membres de l'Autorité appelle les remarques suivantes :

. ce calcul a été réalisé conformément à la méthode approuvée et recommandée en 2006 par l'Autorité.

. la valeur de l'indicateur s'élève à 93,1 (92 en 2006, 91,1 en 2005).

. l'exploitation et le traitement de l'ensemble des données sont sincères et véritables.

Cependant les efforts pour l'observation de mesures directes (31,1 en 2003 et 70,9 en 2007) doivent être poursuivis.

L'Autorité émet un avis favorable à ce rapport de représentation qui

devra être accessible au public dans son intégralité".

M. LE PRESIDENT.- Il est important de souligner à ce stade qu'on arrive sur une méthode de calcul qui est approuvée par un organisme indépendant. Ce n'est pas l'administration qui impose sa méthode de calcul. L'administration a fait les calculs, elle les a proposés et l'ACNUSA les a acceptés. C'est une institution indépendante. Cette méthode nouvelle qui entre en jeu devrait donner satisfaction et, en tout cas, ne plus changer.

M. AYOUN (DGAC).- La suite de la présentation, ce sont des éléments plus analytiques, je ne sais pas si on a le temps, Monsieur le Préfet ? Sinon je suis à votre disposition pour répondre aux questions.

M. LE PRESIDENT.- Je pense qu'il vaut mieux laisser cela dans les dossiers. C'est un peu technique, tout cela. C'est très bien mais je suis déjà en train de voler sans visibilité, si je puis me permettre. Mais si vous le voulez, on peut continuer.

M. AYOUN (DGAC).- Je ne vais pas détailler, simplement on essaie d'expliquer pourquoi l'indicateur augmente moins vite que le nombre de mouvements. Le nombre de mouvements augmente de 2 % alors que l'indicateur augmente de 1 %. Ce qui explique ce genre de choses est un mixte d'effet de modernisation des flottes et de structure entre jour/soir/nuit qui a été relativement stable. Ce sont les principaux facteurs explicatifs et on essaie, année après année, de comprendre un peu mieux l'évolution de l'IGMP.

Merci, Monsieur le Préfet.

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

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- Quelques remarques concernant l'IGMP. M. AYOUN nous dit que cela concerne la quasi totalité des mouvements et ensuite il nous dit que c'est 70 %. Entre 70 % et 100 %, je n'appelle pas ça la "quasi-totalité". Dans les 30 % qui manquent, on a des appareils de mesure qui tombent en panne. Peut-être que Aéroports de Paris ou la DGAC n'ont pas les moyens financiers pour faire ces mesures.

Dans les vols qui sont non répertoriés, on nous dit : il y a 63.000 vols. C'est parce que le temps de mesure a dépassé 60 secondes. On peut penser, en tant qu'association, que si l'avion fait plus que 60 secondes de

bruit, cela veut dire qu'il est très bruyant. Ce qui veut dire aussi qu'on a supprimé de cet indicateur 63.000 vols qui sont très bruyants.

Nous avons des petits doutes sur la fiabilité de cet indicateur.

On avait un ancien indicateur qui en 2007 était à 97. On pense que, comme le brut continue à augmenter, il allait bientôt atteindre 100. On s'est dit : "là, il va falloir prendre des mesures puisqu'on ne peut pas dépasser 100", "ils vont forcément faire quelque chose : peut-être supprimer des vols de nuit, peut-être plafonner Roissy". Eh bien, non ! On change l'indicateur, comme ça on n'est plus à 98 %, on est à 93. Et puis on peut continuer !

Merci.

M. LE PRESIDENT.- On va peut-être prendre toutes les questions.

M. TOURNAY (AREC Plaine de France).- Le rapport de présentation parle d'une valeur d'une énergie sonore. On se base toujours sur une énergie sonore. Or dans cette énergie, il y a une totalisation du niveau de bruit mais il y a un facteur qui n'est jamais pris en compte, c'est la répétitivité des survols.

C'est-à-dire que si les avions sont à l'avenir de moins en moins bruyants, on pourra avoir un chiffre d'énergie globale peut-être plus favorable avec un nombre de mouvements qui aura augmenté de 10 ou 15 ou 20 %.

Par conséquent, cette répétitivité de passages doit être prise en compte. Je sais que c'est une difficulté. C'est quelque chose dont on a déjà discuté à l'échelon européen puisqu'à Bruxelles on avait évoqué ce problème en disant : effectivement, le nombre de passages doit intervenir.

Dans ce document, le nombre de passages n'intervient pas. Par conséquent, aux gens qui sont sous les trajectoires on a beau leur dire que l'indicateur global est plus favorable que l'année dernière, s'il y a plus d'avions... !

C'est quelque chose qu'il faudra absolument voir. Je pense, Monsieur AYOUN, qu'on a déjà dû vous en parler de nombreuses fois.

Merci, Monsieur le Préfet.

M. EON (Val d'Oise Environnement).- Ma question est un peu plus triviale par rapport à tout ce qui a été dit. Il s'agit du problème de Goussainville essentiellement qui est directement survolé. Il y a une balise à Goussainville, on l'avait signalé depuis plusieurs années, qui n'est en fait jamais survolée par les avions. Elle est au vieux pays de Goussainville. Elle rentre vraisemblablement dans les calculs. Compte tenu des modifications de

trajectoires, les avions décollent beaucoup plus vers le nord facilement à 500 ou 600 mètres latéralement de la balise.

Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'installer cette station de mesure plus au nord, là où réellement il y a le plus de nuisances. ? Pour les raisons que j'ai évoquées :

Premièrement, beaucoup de déviations nord. Si vous regardez la revue "Entre riverains", on voit toujours, je ne sais pas pourquoi, 1 ou 2 % de déviations nord et 0 ou 1 ou 2 % sud.

Deuxièmement, la présence du doublet nord qui fait qu'un certain nombre d'avions décollent sur la piste qui était essentiellement réservée aux atterrissages, cette piste est encore à 300 ou 350 mètres plus au nord que la précédente, donc s'éloigne encore de la balise de mesure.

Cette balise est très mal placée, n'est jamais survolée par les avions et il serait peut-être temps de regarder ce problème.

Je vous remercie.

M. HOUBART (CIRENA).- C'est vrai, Monsieur le Préfet, que ces histoires de formules, d'indices, c'est très compliqué, d'autant plus que ces indices changent. Aujourd'hui, on parle de l'IGMP. Encore très récemment, puisque c'est dans votre arrêté sur le Plan d'Exposition au Bruit, Monsieur le Préfet, on parlait d'indice Lden.

Je voudrais revenir à l'indice Lden. Dans votre arrêté sur le Plan d'Exposition au Bruit, vous avez fixé, Monsieur le Préfet, des valeurs d'indice à ne pas dépasser selon les zones A, B, C et D du Plan d'Exposition au Bruit. C'est très bien, ces niveaux d'indice, mais faut-il encore pouvoir mesurer ce qui se passe sur le terrain et, quand une anomalie est détectée, prendre des mesures rectificatives, non pas de l'indice mais prendre des mesures pour que le bruit soit moindre et descende au niveau de l'indice indiqué.

Or, dans nos communes situées dans le nord-ouest francilien au-delà de la zone D, nous avons demandé à l'ACOUPHEN de faire des mesures en indice Lden et ACOUPHEN a signalé, tout cela a été communiqué, que l'indice Lden relevé dans nos communes était de 54.

Dans votre arrêté, Monsieur le Préfet, vous dites que l'indice Lden de la limite extérieure de la zone D est de 50. Ce qui voudrait dire que, normalement, nos communes devraient être sous un indice Lden inférieur à 50. Or, elles sont à un indice 54 qui est d'ailleurs presque celui de la zone C qui est de 56.

Quelle mesure comptez-vous prendre, Monsieur le Préfet, pour réduire la nuisance au-delà de la zone D et ramener l'indice Lden à ce que vous avez fixé dans votre arrêté PEB, c'est-à-dire inférieur à 50 pour toutes

les communes au-delà de la zone D ? Ce n'est pas le cas aujourd'hui, Monsieur le Préfet.

M. AYOUN (DGAC).- Je vais donner quelques éléments de réponse. Il y a des questions qui sont de deux natures : sur l'IGMP et sur les nuisances.

Les questions posées sur le fait qu'on vise à donner une information sur 100 % des mouvements. Je confirme que oui, c'est bien cela. Dans le processus de calcul, il y a deux cas de figure :

Le cas de figure où une mesure est directement corrélée de façon physique et mathématique et prouvée à un mouvement, c'est le cas de 75 % des mouvements en 2006 ou de 71 % en 2007 ;

Et puis, il y a les autres mouvements. Ceux-ci sont réintégrés dans le calcul de l'IGMP avec des méthodes qui consistent à dire : comme les bases de données donnent le type d'avion, on connaît exactement pour ces avions l'énergie moyenne puisqu'on l'a mesurée par ailleurs à partir des 75 % autres et donc, on arrive à reconstituer, même s'il y a une petite marge d'erreur, l'énergie sonore de ces mouvements. On n'ignore pas 25 % des mouvements. On donne un indice qui est représentatif de la totalité des mouvements.

L'objectif, je vous le confirme, est bien de tendre vers un taux de mesure directe le plus élevé possible.

Sur les causes que vous avez mentionnées, vous parlez de panne de stations de mesure. Effectivement, il y a eu quelques pannes, il y en a eu surtout au début, mais cela diminue beaucoup maintenant. La dernière station automatisée a été installée en février 2008, et cette cause de panne devrait devenir de plus en plus faible.

Quant au sujet un peu technique que vous avez mentionné, les événements de plus de 60 secondes, les spécialistes de l'acoustique avaient émis cette réserve de principe sur la méthode au début en disant qu'il fallait faire attention pour être sûr que cela représente bien un mouvement d'avion, d'où la nécessité de prendre un événement suffisamment court. Actuellement des recherches sont faites par le STAC et Aéroports de Paris pour tester cette hypothèse et on espère récupérer davantage de mesures par la suite par la prise en compte de cela.

M. PERI (ADVOCNAR).- Ils sont supprimés actuellement ?

M. AYOUN (DGAC).- Ils ne sont pas pris en compte dans les

mesures directement utilisables, ils font partie des 20 ou 25 % dont on a parlé tout à l'heure.

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- Cela veut dire que l'indicateur est sous évalué.

M. AYOUN (DGAC).- On ne peut pas dire cela. Un évènement de plus de 60 secondes peut être un bruit parasite qu'il est difficile de déterminer. On ne peut pas d'emblée savoir. Mais il y a des travaux là-dessus, notamment d'application de méthodes de traitement du signal pour récupérer ces informations.

Comme l'a souligné, Monsieur le Préfet tout à l'heure, c'est de la méthodologie parfaitement traçable. Cette histoire d'évènements de 60 secondes a été le résultat du groupe de travail de 2004 qui a été strictement appliqué et si on s'aperçoit qu'on peut gagner en information là-dessus, on le fera.

Il y avait d'autres questions de nature différente.

La dernière question portait sur la station de Goussainville, on va regarder ce point. Effectivement, il y a une station qui s'appelle W3 qui n'est pas très loin. On va poser la question à Aéroports de Paris.

M. EON (Val d'Oise Environnement).- J'avais déjà posé plusieurs fois la question mais je n'ai pas eu de réponse. Si possible, ne pourrions-nous pas être associés à cette étude ?

M. AYOUN (DGAC).- Je peux organiser une réunion avec le Laboratoire d'Aéroports de Paris. Je tiens à rappeler quand même que les stations de mesure au sens de l'IGMP ne sont pas la gêne ressentie par la population...

M. EON (VOE).- Excusez-moi, c'est pourtant l'essentiel !

M. AYOUN (DGAC).- ... c'est un indicateur d'énergie sonore, c'est-à-dire qu'il mesure l'émission de bruit résultant de l'activité de l'aéroport. La station de mesure ne va pas être implantée là plutôt que là parce qu'il y a une population importante. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas une information essentielle, c'est une information qui doit être vue par ailleurs mais ce n'est pas le sujet de l'IGMP.

Cela rejoint la dernière question : si on veut regarder spécifiquement quelle est la population gênée, quel est le bruit subi par une zone de population, effectivement il faut des stations de mesure spécifiques.

M. EON (Val d'Oise Environnement).- Je ne parlais même pas de population, je parlais de trajectoires des avions. Elle n'est pas sous les trajectoires des avions. J'oublie le problème de population qui existe par ailleurs mais ce n'était pas l'objet de la question, je n'ai parlé que de la trajectoire des avions.

M. AYOUN (DGAC).- Les stations de mesure au sens de l'IGMP sont placées physiquement à des endroits qui sont prédéterminés et qui sont dans l'alignement des pistes, à 5 kilomètres de part et d'autre.

Si on veut avoir par ailleurs des informations sur le bruit subi dans un endroit géographique donné, il faut effectivement compléter par des mesures supplémentaires.

M. HOUBART (CIRENA).- On a joué ce rôle de compléter vos informations puisqu'on a missionné avec l'ACRENA l'ACOUPHEN. C'est un organisme réputé, reconnu de tous en la matière, ce sont des gens sérieux. Ils sont venus chez nous faire des mesures de bruit très précises avec un relevé sur plusieurs jours. Ils ont fait un rapport très détaillé, vous avez peut-être dû l'avoir, Monsieur le Préfet, mais je pourrai vous le transmettre. Ce rapport indique très clairement que l'indice Lden mesuré sur les villes au-delà de la zone D est à 54 alors qu'il devrait être inférieur à 50.

Quelle mesure, Monsieur, comptez-vous prendre pour qu'on ramène ce bruit à un indice Lden inférieur à 50 ? C'est ça la question. On complète, en fin de compte. Vous avez aujourd'hui des systèmes de mesure du bruit dans une zone de 5 kilomètres. Mais nous, nous sommes bien au-delà de ces 5 kilomètres. On est à plus de 30 kilomètres des pistes de Roissy. On a un bruit qui est supérieur à l'indice Lden défini par Monsieur le Préfet.

Je ne comprends pas. Qu'est-ce qui se passe ? A quoi cela sert-il de définir des indices Lden pour ne pas les respecter ? S'ils ne sont pas respectés, c'est qu'il y a une raison. Il faut aller voir. Il faut se poser des questions et puis peut-être prendre des mesures.

M. LE PRESIDENT.- Tout cela est noté, il y a sûrement quelque chose. Vous vouliez ajouter quelque chose ?

M. PERI (ADVOCNAR).- J'ai une question pratique d'application de cet indice. Quand on regarde vos tableaux, les vols de nuit atteignent la limite ou vont atteindre certainement en 2008 la limite maximum permise par le décret.

Je voudrais savoir simplement quelle mesure va être prise pour corriger ce phénomène et pour limiter les nuisances ? je parle des atterrissages de nuit.

M. AYOUN (DGAC).- Excusez-moi mais je ne comprends pas très bien la question. Vous parlez de quel décret ?

M. PERI (ADVOCNAR).- En lisant vos tableaux, on s'aperçoit que l'énergie cumulée calculée par l'indicateur... ceux qui sont dans la documentation que vous nous avez remise. On voit que l'énergie globale à l'atterrissage en 2007 est 3,07¹³ et vous nous indiquez par ailleurs que l'énergie maximum de référence est de 3,08¹³. On en déduit qu'au train où cela est parti, en 2008, on va avoir atteint la limite.

La question, c'est : quelle mesure va être prise pour faire en sorte que l'on ne dépasse pas la limite pour les atterrissages de nuit ?

M. AYOUN (DGAC).- L'engagement porte sur l'indice, sur l'énergie pondérée, en prenant la moyenne jour/nuit des atterrissages/décollages. Si vous regardez chacun des composants, atterrissages et décollages, il se trouve que, pour l'année considérée, 2007, on est inférieur à l'énergie de référence pour les atterrissages et pour les décollages. L'engagement qui a été pris porte sur la moyenne des deux.

M. PERI (ADVOCNAR).- Je ne sais pas si l'engagement qui a été pris porte sur la moyenne, mais vous nous donnez des chiffres détaillés, jours/soirées/nuits et global. Maintenant, si vous nous dites que c'est uniquement le global qui compte, c'est encore un biais dans le système.

M. AYOUN (DGAC).- Vous parlez de quels chiffres exactement ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de reprendre ce sujet à un autre moment, il faut que tout ceci soit fait au cours d'une discussion entre vous deux.

Monsieur BLAZY ?

M. BLAZY (Maire de Gonesse).- Justement, je pense qu'il faudrait, Monsieur le Préfet, qu'il y ait un comité permanent qui se réunisse et qui se saisisse d'un certain nombre de sujets dont cette question de la nuit qui est la question essentielle. Je pense que ce serait bien, Monsieur le Préfet, dès que ce sera possible, que ce comité permanent puisse se réunir. Il y avait eu, il y a quelques années, un travail qui avait été fait sur la question des vols de nuit. Et puis cela a été rangé convenablement dans un tiroir.

Aujourd'hui, il faut reprendre cette question parce que c'est la question essentielle.

M. LE PRESIDENT.- Là, il y a des questions très précises qui sont posées, le comité permanent début septembre se réunit, réfléchit sur les questions, les travaille, et c'est dans ce cadre qu'il peut y avoir des discussions plus approfondies qu'au cours de cette réunion plénière.

Merci beaucoup. Il est 12 heures 23, à 12 heures 45 on lève la séance, donc Monsieur AYOUN, en quelques minutes, pouvez-vous nous présenter le transport aérien et le Grenelle de l'Environnement ?

*

Les engagements de l'aviation dans le contexte du Grenelle de l'environnement par la DGAC.

M. AYOUN (DGAC).- Vous savez tous qu'il y a eu un grand travail du Gouvernement et bientôt du Parlement sur le Grenelle de l'Environnement. Le projet de loi sur le Grenelle de l'Environnement vient d'être déposé et sera discuté dans le courant de l'été ou après l'été.

Le transport aérien est mentionné dans plusieurs articles de cette loi. Je mentionne quelques-unes des dispositions :

- . une priorité à la recherche ;
- . un accent mis sur l'intermodalité. Par exemple, privilégier le train à l'avion sur les courtes distances, améliorer l'accès aux aéroports par les transports ferrés et collectifs.
- . le renforcement des aides à l'insonorisation etc.

Ce sont, de mémoire, quelques-unes des dispositions qui sont proposées dans la loi Grenelle.

Pour ce qui est des autres applications un petit peu plus

spécifiques du processus du Grenelle de l'Environnement dans l'aviation, il y a également deux événements à mentionner :

Le premier, c'est ce qu'on a appelé le 4 décembre 2007 "les premiers travaux pratiques du Grenelle de l'Environnement". Cela a été une série de mesures prises pour s'attaquer plus spécifiquement au problème du bruit autour des aéroports avec :

- . la notion de moins de bruit autour des aéroports parisiens ;
- . une meilleure prise en compte des riverains des aéroports avec des moyens financiers ;
- . la réforme de l'ACNUSA.

Je vais aller très vite parce que les sujets ont été évoqués.

Pour ce qui concerne le bruit, relèvement de 300 mètres des altitudes d'interception. Je ne vais pas en parler beaucoup plus. C'est juste un petit dessin qui a été fait par les services de la Navigation Aérienne qui montre que cette mesure, qui consiste à relever de 1.000 pieds l'endroit où l'on fait un palier, diminue le bruit de l'ordre de 3 décibels à une distance moyenne de 25 kilomètres autour de l'aéroport. Je n'en parle pas plus parce que je crois, Monsieur le Préfet, que vous organiserez un comité de suivi spécifique sur ces questions à la rentrée. C'est quelque chose qui est extrêmement important pour la réduction du bruit autour des aéroports à une certaine distance.

Deuxième sujet : des moyens financiers supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation. On en a parlé tout à l'heure, avec notamment l'objectif à la fois de stabiliser les ressources et de les augmenter là où il y avait des dossiers en attente : Orly et Nantes. On en a parlé tout à l'heure.

Une disposition qui concerne Roissy a été de créer une tranche de soirée, au nom du principe "pollueur payeur", dans le barème de la taxe. Comme dans le Lden, on pondère plus la soirée par rapport à la journée, cela se retrouve également dans le barème de la taxe.

On a annoncé le 4 décembre également un décret, qui est en cours de préparation, visant à mettre en place un taux préférentiel d'aide dans le cadre d'opérations groupées.

Troisième volet des engagements du 4 décembre sur le bruit : la réforme de l'ACNUSA. Il s'agit de rendre le dispositif encore plus sûr juridiquement qu'il ne l'est aujourd'hui. Il y a eu quelques contentieux, il s'agissait de régler cela, notamment autour de la transparence de la procédure d'instruction. La loi qui est en préparation permettra, en réintégrant la CNPN dans l'ACNUSA d'améliorer, de sécuriser le dispositif et de l'accélérer.

Il est possible également, mais ce n'est pas encore arbitré, que

l'ACNUSA voit également ses compétences étendues à d'autres sujets que le bruit.

Deuxième grand thème : la convention du 28 janvier 2008.

C'est une démarche volontaire de l'ensemble des acteurs du transport aérien : Aéroports de Paris, Air France, la Fédération de l'Aviation Marchande, l'ensemble des constructeurs français qui sont associés dans un groupement qui s'appelle GIFAS, l'Union des aéroports de France et la DGAC. L'ensemble de ces acteurs s'engagent sur des actions concrètes pour améliorer l'environnement. Quand on dit environnement, c'est vraiment multidimensionnel : c'est le bruit, l'objectif étant de diminuer le bruit de moitié à terme ; c'est diminuer les émissions de CO² ; et diminuer les émissions d'oxyde d'azote.

Toutes les composantes du secteur ont été mobilisées. Je ne vais pas détailler l'ensemble des dispositions mais je peux vous dire que tous les efforts qui sont mentionnés, par exemple, la modernisation des flottes des compagnies, la transparence sur les émissions de CO₂, la mise en place du Conseil pour la recherche aéronautique française qui va être installé d'ici quelques jours, toutes ces actions ont été très concrètement engagées. Je peux vous annoncer aujourd'hui qu'un rapport, dans les toutes prochaines semaines, devrait être publié sur l'avancement de cette convention du 28 janvier.

Cette convention porte sur une durée de 4 ans. C'est un effort de longue haleine. Et il y aura un rapport annuel et il y aura même, pour cette année, un rapport semestriel.

Troisième et dernier sujet qui est dans la problématique du Grenelle de l'Environnement, même si l'annonce a été faite un petit peu avant puisque le Président de la République, quand il a inauguré le nouveau terminal de Roissy en juillet 2007, a annoncé le lancement d'une charte pour le développement durable pour l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Il a confié cette mission à M. DERMAGNE, Président du Conseil Economique et Social de la République. La lettre de mission lui donne pour objectif de remettre son rapport à la fin du mois de septembre.

C'est cette mission qui va définir les nouvelles règles du jeu, le contrat entre l'aéroport, son activité, et les riverains en travaillant notamment sur les aspects environnementaux et le partage des retombées économiques.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur AYOUB.

Y a-t-il des questions ?

M. KRUISSEL (ADVOCNAR).- C'est une question, si vous le

permettez, Monsieur le Préfet, qui est hors sujet. C'est par rapport aux travaux qui sont prévus au mois d'août sur la piste nord. Il y a deux ans, il y avait déjà des travaux sur la piste nord, en plein été, à un moment où le trafic est très intense. On va donc reporter le trafic de la piste nord sur la piste sud où il y a une population survolée qui est beaucoup plus importante.

Est-ce que, par hasard, vous ne pourriez pas programmer des travaux à un moment où le trafic aérien est plus supportable pour les riverains, c'est-à-dire l'hiver ?

M. LE PRESIDENT.- Qui peut répondre ?

M. REVIRON (DGAC).- C'est difficile de répondre pour le compte d'Aéroports de Paris. On enregistre. De mémoire, parce que j'ai vu cela il y a quelques jours, le doublet nord continue à être en fonctionnement et le maximum de vols continuera à passer dans les conditions habituelles. C'est uniquement les 900 derniers mètres qui sont traités, c'est-à-dire ceux qui n'avaient pas pu être faits il y a deux ou trois ans. Le reste de la piste est en activité et continuera à être utilisé.

M. DAILLY (MNLE 93).- Merci, Monsieur le Préfet, de me donner la parole.

Par rapport à tout ce qui vient d'être dit, il ne faudrait peut-être pas se tromper d'objectif. De notre point de vue, les chiffres qui viennent d'être présentés montrent quelques frémissements, mais il ne faudrait pas que ces progrès conduisent à une augmentation des volumes d'avions au motif qu'ils sont moins bruyants. Le risque est que les gestionnaires viennent à raisonner en quantité de bruit constant. C'est un petit peu l'effet pervers de l'indicateur bloqué à 100 qu'on essaie par quelques acrobaties dans le calcul de maintenir à ce niveau-là.

Notre association sera très attentive à d'éventuelles pratiques allant dans ce sens. Mais face à ces nouvelles avancées technologiques, nous demandons une programmation qui conduise, non pas à une stabilisation mais une dégressivité du volume annuel des bruits autorisés.

Merci, Monsieur le Préfet.

M. HOUBART (CIRENA).- Monsieur le Préfet, j'avais une question sur le relèvement de 300 mètres d'altitude. Dans le document du Grenelle, on le voit, c'est écrit noir sur blanc, cela a été annoncé comme cela aussi par les médias, la DGAC parle de réduction de 50 % du bruit par un relèvement de

300 mètres de l'altitude. Et pour Roissy, de toute façon, il faudra attendre 2011 pour l'avoir, on ne sait pas trop pourquoi, mais c'est comme ça. Si vous pouvez nous expliquer pourquoi il faut attendre 2011, ce serait très bien.

Par ailleurs, comment peut-on dire qu'un relèvement de 300 mètres tel que cela a été annoncé par la DGAC et les médias donne une réduction de 50 % du bruit alors que, de l'avis de l'ACNUSA elle-même, la réduction de bruit ne va être que de 1,5 décibels pour des niveaux de bruit qui sont supérieurs à 60 décibels. C'est vrai, c'est un petit gain mais il ne faut pas dire que c'est 50 % de réduction du bruit. Il y a un vrai problème de présentation aux riverains. Ce n'est pas très honnête.

Mon autre question ou autre remarque, toujours dans ce document du Grenelle, c'est toujours un problème de communication, à la page 53, on entend parler de l'activité de Roissy : ok c'est très bien, vous l'avez dit, pour le chiffre d'affaires, pour l'emploi, c'est formidable. C'est le côté positif des choses, mais jamais on ne parle du côté négatif.

C'est vrai que le côté négatif des choses aujourd'hui n'est supporté que par les riverains et les survolés. Ce sont les pollués qui supportent toute la nuisance et toutes les conséquences de la nuisance sur leur santé et sur leur patrimoine. Ces choses-là ont un coût énorme. C'est ce qu'on appelle les coûts externes.

On aimerait qu'un jour ou l'autre on fasse la part des choses entre les coûts positifs de Roissy (chiffre d'affaires, emploi) et les coûts négatifs de Roissy (santé des riverains et survolés et décote immobilière).

M. ROUX (Environnement 93).- Dans le projet de réforme de la CNPN, on regrette que les associations ne puissent plus participer aux délibérations.

M. AYOUN (DGAC).- Il est exact qu'une des vertus du système CNPN était effectivement d'associer le milieu professionnel et les associations au débat. C'était utile pour la connaissance mutuelle des compagnies, des associations et des professionnels.

On a proposé dans le projet de loi qui va être soumis au Parlement à la fin de l'année que les associations et les professionnels restent dans le dispositif et participent aux délibérations sur les infractions, de telle sorte qu'ils puissent être écoutés et entendre ce qui se dit. On a essayé de préserver cette partie qui nous paraissait très utile du dispositif CNPN dans le nouveau dispositif ACNUSA.

M. ROUX (Environnement 93).- Donc les associations

participeront aux délibérations ?

M. AYOUN (DGAC).- Elles seront consultées. Ce sera à titre consultatif, elles pourront faire entendre leurs avis.

M. TOURNAY (AREC).- Je voudrais rebondir sur la CNPN. C'est qu'il est écrit quelque part que les associations seront présentes. Deux associations pour l'ensemble des aéroports français et qui n'auront pas de voix délibérative. On l'a dit à l'ACNUSA et à plusieurs reprises dans des rencontres, ce seront deux strapontins pour l'ensemble de la France. Et c'est très différent de ce qui se passe aujourd'hui.

M. ASSAILLY (DGAC).- Pourquoi les associations n'ont pas voix délibérative ? L'ACNUSA est une autorité indépendante, la CNPN disparaît, c'est l'ACNUSA maintenant qui prononce et qui écoute. Les associations seront là pour participer au débat mais les associations ainsi que les professionnels n'auront pas droit de vote parce qu'ils ne sont pas indépendants. C'est tout.

M. TOURNAY (AREC).- Roissy est de loin la plate-forme aéroportuaire qui collectionne les dossiers examinés. Roissy pourrait très bien être présent une fois tous les cinq séances parce qu'il y a dix aéroports en France qui sont concernés. C'est ça qui est important.

Je crois qu'il y a un déséquilibre entre la gêne subie par la plus grande plate-forme aérienne en France et les possibilités de présence d'associations de Roissy. Encore une fois, j'ai employé le mot strapontin et ce sera effectivement un strapontin. Il y en a deux. C'est écrit quelque part pour l'ensemble des plates-formes aéroportuaires françaises, c'est-à-dire dix aéroports.

M. LE PRESIDENT.- Dans la conclusion, je vous dirai des choses là-dessus.

M. LAGOUTTE (MNLE 93).- Dans la convention sur le Grenelle de l'Environnement, je suis un peu déçu parce qu'à aucun moment on ne parle pour la plate-forme de Roissy, parce que la pollution c'est l'avion mais aussi la voiture et les camions, du déplacement des salariés. Quand on lit l'engagement d'Aéroports de Paris, à aucun moment, il ne parle dans son engagement du déplacement des salariés. Il y a 80.000 salariés qui travaillent

sur la plate-forme. 90 % viennent en voiture. Je ne développe pas.

L'aéroport international de Strasbourg a pris des engagements concernant les transports en commun. Je voudrais savoir...

M. LE PRESIDENT.- On y pense, c'est une très bonne idée et...

M. LAGOUTTE (MNLE 93).- 90 % des salariés viennent en voiture. C'est une pollution incroyable.

M. LE PRESIDENT.- ... je pense que même Aéroports de Paris, je ne voudrais pas parler en leur nom, mais pour en avoir discuté avec le Président, il pense qu'il faut faire de gros efforts pour le transport des employés qui travaillent sur l'aéroport. Ce sera une question qui sera évoquée bientôt.

Monsieur ?

M. CERVERA (ROSO).- J'ai une question pour la DGAC. On a récupéré un livre qui est très bien fait, un petit fascicule intitulé "mesurer et comprendre le bruit au voisinage des aéroports" qui est fait par la DGAC et cautionné par l'OACI. On y apprend que les PEB sont faits avec les groupes moto-propulseurs et que les relevés de bruit sont faits à partir de 2 kilomètres à l'atterrissage et au décollage à partir de 6 kilomètres. Il y a un non sens que j'ai du mal à comprendre. C'est une question technique qui s'adresse à la DGAC.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il y a des normes internationales sur les stations de mesure de bruit. Vous parlez là en fait de la certification. C'est à partir de ces mesures-là qu'on fait des calculs pour créer les courbes et notamment tracer les plans de gêne sonore et les plans d'exposition au bruit.

Ce sont des calculs et c'est bien parce qu'il s'agissait de calculs sur des mesures de certification faites vingt ans avant dans certains cas que, dans cette CCE, des gens ont souhaité mettre en place un système mesuré. C'est justement pour cela qu'on a mis l'indicateur global de bruit en sachant que, ce faisant, on fait un peu avancer la science.

Sur cette affaire-là, c'est bien parce qu'il y avait d'énormes inconvénients à travailler simplement sur les trois points de mesure des bruits de certification qu'il y a eu un réseau de mesure de bruit beaucoup plus important. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous. Mais il ne nous appartient pas, au niveau français, de définir où doivent être mises ces

stations de mesure puisque cela se définit dans le cadre de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale.

M. CERVERA (ROSO).- Vous concevrez, Monsieur, que ce n'est pas logique qu'il soit plus près à l'atterrissage et plus loin au décollage alors que c'est là qu'ils font le plus de bruit. Il y a quelque chose que je ne comprends pas.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est bien pour cela qu'on a mis en place un système encore de mesures in situ. Ce que vous décrivez, c'est les défauts d'un système in vitro. On a mis en place un système de mesures in vivo avec quelques problèmes de corrélation pour les avions qu'on n'avait pas pu attraper au passage, mais le but est d'arriver à 100 % de bruit mesuré sur un nombre de points de mesure beaucoup plus important.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ...

M. PENEZ (Nature Environnement 77).- Je voudrais faire une remarque sur la charte de développement durable de Roissy. A titre personnel, je pense que c'est un véritable marché de dupes. Je n'y crois absolument pas.

Il y a eu en 2004 une disposition législative qui portait la création de la communauté aéroportuaire. A ma connaissance, aucun décret d'application n'est paru, alors que la vocation de cette communauté reprend en grande partie tous les éléments que la charte a priori propose.

Je voudrais savoir pour quelle raison cette communauté n'a jamais vu le jour.

M. LE PRESIDENT.- Je note mais je ne peux pas vous répondre.

M. PARENT (SNCTA).- L'intervention que je vais faire se veut uniquement technique, elle n'est absolument pas polémique. Je suis riverain aussi et avant tout. Je ne parle pas du tout du bien fondé ou non des vols de nuit. Je suis riverain et, des avions, il en vole aussi la nuit au-dessus de chez moi.

Je ne parle pas du bruit, je voudrais juste parler d'un point de vue technique de l'existant, comment on fait pour le gérer à l'heure actuelle.

Je suis nouveau dans cette commission, j'ai pris la suite d'un

collègue et il me semble qu'il y a une énorme incompréhension due notamment à certaines méconnaissances. Tout à l'heure, on parlait de bruit qui diminuait de 1,5 décibels. Le bruit est une échelle logarithmique et quand on enlève 3 décibels, on divise le bruit par deux. C'est juste scientifique, c'est ce qu'on m'a appris à l'école.

Tout à l'heure, une personne de Goussainville, je crois, disait : "je ne comprends pas, les avions qui décollent de la piste nord, quand ils ont à dévier, tournent vers le nord". La réponse technique, c'est ce que je fais tous les jours quand je vais au travail, quand un avion me demande de dévier, je ne peux pas le tourner vers le sud parce qu'il y a d'autres avions qui décollent, ceux de la piste sud. Cela risque de faire un peu plus de bruit que le bruit des réacteurs si je le tourne vers le sud.

Tant que les personnes, je sais que ce n'est pas forcément facile, n'auront pas touché un peu plus du doigt le réel, le pourquoi du comment, l'aspect technique sur comment on fait pour éviter que les avions se rentrent dedans, il est difficile de se rendre compte des impératifs.

Il y a notamment plusieurs éléments en région parisienne qui interfèrent et qui ne permettent pas en pratique d'écouler le trafic aérien comme on souhaiterait l'écouler en théorie.

La première des choses, c'est qu'en région parisienne il existe beaucoup de zones : il y a des zones dans lesquelles on trouve tous les avions commerciaux, et rien d'autre ; il y a des zones dans lesquelles on trouve des avions non commerciaux, c'est ce qu'on appelle l'aviation générale, et on ne trouve aucun avion commercial ; il y a des zones militaires, la France a énormément de zones militaires qui sont totalement impénétrables par les avions civils ; et il y a des zones sans avion pour différentes raisons, une des plus connue étant qu'au-dessus de Paris on ne peut pas y passer en dessous de 7.000 pieds.

La région parisienne, c'est aussi le fait qu'il n'y a pas qu'un seul aéroport. Aujourd'hui, on parle de Roissy, mais la région parisienne, c'est plusieurs aéroports. Il y en a deux principaux : Roissy et Orly qui sont importants et qui sont complètement distincts avec des contrôleurs qui sont pour certains à Orly et pour d'autres à Roissy, avec des zones tampons entre les deux, impénétrables par les uns et par les autres. Il y a de l'espace de perdu. Mais il y a aussi d'autres aéroports. L'aéroport de Beauvais, par exemple. Si les avions de Beauvais partaient tous vers le nord, cela faciliterait la vie, sauf que les avions qui partent de Beauvais partent vers le sud et sont à intégrer et à croiser avec tous les trafics d'Orly et de Roissy. Et donc cela complexifie la situation.

Il y a aussi le fait que les avions sont soumis aux lois de l'aérodynamique. On ne peut pas demander tout et n'importe quoi aux avions.

Il y a des choses qu'on peut raisonnablement leur demander mais il y a aussi des choses qui sont mécaniquement impossibles sous peine de tomber.

Il y a aussi la réglementation qui interdit certaines pratiques. Certaines vont dans le bon sens. Les approches à vue sont interdites maintenant pour maîtriser les trajectoires et éviter qu'elles passent au-dessus des habitations.

Contrôleurs et pilotes, nous sommes aussi et avant tout riverains et citoyens. Il est bien évident que si on pouvait se débrouiller pour qu'il y ait zéro émission de bruit et zéro pollution de CO2 et de NO2, on le ferait avec joie. Il y a des impératifs, des avions à faire passer avec des passagers et, quand on prend tous l'avion, on a aussi envie de voyager en toute sécurité.

On fera donc tout ce qui est possible dans le cadre du Grenelle de l'Environnement pour améliorer le système global mais il faut aussi être conscient qu'il y a des choses qui seront, au mieux, très difficiles, voire pour certaines impossibles.

J'ai presque fini, Monsieur le Préfet... quand j'étais dans mon apprentissage à l'Ecole Nationale d'Aviation Civile, nos trois missions étaient les suivantes dans cet ordre de priorité: sécurité, capacité, environnement. Depuis trois ou quatre ans, c'est parfaitement clair, l'ordre est devenu le suivant : sécurité, environnement et capacité. L'environnement passe avant la capacité.

C'est très bien, comme je l'ai dit, je suis riverain, il n'y a aucun souci là-dessus. Mais la mission n° 1 reste et restera toujours la sécurité. Vous demandiez pourquoi le relèvement des altitudes d'interception de 1.000 pieds était si difficile et ne pouvait pas être mis en pratique avant 2011, je vous répondrai que 2011, ce n'est peut-être même pas gagné. Je ne dis pas que cela ne sera pas fait en 2011...

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, il va falloir qu'on arrête, je suis désolé. Ne rentrons pas dans les polémiques, ni dans les explications trop techniques. Je suis très content de votre intervention parce qu'elle montre au fond les deux facettes de notre discussion : à la fois ce que vous venez de dire et ce que nous avons entendu des associations et des élus montre que, dans ce travail autour des aéroports, il faut concilier des choses inconciliables. Nous allons essayer de le faire.

Bien entendu, en ayant à l'esprit plusieurs choses : premièrement la sécurité, c'est le premier point, et c'est un point incontournable. Mais aussi la nécessité de garder ce poumon économique que sont nos aéroports.

C'est pour cela qu'il est important que le comité permanent se réunisse.

D'abord qu'il y ait la visite de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. C'est important de le faire parce que cela permet de connaître un peu les métiers des uns et des autres. Et que chacun puisse s'exprimer, qu'on explique et qu'on sache le pourquoi des choses, même si on n'est pas d'accord.

Deuxièmement, je vous demande, dès la première quinzaine du mois de septembre, de réunir le Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement pour que les questions qui ont été posées ou qui n'ont pas pu être posées et qui seront encore posées par des questions écrites que vous pouvez nous envoyer soient examinées et qu'on puisse y apporter les réponses les plus sûres possibles. Il ne faut pas que nous ayons des incompréhensions entre nous, même si on n'est pas d'accord. Au moins que l'on dise : voilà comment, voilà pourquoi etc. Et qu'on arrive, petit à petit, à trouver la solution la meilleure.

Je vous remercie pour cette réunion qui était importante et intéressante.

Je vous souhaite à toutes et à tous d'excellentes vacances. Ne prenez pas trop l'avion, prenez aussi le train si vous n'allez pas trop loin ! Et, en tout cas, merci. Je vous dis à très bientôt !

(la séance est levée à 13 heures)

* * *