

SOMMAIRE

Charte de l'environnement : état d'avancement des travaux du groupe de travail.....	4
Présentation par l'ACNUSA de l'étude sur les populations survolées par les aéronefs en provenance ou à destination de l'aérodrome de Paris-le Bourget.....	23
Plan d'Exposition au Bruit : présentation de la procédure d'élaboration	44

**COMMISSION INFORMELLE
DE CONCERTATION DE L'AERODROME
DE PARIS-LE BOURGET**

Mercredi 6 juillet 2005

*La séance est ouverte à 15 heures 45 sous la présidence
de M. Jean-François CORDET, Préfet de Seine-Saint-Denis.*

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs,

Je suis heureux d'ouvrir cette séance de la commission informelle de concertation dont je n'ai pas l'habitude mais que vous connaissez bien puisqu'elle s'est déjà réunie à trois reprises depuis son installation. C'est donc la cinquième fois qu'elle se réunit sous cette composition ici en Seine-Saint-Denis.

Je remercie les collègues qui sont ici représentés pour les autres départements.

Vous avez un mode de travail qui est naturellement déjà très largement connu de la part des uns et des autres. Vous avez un ordre du jour qui a été largement entamé avec un certain nombre de points dont il convient de voir aujourd'hui l'état d'avancement.

Je voudrais simplement pour ma part vous dire, c'est peut-être un peu prétentieux en commençant cette séance, que je souhaiterais que cette commission informelle soit le moins longtemps possible informelle et qu'elle devienne une vraie Commission Consultative de l'Environnement. Le point qui m'intéresse fortement et qui intéresse aussi les élus, c'est que nous parvenions dans des délais les moins longs possibles, et si possible les plus brefs, à mettre en place le Plan d'Exposition au Bruit.

A partir du moment où nous serons entrés dans la phase de mise en place du PEB, et je crois qu'on peut y entrer désormais

assez rapidement compte tenu des travaux effectués, nous pourrions en même temps mettre en place une vraie Commission Consultative de l'Environnement et, par conséquent, rentrer dans la procédure que les uns et les autres vous connaissez bien, ou que certains d'entre vous connaissent dans d'autres sites pour participer à d'autres commissions consultatives.

C'est pour nous l'élément essentiel : il s'agit d'un document d'urbanisme qui est fondamental dans l'appréciation qu'on peut avoir, au sein de chacune des communes, des politiques locales qui peuvent être menées. Et je souhaite donc qu'on puisse rentrer dans cette phase le plus rapidement possible.

Cela n'empêche pas qu'il y a d'autres travaux menés de concert. Ces travaux sont importants.

Pour notre ordre du jour, il y a deux points fondamentaux qui vous seront exposés :

Le premier concerne l'état d'avancement dans l'élaboration de la charte de l'environnement. C'est la suite des groupes de travail qui ont été mis en place précédemment.

Le second est la présentation par l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires de l'étude sur les populations survolées par les aéronefs. Je remercie le président de l'ACNUSA d'être ici aujourd'hui à mes côtés.

Le troisième point qui, comme je le disais tout à l'heure, revêt pour moi une importance particulière, non pas que les autres aient une importance moindre, c'est la présentation de la procédure d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Je rappelle que ce PEB est inexistant sur l'aéroport du Bourget mais qu'il est existant et parfois en phase de réactualisation sur d'autres grands aéroports. Mais, au Bourget, nous ne sommes pas en phase de réactualisation, nous sommes en phase d'élaboration. Il faut élaborer ce PEB et je compte naturellement sur la passion et le travail de chacun pour que nous puissions le réaliser le plus rapidement possible.

Voilà les quelques propos d'introduction que je souhaitais tenir. Nous avons un temps limité pour la conduite de

cette réunion et si l'on pouvait garder à peu près une demi-heure par point à l'ordre du jour, ce serait bien. Cela permettrait d'avoir un exposé relativement bref et de laisser le temps à la discussion et aux questions des uns et des autres.

Le premier point à l'ordre du jour étant relatif à la Charte de l'environnement, est-ce que M. DIMITROV peut nous faire le point d'avancement, notamment le point des résultats des travaux effectués par le groupe de travail mis en place le 22 juin 2004.

1 – Charte de l'environnement : état d'avancement des travaux du groupe de travail sur l'élaboration de la Charte de l'Environnement.

M. DIMITROV (rapporteur).- Merci, Monsieur le Préfet.

Comme vous l'avez rappelé, après des travaux préliminaires qui ont duré pendant environ une année avec trois groupes travail qui ont réfléchi sur la matière d'une Charte de l'Environnement, votre prédécesseur a décidé, lors de la dernière réunion au mois de juin 2004, de mettre en place un groupe travail pour la rédaction de la Charte dont il m'a confié l'animation.

Ce groupe de travail s'est réuni à de nombreuses reprises : nous avons eu six réunions plénières et deux réunions d'un groupe restreint de rédaction. La participation des personnes qui s'étaient inscrites a été assidue. Un travail important s'est affiné au cours des réunions.

Au début, on a travaillé sur la structure d'une charte avec un préambule dont le contenu a fait l'objet de pas mal de discussions et qui reste encore à préciser et un corps de charte qui pourrait comporter trois thématiques de réflexion :

Une partie sur la mesure du bruit, la caractérisation de l'exposition au bruit, plus éventuellement la caractérisation des autres types de nuisances qui affectent le voisinage de l'aéroport ;

Une deuxième partie qui est la maîtrise de ces impacts environnementaux pour ce qui concerne à la fois le bruit et les autres types de nuisances subies ;

Une troisième partie concernant tout ce qui est information, consultation et les relations de l'aéroport avec son environnement aussi bien du point de vue économique que social.

Les diverses réunions ont permis d'élaborer un premier projet vers la fin de l'année 2004 sur lequel il a été acquis un certain nombre de points. Il a été considéré souhaitable de travailler au-delà du texte de la Charte sur un programme d'actions.

Des propositions ont été faites par les représentants des collectivités territoriales sous la forme d'un projet de programme qui s'inspirait assez largement de la Charte de l'environnement de Cannes-Mandelieu avec une adaptation au contexte de l'aéroport du Bourget qui est sensiblement différent.

Ces propositions d'actions ont été successivement examinées au cours des dernières réunions du groupe de travail. Le travail est encore en cours et devra se poursuivre à la rentrée.

Néanmoins, dès à présent, on peut considérer qu'un certain nombre de points ont été acquis avec plus ou moins de précision.

En revanche, il y a un certain nombre de pierres d'achoppement sur lesquelles l'avancement est moins évident.

Pour ce qui est des points positifs, on peut noter qu'en matière de caractérisation des nuisances, des acquis ont fait l'objet de consensus, aussi bien en ce qui concerne la mesure du bruit qu'en ce qui concerne le suivi des trajectoires. La matérialisation sur le terrain est déjà commencée et devrait se terminer dans les prochains mois. Les représentants d'Aéroports de Paris pourront certainement donner des précisions sur le sujet.

Indépendamment des points de mesure fixe, il y aura des campagnes temporaires qui donneront une vue d'ensemble sur l'exposition au bruit.

Des cartes de survol seront établies pour identifier le problème du survol des populations en fonction des diverses trajectoires et du décompte du nombre de vols avec une différenciation par tranche de hauteur.

Il a également été acquis que des courbes d'environnement sonore seraient établies annuellement pour caractériser globalement l'exposition au bruit autour de l'aéroport.

Pour les autres nuisances environnementales, des dispositifs de surveillance seront mis en oeuvre sur les rejets liquides et gazeux.

L'ensemble permet une caractérisation de la situation autour de l'aéroport.

En ce qui concerne la réduction des nuisances, certains points ont fait l'objet d'accord, au moins de principe, mais reste à préciser notamment le problème des arrivées de vols de nuit qui est un problème crucial sur lequel il a été admis que la recherche serait faite d'une certaine limitation des arrivées pendant la période 22 heures - 6 heures en fonction soit de la masse des appareils, soit des niveaux d'émission sonore puisque la gêne effective résulte du niveau d'émission et n'est pas forcément en relation directe avec la masse.

En ce qui concerne les décollages qui font l'objet de mesures de limitation extrêmement strictes, il a été acquis que les dérogations seraient suivies avec rigueur et donneraient lieu à des informations sur leur raison d'être.

En matière de décollages, des recommandations seront effectuées et adressées aux pilotes pour limiter les décollages qui se font en extrémité Est des pistes pour les éloigner des populations proches.

Des mesures pourront être définies pour ce qui concerne le remplacement des appareils les plus bruyants, ce qui permettra une amélioration moyenne de la flotte selon des incitations à préciser.

Il a été demandé par l'ensemble des collègues qu'un programme de recherche puisse être entrepris par la DGAC pour

rechercher les moyens d'avoir un relèvement des hauteurs de vol puisque c'est un sujet de préoccupation pour les populations même relativement éloignées de la plate-forme, tout ceci étant conditionné par l'organisation de la circulation aérienne de l'ensemble de la région. C'est un travail compliqué et qui demande un certain temps mais dont le principe pourrait être inscrit dans la Charte.

Enfin, des programmes d'action seront également précisés sur le contrôle et l'amélioration en matière de rejets liquides et gazeux, l'ensemble faisant l'objet d'une approche environnementale globale du type certification ISO 14001.

Voilà pour les points qui ont réellement progressé.

Ceci étant, il faut reconnaître qu'il y a des points de vue assez divergents et difficiles à concilier sur trois points essentiellement :

Il y a le problème de l'existence ou non, il y a une demande en ce sens, d'un plafonnement global du trafic. C'est quelque chose qui est abordé dans la Charte de Cannes mais qui ne se présente pas dans les mêmes termes dans le cadre du Bourget.

Il y a une demande mais les utilisateurs de la plate-forme ne sont pas a priori favorables à prédéfinir des enveloppes globales de trafic.

D'une façon générale, le problème des vols d'affaires de nuit soulève des objections de principe, certains considérant que les justifications de ces vols la nuit ne sont pas suffisantes et que des solutions alternatives pourraient peut-être être trouvées.

Dernier point pour lequel il y a une difficulté majeure : à la fois les collectivités territoriales et les associations de riverains souhaiteraient que l'aéroport puisse bénéficier d'un plan de gêne sonore. Ce qui pose un problème de nature législative puisque les aéroports qui peuvent en bénéficier sont définis dans le cadre législatif et le Bourget ne remplit pas les critères, alors que les populations proches de la plate-forme peuvent en bénéficier au titre de la proximité de l'aéroport de Roissy. Il y a un problème de continuité du bénéfice de ce genre de protection.

Voilà le point où on en est actuellement. Les travaux reprendront à la rentrée, début septembre. On devrait pouvoir arriver à des formulations consensuelles à la fois sur le préambule de la Charte et sur les actions qui auront été retenues et qui seront regroupées dans les différentes thématiques, ceci pour avoir la perspective d'un accord de l'ensemble des parties sur un document.

Il restera à trouver des réponses adaptées pour les trois points que je viens d'évoquer, il y a quelques instants, dont la question de l'ensemble du trafic annuel de la plate-forme et la possibilité ou l'impossibilité d'avoir un dispositif d'aide à l'insonorisation du type plan de gêne sonore comme cela existe pour l'aéroport voisin.

Voilà, Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette présentation des travaux du groupe de travail dont vous aviez la présidence.

Merci de la clarté de l'exposé à la fois sur les points d'accord qui me semblent être relativement importants et sur les points de désaccord puisqu'il semble qu'il y en ait trois, le dernier me semblant ne pas être un point de désaccord puisqu'il n'y a pas de réalité législative. Je ne crois pas que cette assemblée fasse encore le droit ou vote la loi. Mais cela veut dire qu'il y a sans doute une réflexion à lancer sur ce sujet.

La discussion est naturellement ouverte.

Merci également de la méthode de travail puisque vous avez bien indiqué que nous étions dans une méthode de travail qui se poursuivait et que la prochaine réunion conduisait à essayer de trouver notamment des solutions sur deux des trois points de blocage pour la signature d'une charte de l'environnement.

Sans doute y a-t-il des éléments complémentaires d'information à apporter ou des observations ou des réactions de la part des membres de cette assemblée ?

Y a-t-il des observations ?

M. GREGOIRE (Gonesse).- L'exposé qui vient de nous être présenté résume de façon très synthétique les travaux des groupes de travail. J'ai participé à un certain nombre d'entre eux avec fidélité et je dois rendre hommage à Monsieur qui en est l'animateur de sa rigueur, de sa constance et de sa diplomatie.

Il a été conduit à cerner finalement trois problèmes qui ne relèvent pas forcément de la décision qui pourrait être prise puisque ce n'est qu'un avis qui pourrait être donné. Mais ce sont les trois problèmes de fond.

Va-t-on au Bourget vers une maîtrise et un plafonnement du trafic ?

On nous disait que le Bourget, c'était 50.000 mouvements mais les 50.000 sont déjà dépassés et on est en route maintenant pour bien au-delà.

Ce qui n'est sans poser évidemment des problèmes pour une région si fortement urbanisée, à la limite de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise. Là encore, vous comprenez que les populations qui sont sous les avions de Roissy voient aussi maintenant un développement du Bourget et tout cela fait un ensemble qui devient préoccupant puisqu'à Roissy on nous dit 4, 5 ou 6 % par an de développement et qu'au Bourget on nous parle 3, 4 ou 5 % par an de développement. Ne riez pas parce que les 6 %, c'est le taux pour 2004. Et par conséquent, ce n'est pas un chiffre farfelu. C'est un chiffre réel.

Vous comprenez bien que ce développement qui laisse aller l'aviation au fil de l'eau, pas de maîtrise, pas de plafonnement, on subit un développement un peu anarchique du trafic suivant la demande notamment en matière économique.

C'est un problème sur lequel d'autres instances évidemment auront à délibérer et à décider. Quant à nous, nous sommes pour une maîtrise, pour un plafonnement du trafic.

En ce qui concerne les vols de nuit, c'est un des problèmes sur lequel nous butons dans ce groupe. Ce groupe de travail aurait beaucoup avancé si ce problème avait été solutionné.

Or vous le savez comme moi, les vols de nuit au Bourget, c'est pour l'Etat la possibilité de se poser et de décoller quand il veut. Rien à dire. Pour les missions de solidarité internationale, il faut partir la nuit. Rien à dire.

Mais en ce qui concerne l'aviation d'affaires, et je sais que Monsieur qui siège en face de moi ne sera pas d'accord puisque nous nous sommes affrontés dans le groupe de travail, il est certain que, si aucun avion d'affaires ne décolle la nuit, c'est vrai, beaucoup atterrissent la nuit, c'est aussi vrai.

Et par conséquent, nous avons là à traiter ce problème pour empêcher à notre avis l'aviation d'affaires, comme c'est le cas pour Orly. A Orly, les avions d'affaires ne se posent ni ne décollent la nuit, il faudrait qu'on arrive également à cette situation et alors, on pourrait marcher vers l'ISO 14001 dans de meilleures conditions.

Quant au PGS, c'est certain qu'on s'achemine vers un PEB, Plan d'Exposition au Bruit. S'il existe, il sera reconnu. Et s'il est reconnu, il appelle des mesures de protection contre le bruit. C'est logique. Et on ne peut pas non plus avoir de PGS pour se protéger du bruit s'il n'existe pas un Plan d'Exposition au Bruit qui reconnaisse le bruit. Les deux sont liés. Il y en a même certains qui pensent qu'ils devraient être un plus liés, non pas se fondre totalement mais avancer ensemble.

Sur ce troisième point, s'il y a un Plan d'Exposition au Bruit reconnu, il va de soi que le PGS réglementairement, légalement, devrait trouver sa solution car c'est d'une logique imparable.

Par conséquent, les trois points évoqués par le rapporteur sont trois points très importants. Pour une commune comme celle que je représente qui actuellement est totalement en zone C du Plan d'Exposition au Bruit, menacée de la zone B dans tout son sens si on suit le développement du trafic à 620.000 ou 680.000 mouvements, c'est-à-dire une situation où le renouvellement urbain n'est plus possible, nous sommes aussi en situation d'être touchés par un Plan d'Exposition au Bruit pour Le

Bourget et nous allons même nous trouver dans l'intersection des deux tout au moins sur une partie du territoire.

Cela n'est pas sans conséquence car les dernières surfaces qui pourraient être, à la rigueur, l'objet de construction, ne le seront plus. Ce qui fait que, par exemple, l'aire de nomades qu'on voulait installer dans une partie qui est hors PEB sera incluse dans le PEB du Bourget, à l'intersection des deux. Je prends cet exemple mais je pourrais en prendre d'autres, Monsieur le Préfet.

M. LE PRESIDENT.- Je ne pourrais que vous recommander de la faire vite avant, je ferme la parenthèse.

M. GREGOIRE (Gonesse).- J'entends bien, telle est notre volonté.

On retrouve exactement au Bourget les mêmes problèmes qu'à Roissy et avec les mêmes solutions à trouver concernant les vols de nuit et développement du trafic.

Cela fait 34 ans que je suis élu de ma ville. J'ai passé la moitié de mon temps d'élu à m'occuper de ces problèmes d'avions et d'urbanisme. Il vaudrait mieux maintenant qu'on passe le relais à quelqu'un qui construise un nouvel aéroport un peu plus loin et lui donner les missions qui pourraient peut-être être résolues plus rapidement.

Le groupe de travail ne fait qu'enregistrer des problèmes qui sont les problèmes de la cohabitation de la vie économique, de la vie urbaine, du développement des aéroports, et qui appellent des solutions tout à fait nouvelles. Sinon l'un va écraser l'autre. De ce point de vue-là, attention ! Je le dis pour les élus de la Seine-Saint-Denis : faites attention au PEB !

Le PEB, c'est ce qui empêche l'urbanisation, c'est ce qui empêche les constructions. Et je ne sais pas si tout le monde perçoit bien quelles peuvent en être les conséquences dans des régions aussi urbanisées avec des concentrations qui sont les nôtres.

On est en plein dans les problèmes généraux avec les spécificités du Bourget, certes.

Monsieur, malgré ses qualités d'animateur, est bien obligé de constater les différences d'appréciation qui existent. Il l'a fait aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Merci de votre intervention. Si vous posez, lors de chaque intervention vous présenter, cela permettra à la sténotypiste de prendre le nom des intervenants.

M. PICQUET (Communauté d'agglomération Plaine-de-France et adjoint au maire de Garges-les-Gonesse).- J'ajouterai, par rapport à ce que vient de dire M. GREGOIRE, qu'on a l'impression, en dépit des alertes qu'on a pu déclencher à diverses reprises, que l'on a une démarche à l'envers. On laisse l'urbanisation se faire et puis, un beau jour, comme on ne maîtrise pas le développement de l'aviation ou qu'on ne l'anticipe pas, qu'on ne voit pas les choses avant l'heure pour le développement d'un troisième aéroport ou d'une plate-forme mieux adaptée et moins entourée de zones urbanisées, alors on génère un tas de contraintes qui remettent en cause l'urbanisation existante.

On voit, par exemple, à Garges, qu'on vient de refaire avec un certain nombre de millions d'aide de la Région une remise à niveau de l'ensemble du vieux pays. Mais si c'est pour avoir un PEB qui nous paralyse et qui le condamne définitivement, je trouve cela quand même déplorable. C'est la réfection des voiries etc. pour essayer de remettre à peu près à niveau l'état dans lequel les populations existantes se trouvent. Je trouve que c'est un peu dommage qu'on en arrive à ce genre de choses, à ces dépenses colossales avec les espoirs qui sont associés et qui se terminent finalement par un fiasco total.

Tout simplement parce qu'on est, à chaque fois, au coup par coup, on en rajoute un peu, on repousse les frontières pour les besoins de l'aéronautique, sans tenir compte de l'existence des autres.

Ce qui est bien plus grave dans ce domaine encore, c'est qu'on subit les contraintes de plein fouet parce que les contraintes de PEB seront surtout subies par le Val d'Oise. Vous pouvez le regarder, c'est le Val d'Oise qui les subira.

Je comprends qu'on n'ait pas les mêmes réactions tout à fait du côté de la Plaine Saint-Denis parce que finalement ils ne subissent pas ce préjudice.

Par contre, les retombées économiques qui aurait pu être associées s'il y avait eu une démarche un peu plus équilibrée, auraient dû aussi s'équilibrer sur la partie la plus sinistrée. Eh bien, non ! pas du tout ! Dans aucun domaine, que ce soit au niveau du SDRIF ou à quelque niveau que ce soit où on repense la région et le secteur, c'est totalement ignoré. Il n'y a que des paroles de bonne volonté qui ne laissent aucune trace.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. CRUCIANI (ADNA 92).- A mon tour, je voudrais remercier M. DIMITROV pour la rigueur et la clarté de son exposé qui a bien résumé le sens des travaux.

Les populations que je représente aujourd'hui dans le département des Hauts-de-Seine sont véritablement excédées. Je pense que vous seriez tous surpris autour de cette table si certains des membres de nos associations vous exprimaient comme ils le font à nous-mêmes le ressentiment profond qu'ils ont à l'égard des nuisances sonores créées par les avions.

En tant qu'association, on se rend bien compte qu'on ne peut pas tout bouleverser d'un coup et c'est pourquoi on fonde de gros espoirs dans cette charte qui permettrait de marquer une étape. On sait qu'il faut procéder par étape et on souhaite sincèrement avoir suffisamment d'avancées pour dire à nos mandants : "voyez comme on progresse, on peut signer, on est sur la bonne voie" sans qu'ils en soient amenés à des positions comme celles que j'entends régulièrement. Et je vous assure qu'elles sont effrayantes.

Mais j'insiste, pour cela il faut que nous ayons des acquis concrets. On ne peut pas se contenter de promesses ou de renvoi à des dates ultérieures ou de vagues perspectives qui ne se traduiraient pas par des actes.

C'est pourquoi, dans la première partie de l'exposé de M. DIMITROV, il y avait un certain nombre de points qui, certes, ne sont pas des points durs, et sur lesquels on peut progresser, il ne faudrait surtout pas les minimiser parce que ce sont des pistes de progrès. Et si les décisions relèvent dans certains cas des ministères, de la DGAC, Monsieur le Président, je pense que vous transmettez au ministre de tutelle les demandes afin qu'il agisse le plus rapidement possible, par exemple pour intégrer un certain nombre de recommandations de l'ACNUSA qui, si elles avaient déjà été prises en compte, auraient certainement déjà un peu décongestionné le dossier.

Sur les deux points durs évoqués par M. DIMITROV qui sont les points de crispations majeures, je prendrai un peu le contre-pied du premier intervenant en disant que la croissance même de l'aéroport nous donne la possibilité d'avancer sans qu'il y ait de conséquences fâcheuses pour l'emploi et pour la situation économique du Bourget.

C'est au moment où on connaît des rythmes de croissance importants qu'on peut faire des avancées. Par exemple, restreindre de façon drastique les vols nocturnes, voire même les supprimer totalement comme nous le souhaitons du côté de notre association.

C'est également dans cette perspective qu'on peut s'intéresser à des méthodes de plafonnement. La conjoncture est bonne et c'est dans les périodes de croissance qu'il est plus facile de prendre des mesures de réformes audacieuses que dans les périodes de stagnation.

Le point du plafonnement qui a été soulevé avant moi mérite une attention particulière car, et cela n'a échappé à personne, le trafic du Bourget connaît une mutation. Progressivement, il ressemble de plus en plus à un trafic commercial régulier. Vous avez tous lu dans la presse l'accord signé entre Lufthansa et Net Jet. Cette dernière compagnie, qui a

des avions qui se posent ici au Bourget, est en fait le prolongement des vols réguliers de Lufthansa pour ses passagers de première classe. Les passagers sont centralisés jusqu'à Munich sur un vol régulier en première classe et ensuite dispatchés par des avions d'affaires jusque dans des aéroports comme le Bourget.

Il y a donc une évolution de la nature même du trafic du Bourget qui nous incite à regarder cette question du plafonnement avec d'autant plus d'importance.

Je pense, Monsieur le Président, en tant que représentant des politiques de l'Etat, vous savez parfaitement qu'on ne peut pas laisser augmenter indéfiniment la croissance du trafic aérien alors même que les pouvoirs publics ont pris des engagements extrêmement fermes - par exemple, je pense aux rejets des émissions de gaz à effet de serre - qui ne sont absolument pas compatibles avec un développement sans fin de l'aviation.

Je crois vraiment que les pouvoirs publics peuvent peser dans ces discussions autour de la Charte sur ces points que nous venons d'évoquer.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. PRINCE (MNLE).- Je terminerai sur le sujet sur lequel la personne qui m'a précédé est intervenue, c'est-à-dire sur le problème du trafic.

Il est évident que, dans le cadre de notre réflexion, notre association pense en effet que le trafic aérien nécessite de la part de la société une réflexion qui touchera l'aéroport du Bourget comme les autres.

Cela dit, en ce qui concerne cet aéroport, il y a en effet une situation qui évolue. Il semble de plus en plus qu'on passe d'un aéroport d'affaires avec un trafic individuel ou presque individuel à un trafic de moyen courrier. Vous en avez cité un exemple mais on nous en a cité d'autres dans les groupes de travail, je n'insiste pas, tout le monde est au courant, qui montrent

que cela pose un problème pour un aéroport qui est inséré dans les habitations.

Il est évident que la réflexion qui est engagée et qui est placée sur la problématique "on n'étudiera pas le problème de la gêne sonore", il est hors de question qu'il y ait un plan de gêne sonore en se servant d'arguments administratifs comme cela vient d'être dit à nouveau, ce sont des positions qui ne peuvent amener qu'à des conflits entre les populations riveraines et l'aéroport du Bourget.

Il me semble que ce n'est pas le moment, je veux dire par là que ce genre de position qui vise à nier la réalité, est une position qui n'est pas de ce siècle.

Il faut au contraire concilier les activités humaines avec les problèmes d'environnement. Par conséquent, il ne s'agit pas de tenter de se voiler la face.

Parmi les problèmes, je passerai très vite sur le restant puisque M. GREGOIRE a développé un certain nombre de choses, mais sur les vols de nuit, y compris sur les vols sanitaires et sur les missions militaires ou les missions d'Etat, on n'a aucune information. Quelles ont-elles été ? Est-ce que vraiment, dans cette zone urbanisée, c'est leur place ? c'est-à-dire finalement est-ce qu'on ne peut les mettre que là ? Est-ce qu'elles sont réellement de nuit ? On sait, ce n'est pas une critique des militaires, c'est une réalité des militaires de ne pas prendre en compte les problèmes d'environnement, ils foncent, malheureusement il y a des gens autour. Et est-ce que vraiment on prend toujours en compte cet aspect ? Est-ce qu'il n'y a pas des départs la nuit qui pourraient être faits le jour ? Mais disons que l'Armée n'en a rien à faire quant à savoir si c'est le jour ou la nuit. On ne sait pas. Et apparemment, on nous dit qu'on ne saura pas parce que secret d'Etat.

Je pense que cela aussi, c'est du siècle dernier. Il faut que la société évolue, il faut que des choses passent dans le domaine de la transparence et, du coup, qu'on étudie si vraiment c'est nécessaire au Bourget ou s'il n'y a pas d'autres plates-formes qui pourraient le faire. S'il y a un autre endroit où il n'y a pas de

gêne, pourquoi ne pas les mettre dans un tel endroit plutôt que dans un endroit où il y a de la gêne ? Ce qui ne veut pas dire qu'il faut reporter cela sur d'autres gens.

Mais est-ce qu'on a bien adapté les choses ?

En tout cas, nous pensons, contrairement au représentant des Compagnies que je n'ai pas en face de moi mais presque en face de moi, que les vols de nuit pour un trafic d'affaires ne sont absolument pas justifiés et que, là aussi, il faudra prendre en compte les difficultés des populations qui sont déjà dans les difficultés.

Monsieur le Préfet, je tiens à le dire comme cela, parce que, dans l'état actuel des choses, malgré tout le travail positif fait sur les aspects annexes, qui ne sont peut-être pas mineurs mais qui sont annexes, on est placé dans la situation actuelle où il est hors de question qu'on signe la Charte de l'environnement et qu'on passe sous silence les nuisances que l'évolution de l'aéroport du Bourget va apporter.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Madame ?

Mme BRIDOUX (Plaine Commune).- Je voudrais revenir sur le positionnement qui a été pris par les élus de la Communauté d'agglomération.

Pour ce qui est du travail effectué, ils s'en félicitent. C'est un travail qui vise un plan d'actions de réduction des nuisances qui affectent la qualité de l'air mais aussi l'environnement sonore. C'est donc un travail qui apparaît comme positif.

Les élus se sont positionnés pour un plafonnement des vols à cause du Plan d'Exposition au Bruit qui comporte des contraintes en matière d'urbanisme et de développement local sans contrepartie financière, sans aide aucune à travers un Plan de Gêne Sonore.

Toute la problématique est là : des contraintes qui pèsent sur le développement local sans qu'on ait des aides pour les surmonter. Au-delà de ça, il y a un débat qui s'est engagé sur l'aspect santé publique puisque des populations survolées subissent des nuisances sonores importantes. Et que dire de la qualité de l'air qui s'ensuit ! Il y a tous ces débats qui font qu'aujourd'hui le positionnement des élus de Plaine Commune est celui- là. Pour le moment, le débat reste ouvert.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Madame.

Y a-t-il d'autres interventions sur ce sujet ?...

Comme il faut que nous travaillions ensemble, ce sera ma méthode de travail, je souhaite que nous prenions acte pas à pas de ce qui a constitué des accords, que nous puissions avancer pas à pas sur les problématiques qui existent encore et qui doivent conduire à un moment ou un autre à trouver des compromis parce qu'il faut en trouver dans ce domaine.

Je rêve aussi d'une France pastorale et rurale mais on n'y reviendra pas. Je suis ici le représentant d'une République avec ses règles et ses institutions et je les appliquerai avec mes moyens et, je le souhaite, avec l'accord des uns et des autres.

Nous sommes entrés dans une phase qui est une phase procédurale...

M. GREGOIRE (Gonesse).- Pas lorsque la République est dans l'erreur !

M. LE PRESIDENT.- Jusqu'à présent, je n'ai pas le sentiment qu'elle soit dans l'erreur, elle est dans une phase de concertation, nous ne sommes pas arrivés à la décision.

Je souhaite qu'on puisse poursuivre cette discussion, acter les différents points d'accord, acter les désaccords s'il doit y en avoir, cela fait partie là aussi de la vie démocratique de notre pays, essayer peut-être d'ailleurs dans d'autres instances, parce

que ces instances ne sont pas faites non plus pour qu'à chaque fois on retrace le ressenti de chacun sans arriver à des solutions, de constituer des groupes de travail spécifiques pour trouver des accords, y compris sur des compromis à trouver, en prenant d'ailleurs en considération le problème technique qui peut conduire à des conditions différentes que celles dans lesquelles nous sommes aujourd'hui. C'est sans doute le seul moyen d'avancer.

Je propose que nous actions aujourd'hui les points d'accord qui ont été obtenus au cours des dernières réunions de ce groupe de travail, que nous puissions lors de la prochaine réunion de ce groupe essayer de trouver des solutions de compromis au moins sur deux points.

Le troisième point, qui était de ma part un peu provocateur, mais c'était pour dire simplement que je ne peux pas faire appliquer des règles qui n'existent pas, ce qui n'empêche pas qu'on puisse faire appliquer la logique des règles, pour répondre à M. PRINCE. Mais je ne saurai pas aller au-delà parce que je n'ai pas mandat pour aller au-delà.

Voilà ce que je pouvais vous dire aujourd'hui.

Vous avez à poursuivre le travail. S'il le faut réfléchissons à la possibilité de scinder peut-être avec des spécialistes ou des représentants particuliers sur chacun des points qui ont été élaborés. Je pense aux vols de nuit. Tout à l'heure, vous avez distingué les différents éléments qui caractérisent les vols de nuit : les vols de l'Etat, les vols humanitaires, les vols privés. Il y a peut-être des choses à rechercher dans ce cadre-là, je n'en sais rien, ma connaissance n'est pas suffisante.

Il faut sans doute sérier les problèmes à l'intérieur d'une même dominante qui est celle des vols de nuit pour trouver des solutions. En tout cas, je le souhaite parce qu'il faudra bien qu'on arrive à signer ensemble une charte de l'environnement. C'est le vœu que je rappelle ici.

Etant entendu que tout ceci n'est pas à dissocier du Plan d'Exposition au Bruit. Le Plan d'Exposition au Bruit, c'est avant tout un document d'urbanisme, cela n'est pas autre chose, avec ses

contraintes et ce sont des contraintes qui sont partagées. Lorsqu'on prépare un POS ou un PLU, on relève également les contraintes qui peuvent exister dans une commune. Ce sont des contraintes qu'il convient d'élaborer ensemble, c'est pour ça qu'on y reviendra dans un autre cadre qui est celui d'une commission qui sera une commission officielle cette fois-ci et non pas une commission informelle.

S'il n'y a pas d'autres interventions sur ce sujet, on peut passer au deuxième point de l'ordre du jour.

Je vous donne la parole, Monsieur le Président.

2 – Présentation par l'ACNUSA de l'étude sur les populations survolées par les aéronefs en provenance ou à destination de l'aérodrome de Paris-le Bourget.

M. LERON (ACNUSA).- Merci, Monsieur le Préfet.

Mesdames, Messieurs, je suis heureux d'être avec vous cet après-midi.

Nous avons préparé un document en octobre 2004 sur l'estimation des personnes survolées par les aéronefs à destination ou en provenance de Paris-Le Bourget. Cela nous avait été demandé car nous avons déjà fait deux ou trois fois la même opération sur les aéroports de Roissy et d'Orly. On nous avait dit : "mais pourquoi ne le faites-vous pas sur Le Bourget ?".

Nous avons préparé ce travail pour une réunion qui aurait dû se tenir en décembre de l'année dernière. Mais peu importe, je souhaitais en faire la primeur à cette commission informelle. Et je vous remercie de nous avoir permis de le faire.

Vous avez le document sous les yeux. Mon collaborateur, Philippe LEPOUTRE, va vous présenter les principaux éléments.

J'attire simplement votre attention sur un point : le trafic d'Orly et de Paris CDG est d'environ de 2.000 avions par jour.

Le trafic du Bourget, c'est 200 avions.

J'attire votre attention sur le fait que les populations survolées sont très importantes sur Le Bourget mais elles le sont par dix fois moins d'avions par jour.

Etant entendu que sur Orly et Paris-Charles-de-Gaulle, on a pris jusqu'à 3.000 mètres d'altitude parce qu'on pouvait le faire. Sur le Bourget, c'est un point de correction sur lequel vous pourriez travailler ultérieurement, on ne l'a fait que jusqu'à 2.000 mètres parce qu'au-delà, vous avez du trafic qui vient de Roissy ou qui vient d'Orly, et on ne sait pas démêler les trafics. Donc le vrai trafic du Bourget, on l'a pris jusqu'à 2.000 mètres d'altitude.

Cela représente 200 avions par jour contre 2.000 sur les deux principaux aéroports de la région parisienne.

M. LEPOUTRE (ACNUSA).- J'espère qu'on va pouvoir projeter les quelques slides qui permettent d'étayer le propos.

Je vais vous indiquer le principe de l'étude, sans projection malheureusement, en espérant que ce sera compréhensible tout de même.

Je voudrais parler de l'objectif de cette étude, l'estimation des populations survolées en 2003 par les avions en provenance ou à destination de Paris - Le Bourget, et insister sur le fait que cette étude est la première estimation des populations survolées dans le bassin parisien par les avions en provenance de cet aéroport. Aucune étude précédente sur le même sujet n'avait jamais été réalisée.

La méthodologie employée est identique à celle qui a été employée pour l'estimation des survols des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly, estimation qui a été faite dès 2002 après la modification de la circulation aérienne en région parisienne. Cette étude avait été reconduite à nouveau avec la même méthodologie de façon à pouvoir faire des comparaisons des populations survolées.

Concernant le trafic, les deux journées caractéristiques de cette situation 2003 sont le 27 juin 2003 pour la configuration face à l'Ouest et le 25 juin 2003 pour la configuration face à l'Est.

Les journées caractéristiques sont des journées reconnues comme étant des journées type de survol en provenance des aéroports.

Comme l'a rappelé le Président LERON, dans ces deux configurations de vent, seuls ont été considérés les flux d'aéronefs situés à moins de 2.000 mètres. Effectivement, au-dessus de 2.000 mètres, la dispersion des survols est telle qu'on ne pouvait plus sur une carte indiquer des zones de survol parce que les avions partent au-dessus de 2.000 mètres dans tous les sens.

C'est pourquoi ces chiffres seront peut-être un peu difficiles à comparer avec les études qui concernent Orly et Paris-Charles-de-Gaulle puisqu'elles avaient été réalisées jusqu'à une altitude de 3.000 mètres, l'altitude de 3.000 mètres étant l'altitude considérée par l'autorité en dessous de laquelle les nuisances doivent vraiment être étudiées avec beaucoup d'attention.

Le nombre de mouvements d'avions, c'est-à-dire atterrissages ou décollages, pris en compte pour évaluer cette population survolée par les aéronefs à destination ou en provenance du Bourget sont pour la configuration face à l'Ouest de 207 mouvements et pour la configuration face à l'Est de 233 mouvements. Ce trafic pris en compte est donc dix fois inférieur à celui de l'étude réalisée pour les deux principaux aéroports parisiens.

Ce qui va être un peu plus difficile à vous commenter sans slides, mais vous l'avez dans les documents qui sont sous vos yeux, c'est la population survolée.

Avant de rentrer dans le détail des tableaux, je ne vais pas y rentrer réellement, il n'y a pas ici d'intérêt formel à le faire, il faut retenir les grands chiffres :

Face à l'Est, et c'est très surprenant par rapport à cet aéroport qui est un aéroport modeste en région parisienne, près d'un million d'habitants sont survolés dont plus de la moitié, 500.000, à moins de 1.000 mètres d'altitude.

On insiste sur ce point parce qu'effectivement des survols entre 0 et 1.000 mètres sont des survols très bas, très polluants et gênants.

Face à l'Ouest, le nombre de personnes survolées est inférieur puisqu'il est de 640.000 habitants en dessous de 2.000 mètres dont 165.000 à moins de 1.000 mètres.

Vous constatez, quand vous regardez les tableaux, pour la configuration face à l'Ouest, que le plus grand nombre de personnes survolées est, pour la classe de zéro à 1.000 mètres, essentiellement des départs.

Par contre, pour la configuration face à l'Est, on se retrouve dans une situation inverse avec beaucoup plus d'avions en survol à l'arrivée qu'au départ.

En conclusion, on peut dire qu'en provenance et à destination de cet aéroport les survols sont très nettement inférieurs à ceux des autres plates-formes et qu'ils correspondent à des masses généralement beaucoup plus faibles. Mis à part quelques avions qui viennent pour des périodes de réparation ou autres, en général c'est un trafic d'affaires dont les avions sont beaucoup plus petits.

Par contre, c'est aussi un des points importants, les survols concernent une population très vaste qui en fait est comparable en population survolée à celle survolée par les deux plus grands aéroports parisiens.

Pour conclure, l'Autorité rappelle ses recommandations qui sont en fait énoncées depuis plusieurs années dans les rapports d'activité. Les deux recommandations principales sont :

. définir et garantir une altitude minimale par palier afin que les avions ne soient pas trop bas trop tôt. On se rend compte qu'il y a beaucoup de problèmes à l'arrivée. Les problèmes des survols très bas, entre 0 et 1.000 mètres, pourraient peut-être être réduits si l'altitude des avions était relevée.

. mettre en oeuvre chaque fois que possible la procédure d'approche en descente continue qui permet de relever les altitudes.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette présentation tout à fait intéressante qui remet en mémoire les proportions qui peuvent exister entre un aéroport et un autre.

Il est intéressant également d'avoir les observations et les réactions qui peuvent être les vôtres, de prendre en considération les conclusions de l'étude et d'essayer de les intégrer à une réflexion globale avec la possibilité et la capacité à terme de faire évoluer les choses dans le cadre des progrès qui peuvent être accomplis dans la gestion globale des vols sur la région parisienne puisqu'on est dans un secteur qui est partagé par différentes origines.

Y a-t-il des observations sur ce rapport ?

M. GREGOIRE (Gonesse).- Entendons-nous bien par "population survolée".

Je m'amuse un peu, quand j'observe que, pour ma ville, la population survolée est de 5. J'observe également que la population survolée pour Garges est de 112.

Je ne sais pas comment les choses sont appréciées mais, en tout état de cause, il est une première remarque qui s'impose : population survolée, ce n'est pas seulement les gens qui habitent.

Je connais bien les pistes du Bourget. J'ai bien vu leur évolution d'ailleurs. C'est finalement la cinquième piste de Roissy puisqu'elle a rejoint le parallélisme des autres sur Le Bourget.

Avant la piste du Bourget était sécante, elle est devenue parallèle. Et les travaux qui ont été faits, il y a quelques années, avaient pour but de faciliter effectivement les lignes de direction que prenaient les avions. Elles sont donc parallèles.

Mettez-vous au carrefour des tulipes : l'avion va se poser, il nous passe juste au-dessus de la tête, le long de la 17, même qu'un jour un conducteur qui était en train de faire pipi, qui avait quitté sa voiture, et hop ... ! Je vous dis qu'on les voit juste

au-dessus du centre de tri postal qui utilise 800 salariés, à côté de TGX Pharma (?) qui emploie 200 salariés, il y a au moins 1.000 personnes-là qui ne sont pas prises en considération dans vos chiffres parce qu'elles travaillent. Le centre de tri postal travaille nuit et jour, les équipes se succèdent. Il y a quand même des gens qui ne sont pas pris en compte.

Je sais bien que, pour l'ensemble de l'Ile-de-France, c'est difficile, mais pour la région près du Bourget, il faudra revoir les chiffres car les gens qui travaillent sont des gens qui ont besoin aussi d'un peu de sérénité et de paix. Ils subissent aussi l'influence des avions.

Donc quand on dit population survolée, c'est-à-dire maisons survolées. Mais s'agissant des lieux de travail, j'indique que les pistes du Bourget vont passer au-dessus du pôle d'Excellence de 1.100 ha qui est appelé à un grand développement, y compris une nouvelle gare, une liaison RER B – RER D, nous sommes en plein sous la piste du Bourget.

Par conséquent, il faudra apporter un correctif car le lieu de travail est aussi respectable que le lieu d'habitation.

M. DE L'ESTOILE (EBBA France).- Merci, Monsieur le Préfet.

Mesdames, Messieurs, je voudrais remercier spécialement tout les contributeurs animés, certes, par la maison de l'Etat, mais nous avons autour de la table beaucoup de bonnes volontés qui ont contribué aux travaux, et je pense qu'on n'a pas encore pensé à les saluer, cela vaut la peine de le faire : un glossaire a été établi, des documents ont été fournis en très grand nombre, des conférenciers se sont déplacés, des spécialistes sont venus nous expliquer ce qu'étaient l'aérodynamique, le bruit et la pollution des moteurs etc. Les associations de riverains nous ont très bien exprimé leurs points de vue. Donc je pense que cela méritait un petit coup de chapeau, même si, ici ou là, notre impatience parfois des deux côtés de la table a probablement été mise à rude épreuve.

Si j'interviens maintenant, Monsieur le Préfet, c'est très simplement parce que je voudrais saluer le travail de l'ACNUSA.

Je n'ai pas de raison de porter un jugement sur cette agence, ce n'est pas mon propos mais c'est simplement que je voudrais saluer les deux conclusions que vous apportez sur la table qui correspondent strictement à ce que nous recommandons.

Nous, nous savons dire à nos pilotes de faire des approches comme vous les préconisez.

Nous sommes aussi tout à fait d'accord pour étudier avec les services compétents de l'Etat la façon d'augmenter les altitudes des aéronefs à l'approche. Je suis tout à fait de cet avis.

Cependant, M. LERON ne sera pas étonné que je relève cette petite imperfection, je pense qu'il serait faux d'accréditer la thèse dans ce document que c'est parce que l'avion est gros qu'il fait plus de bruit qu'un petit. Vous savez que c'est faux, même si c'est tentant de le dire comme cela.

Nous avons écrit dans ce sens à la Direction Générale de l'Aviation Civile pour bien attirer l'attention sur le fait que l'aérodynamisme de l'avion, sa motorisation et sa façon d'approcher ou de décoller, sont bien distincts dans le bruit qu'il développe par rapport à son poids. Même si c'est vrai qu'il est simple de dire qu'un gros avion fait du bruit.

Je terminerai en faisant observer que nous, aviation d'affaires, sommes une aviation d'entreprises. Nous ne sommes absolument pas la ligne, ni la continuité de telle ou telle ligne, c'est absolument inexact, nous sommes une aviation d'affaires, c'est-à-dire des avions à la disposition d'entreprises, lesquelles ont besoin pour leur vie, pour leurs emplois, de se déplacer de façon la plus optimale possible.

Le Bourget est d'ailleurs la seule des grandes plates-formes de Paris qui reçoit et fait décoller des avions d'affaires. Ils ne vont ni à Orly, ni à Roissy ou de façon très exceptionnelle.

Mon propos en terme de conclusion est le suivant : si autant de tours de la Défense se sont construites depuis 40 ans, n'oublions jamais qu'elles le doivent pour beaucoup d'entre elles à

la capacité qu'ont les hommes d'affaires qui habitent ces tours de se déplacer rapidement dans les cieux européens et mondiaux que nous avons ce développement.

Attention de ne pas manier quelques vieilles craintes ou de faire peur sur de prétendues lignes ou grosseurs d'avions. Nous, ce que nous prétendons, c'est que la vie économique de notre pays a bien besoin de l'aviation d'entreprises et en particulier en ce moment.

Merci.

M. REVILLON (Maire de Bois-Colombes).- Je vous ai écouté avec beaucoup d'attention et donc c'est peut-être parce qu'il y a beaucoup de chefs d'entreprise et de sociétés sur les Hauts-de-Seine que nous sommes particulièrement gâtés par les survols depuis quelques années. Depuis qu'on a amélioré Orly, on a beaucoup détérioré les survols au-dessus des Hauts-de-Seine.

Mais enfin, tous les habitants, surtout ceux des Hauts-de-Seine Nord, ne sont pas des chefs d'entreprise et il est vrai qu'actuellement ce sont de véritables nuisances. En plus, même si c'est très dense, il y a également beaucoup de pavillons.

On peut faire tous les plans d'exposition au bruit, parler d'isolation et de tout ce qu'on veut, si cela consiste à dire aux gens : "mettez des fenêtres pour isoler" mais que vous ne puissiez plus utiliser vos jardins surtout le dimanche soir parce que nous constatons que la recrudescence des vols vers Le Bourget, notamment le dimanche soir et fort tard, est particulièrement flagrante dans ces périodes de l'année.

Je n'ai pas de chiffres exacts, j'ai pris ceux que nous avait communiqués l'ACNUSA, mais vous pouvez constater que le nombre de survols des Hauts-de-Seine, notamment au Nord, est quand même particulièrement important.

En plus, c'est vrai que lorsqu'on calcule les populations, je me pose des questions : je suis le maire de Bois-Colombes mais j'habite d'un côté de la rue et de l'autre côté, c'est Colombes. Est-ce que je suis considéré comme supportant les avions au-dessus de

Colombes et ceux de Bois-Colombes ou uniquement ceux au-dessus de Bois-Colombes ? Bois-Colombes fait 192 hectares et quand je vois le nombre de survols au-dessus de Courbevoie, de la Garenne, de Colombes, d'Asnières et de Gennevilliers, beaucoup de populations qui habitent dans ce bassin profitent de chaque passage.

Je ne sais pas si on trouvera des solutions pour améliorer la situation, je ne suis pas du tout contre le progrès. Beaucoup de personnes qui habitent dans les Hauts-de-Seine utilisent les avions mais, d'un autre côté, elles sont aussi les premières à réclamer pour qu'on améliore la situation. J'ai même des pilotes qui m'envoient pour que je lutte contre les nuisances aériennes au-dessus de la commune.

Cela passe aussi par une amélioration du bruit des avions parce que, comme vous le dites, ce n'est pas parce qu'ils sont petits qu'ils font moins de bruit.

Et en tout état de cause, ce qui m'étonne ce sont les hauteurs annoncées. Je peux vous dire que lorsqu'on voit des avions, les trains sortis, qui rasant les toits, nous pouvons parfois prendre des photos absolument étonnantes d'avions extrêmement bas. Et quand on se renseigne, on n'entend pas beaucoup parler de sanctions des pilotes. On m'a expliqué que parfois ils manquaient d'expérience et que c'était plus simple pour eux. Mais ce n'est pas très satisfaisant pour la population.

M. CAPO-CANELLAS (Maire du Bourget).- Merci, Monsieur le Préfet.

J'ai eu l'occasion lors d'une précédente séance de dire que je trouvais que la méthode était un peu longue et qu'il fallait peut-être changer de braquet. Je crois que cela a été fait en bonne partie et je voudrais saluer le travail accompli pour qu'on rentre dans du concret. C'est positif, il reste encore pas mal de choses à faire, mais on commence à arriver à parler d'un sujet de manière positive pour qu'il y ait des améliorations.

Sur les recommandations de l'ACNUSA, je voulais simplement qu'on essaie de regarder ce qui peut être fait.

Il y a deux recommandations qui sont faites, l'une sur l'approche en descente en continu, l'autre sur la descente par palier qui pose, je crois, un problème de convergence avec Roissy ou tout au moins de définition des paliers de Roissy parce que si on fait remonter les avions du Bourget, cela va poser des problèmes par rapport aux paliers applicables pour Roissy.

Cela me paraît être deux mesures qui méritent d'être regardées.

J'ai eu l'occasion l'autre jour à une réunion avec la DGAC de plaider ces deux choses-là et je suis ravi qu'elles fassent partie des recommandations de l'ACNUSA.

Il y en a une troisième, semble-t-il, qui pourrait être profitable, je pense à mon collègue Bernard PICQUET qui a fait une intervention à propos de sa ville et de la communauté d'agglomération Val de France, qui concerne la redéfinition des seuils de piste.

Si j'ai bien compris, c'est une mesure qui pourrait éventuellement permettre que les avions, décollant plus tôt, impactent moins les populations.

Cela fait partie des trois points sur lesquels j'aimerais qu'on essaie de se donner les moyens de travailler à l'avenir, en mesurant bien que cela suppose des évolutions qui ne sont pas si faciles que cela à conduire puisque tout ce qui concerne le trafic aérien est strictement défini et que le fait de faire évoluer la circulation du Bourget pose des questions sur l'ensemble du trafic de l'Ile-de-France.

Mais sur ces trois points-là, il y a sans doute matière à travailler et ce serait bien qu'on essaie de voir comment on peut avancer.

M. CRUCIANI (ADNA 92).- Je voulais simplement attirer votre attention sur les chiffres qui me paraissent parlant dans cette étude extrêmement intéressante à cet égard.

Vous remarquerez que trois quarts des populations survolées dans l'Ile-de-France face à l'Ouest et 50 % face à l'Est habitent dans le département des Hauts-de-Seine. Cela légitime notre point de vue.

Je voudrais, compte tenu de ce point particulier dans le cadre du département des Hauts-de-Seine, dire très clairement que le commentaire de l'ACNUSA relatif au fait que ces avions sont dix fois moins nombreux n'est pas recevable car, dans le cadre du nord des Hauts-de-Seine, les avions du Bourget s'ajoutent à ceux de Roissy. Ce n'est pas à la place de ceux de Roissy, c'est en plus. Nous avons la chance d'avoir les deux survols.

Certainement ceux de Roissy sont légèrement à plus haute altitude, mais la nuit ils ne se gênent pas pour voler plus bas et de toute façon les nuisances sont perceptibles jusqu'à 2.000 mètres, vous le savez parfaitement. Et dans l'étude que vous avez présentée sur les survols des populations liés au trafic de Roissy, on voit bien que le département est aussi impacté par des avions de Roissy volant à moins de 2.000 mètres d'altitude.

Il ne faut surtout pas minimiser la nuisance du Bourget : elle s'ajoute à celle des autres.

On l'a dit et c'est un spécialiste même de l'aviation qui l'a précisé, M. de l'ESTOILE, ce n'est pas parce que les avions sont plus petits qu'ils sont moins bruyants. Vous le savez parfaitement.

En outre, les restrictions de trafic qu'Aéroports de Paris a eu l'amabilité de nous communiquer qui s'appliquent à l'aéroport du Bourget, ne concernent pas les petits avions justement. Vous voyez sur le tableau qui est là que la plupart des avions de moins de 7 tonnes sont exonérés et qu'une bonne partie de ceux de moins de 35 tonnes sont aussi exonérés.

Or les vols de moins de 7 tonnes représentent quand même 15 % du trafic du Bourget et ceux de moins de 35 tonnes la moitié.

Donc les restrictions aux avions les plus bruyants ne concernent pas tous ces avions-là. Ce qui m'incite vraiment à

reconsidérer le commentaire qui est fait sur l'étude, l'étude en elle-même est excellente, mais le commentaire me paraît tendancieux disant que du fait que les avions sont plus petits, ils sont moins bruyants. Ce n'est vraiment pas le cas.

Enfin pour terminer, il est certain que la qualité de la desserte aérienne a favorisé jusqu'à un certain point la croissance des activités dans notre département, le pôle de la Défense en est un des plus gros bénéficiaire. Mais il faut bien avoir conscience que, dans l'histoire, il y a des phénomènes de retournement. Ce qui a pu apporter la fortune peut, en se développant sans frein, subitement amener la chute. Vous n'avez qu'à regarder la situation historique de certains centre- villes ou de certaines villes aux Etats-Unis qui ont connu des moments de croissance forte et ensuite des moments de dégradation rapide.

Je ne voudrais vraiment pas que le département des Hauts-de-Seine devienne un département dégradé du fait d'une qualité de la vie en tous points menacée. Sinon, il faudra compter dans les emplois créés par l'aviation les neurologues, les psychiatres et spécialistes des maladies du sommeil et des troubles dépressifs.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. GOLDBERG (Conseiller régional et Vice-président de Plaine Commune).- J'avoue que j'ai plutôt des questions que des affirmations par rapport à ce document.

Première question : quand on parle de population survolée, c'est population survolée à l'aplomb ou survolée en cône ?

M. LERON (ACNUSA).- C'est à l'aplomb.

M. GOLDBERG (Conseiller régional et Vice-président de Plaine Commune).- Ce qui change quand même pas mal de choses. Par exemple, la ville de la Courneuve n'est pas citée dans ce document, ni la ville de Dugny, ni la ville du Bourget. Je suis relativement étonné qu'on ne prenne en compte que les survols à l'aplomb. En tout cas, les habitants de la Courneuve et vraiment de tous les quartiers de la Courneuve que je peux rencontrer se plaignent du bruit et des nuisances aériennes avec des survols relativement bas.

Je pense que cette étude, qui est par ailleurs très intéressante parce qu'elle donne en masse les survols sur un certain nombre de zones, mériterait d'être revue pour prendre en compte les survols en terme de gêne produite auprès des populations. Cela m'apparaît important.

Deuxième chose, par rapport à l'intervention de M. de l'ESTOILE, le débat n'est pas pour moi d'opposer développement économique et populations riveraines, d'ailleurs vous avez parlé d'acteurs économiques qui habitaient les tours de la Défense. C'est le terme que vous avez utilisé.

Plus sérieusement, il faut vraiment être dans une situation où à la fois le développement économique puisse se faire, mais dans un cadre contrôlé par les différentes autorités que nous sommes, que ce soit l'Etat ou les collectivités territoriales, et dans un cadre harmonieux autant que possible avec les Chambres de commerce et les différentes directions représentées ici, et où on puisse vraiment avancer. L'impression que je peux avoir en tant que citoyen et en tant qu'élu, c'est que les choses se font de manière un peu incontrôlée jusqu'à présent. J'ai bien compris que c'était l'objet de cette commission pour l'instant informelle mais il faut vraiment qu'on soit les uns et les autres attentifs aux demandes qui sont formulées.

Troisième point, c'est peut-être en reprenant ma casquette d'élu régional, au moment où on lance la révision du schéma directeur, il m'apparaît important que cette réflexion autour du développement, des nuisances et des contraintes de l'aéroport du Bourget figure en tant que telle à la fois dans un

cadre de schéma de développement économique de la Région et de besoin des entreprises, de qualité environnementale pour les habitants et de réflexion aussi plus globale par rapport au développement de la zone de l'aéroport.

M. LE PRESIDENT.- Merci. D'autres interventions ?

M. LERON (ACNUSA).- Je vais répondre à un certain nombre de questions qui ont été posées.

Sur le calcul des habitants : effectivement, le calcul est fait à la verticale. On a continué sur le Bourget à le faire exactement comme on l'avait fait pour les autres aéroports. On l'a fait sciemment parce que les autres études étant faites avec cette méthode, on ne voulait pas changer de méthode. La méthode qu'on a prise pour Orly, Roissy-Charles-de-Gaulle et pour le Bourget est identique.

En septembre - octobre, à notre demande, Aéroports de Paris va faire une étude comparative des deux méthodes, c'est-à-dire qu'on fera sur la journée caractéristique de l'année 2005 une étude de la population survolée avec un cône de 30 degrés de chaque côté, ce qui permettra que l'habitant X qui voit et entend l'avion sera comptabilisé. C'est une amélioration qui sera apportée et qui permettra de répondre à cette question qui nous est souvent posée.

Jusqu'à présent, on avait fait de cette façon, maintenant on fera d'une autre, cela améliorera la connaissance. Notre souci à l'ACNUSA étant de fournir des éléments de connaissance et après l'appréciation des uns et des autres est libre. On est là pour faire de la transparence. Donc on améliorera cet élément.

Deuxièmement, les recommandations qu'on fait sont des recommandations générales, elles ne sont pas uniquement liées au Bourget. Le système aéroportuaire dans la Région Ile-de-France est d'une extrême complexité. Il y a des aéroports dans le monde qui ont seulement deux pistes, on cite souvent Atlanta, et avec deux pistes, ils font ce qu'il veulent parce qu'ils n'ont pas

d'interférences avec d'autres aéroports. Ici on a plein d'aéroports qui existent, de toute nature, et donc c'est un système très complexe.

Ces recommandations sont générales. Je peux vous dire sans trahir de secret que j'étais ce matin au cabinet du ministre pour dire qu'il faut que l'on fasse au niveau européen une réflexion sur l'élévation de l'altitude de transition. Cela ne se passe pas qu'au niveau français.

Je pense qu'il y a un accord maintenant avec la DGAC et le ministre. Et donc une demande sera faite d'une étude générale et c'est cette étude-là qui permettra éventuellement d'améliorer la situation dans la région parisienne, même si on peut ponctuellement améliorer telle ou telle situation.

J'insiste pour dire que ces recommandations sont de nature générale, elles ne sont pas spécifiques au Bourget.

Ensuite concernant les avions, souvent la question qui est posée est : au Bourget, il y a beaucoup d'avions, ils font beaucoup de bruit etc. C'est vrai qu'individuellement masse n'égale pas bruit, mais globalement - je suis désolé, l'objectif n'était pas de faire un commentaire tendancieux, dans la mesure où j'amène de la connaissance je ne vais pas faire de commentaires tendancieux - il est vrai que les avions les plus gros sont les plus bruyants. Ce n'est pas vrai de façon unitaire, on peut toujours trouver des exceptions. Je le dis d'autant plus volontiers que j'ai moi-même dit que des avions chapitre 3 faisaient parfois plus de bruit que des avions de chapitre 2. Je suis d'accord avec vous, ce n'était pas l'objet de faire un commentaire tendancieux, mais un commentaire global : globalement, les avions les plus gros sont en général les plus bruyants, et les plus petits font souvent moins de bruit, sauf les appareils de voltige.

Quant au nombre, c'est vrai qu'il y a une multiplication, mais l'avantage de notre étude, dans la mesure où on peut vraiment isoler les avions jusqu'à 2.000 mètres qui sont vraiment spécifiquement du Bourget, vous pouvez avec l'autre étude qu'on a faite faire le cumul, si vous le souhaitez, parce qu'on peut effectivement le réaliser.

Vous avez tous les éléments pour développer vos arguments dans vos différentes instances.

Voilà ce que je pouvais vous dire. Je ne parlerai pas du PEB, ni du PGS, parce que je risquerais de dire des choses qui fâcheraient.

M. GREGOIRE (Gonesse).- On a l'habitude de les entendre !

M. LERON (ACNUSA).- Voilà ! Je vous souhaite en tout cas de bien travailler et d'arriver à une charte de l'environnement car, à chaque fois qu'il y a eu signature d'une charte, cela voulait dire qu'il y avait un dialogue qui se faisait auparavant. Et chaque fois qu'il y a un dialogue, cela veut dire qu'on est déjà dans une situation meilleure que dans des sites où il n'y a pas ce dialogue et ces signatures.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur GAURAN...

M. GAURAN (DGAC).- Je voulais vous informer d'une réponse qui m'a été faite sur cette question des survols en configuration face à l'Est à l'arrivée du Bourget. Les services de la navigation aérienne de la DGAC examinent cette question dans le cadre des améliorations ponctuelles au dispositif en place de la circulation aérienne dans la région parisienne. Ils étudient la faisabilité technique et opérationnelle de l'amélioration de cette procédure. Ils seront prêts à venir présenter ces premiers résultats de l'étude de faisabilité pour le début 2006 et vous indiquer comment pourrait s'engager par la suite une étude plus approfondie, comme il se fait habituellement en région Ile-de-France, sur ces sujets d'améliorations apportées au dispositif en vigueur.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur GAURAN.

Merci, Monsieur le Président, de la présentation de cette étude avec les réponses que vous avez apportées aux différentes questions. Il y a peut-être d'autres questions ?

M. PICQUET (Garges-les-Gonesse).- J'en poserai une petite et n'y voyez aucun reproche.

Je vois qu'à Garges-les-Gonesse il y a 112 habitants survolés. Je comprends que, quand on prend les mesures à la verticale, il ne peut guère en être autrement puisque les avions arrivent à passer à 50 mètres au-dessus des maisons et on nous dit que c'est normal. Je ne parle pas de 500 mètres mais bien de 50 mètres, disons entre 50 et 150 mètres.

Naturellement, le nombre d'habitants survolés est infiniment faible. Par contre, je peux vous assurer que ceux qui sont à 200 mètres latéralement à droite ou à gauche ont presque autant de bruit. Et là, il n'y a pas de cône du tout, c'est carrément à plat.

Ces mesures, en tant qu'échelle de comparaison par rapport à d'autres mesures, je suis d'accord. Mais en tant qu'échelle de valeur à prendre en compte par les gens qui subissent le bruit, ce n'est pas bon.

Et ça, ce n'est pas clairement dit.

M. LERON (ACNUSA).- On donne un nombre de personnes survolées avec une méthodologie qui est faite avec l'IAURIF. C'est comme tout thermomètre, un thermomètre donne un résultat en fonction de sa nature. Après on peut trouver d'autres résultats avec d'autres thermomètres et en changeant les méthodes.

Je ne suis pas un technicien de la statistique ou de la cartographie. On a des traces radars qui sont à un endroit donné lors d'une journée caractéristique, on prend la verticale et on voit ce qui se passe. On est conscient que ce système n'est pas totalement performant, on en a discuté avec Aéroports de Paris,

Aéroports de Paris nous propose une autre formule qui nous semble intéressante. Dans cette formule, on prendra un cône. Cette étude de cône sera faite en octobre – novembre.

Là aussi, on verra ce que cela donne.

Quand on fait des comparaisons, il faut partir toujours avec le même système. Autrement, on ne sait plus ce qu'on compare.

Que ce soit parfait ou imparfait, je n'en sais rien. En tout cas, nous, nous avons été surpris de savoir que jusqu'à 2.000 mètres d'altitude, il y avait plus d'un million de personnes qui étaient concernées par les avions du Bourget. Nous, cela nous a suffi comme démonstration.

Si vous voulez qu'on en mette 500.000 de plus où 100.000 ou 50.000 de plus, peut-être qu'on pourra le faire.

Mais notre problème à nous était de faire apparaître un phénomène qui n'était pas connu jusqu'à présent, me semble-t-il. C'est tout. Que ce soit parfait ou non, peu importe, il a été fait avec une méthode comparable à celle utilisée pour Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle.

M. PICQUET (Adjoint Garges-les-Gonesse).- J'ajoute quand même que c'est ce qui avait motivé ma demande de décalage de seuil pour relever un peu. Peut-être qu'on en arrosera un peu plus, mais ils auront peut-être un peu moins de bruit, tout au moins on peut l'espérer.

Quand je parle de ces hauteurs de survol, c'est que l'aéroport aujourd'hui n'est pas à sa configuration d'origine qui était une piste Nord-Sud. Quand on vient nous reprocher que ces choses-là ont existé, ce n'est pas vrai. Les bâtiments, même les constructions de 1940-1945 existaient, alors que l'aéroport n'avait encore qu'une piste Nord-Sud. La première piste Est-Ouest a été faite par les Allemands, elle était beaucoup plus loin, elle était en béton et beaucoup plus courte. Les habitants étaient bien en place avant les pistes, quelles qu'elles soient.

M. LERON (ACNUSA).- Cela, je n'en discute pas. C'est un problème qui existe dont vous allez discuter dans le Plan d'Exposition au Bruit et dans le PGS certainement, mais voilà !

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Président de cette présentation et du temps passé à répondre à chacune des questions qui vous ont été posées.

S'il n'y a pas d'autres questions, compte tenu du fait que l'heure tourne, on va passer au troisième point de l'ordre du jour...

Vous voulez prendre la parole, Monsieur le Maire, pardonnez-moi.

M. CAPO-CANELLAS (Maire du Bourget).- Merci, Monsieur le Préfet. Je voulais simplement remercier M. GAURAN de sa réponse et dire qu'il serait utile qu'on envisage, en début d'année prochaine, d'avoir un échange sur la base de ce que la DGAC aura pu regarder et qu'on puisse étudier quelles améliorations seraient susceptibles d'être apportées. Cela me paraît être un point positif qu'il faudra qu'on évalue.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Maire, avec plaisir.

Je vous propose de passer au troisième point de l'ordre du jour qui est l'état d'avancement des travaux sur le PEB.

Monsieur GAURAN va faire la présentation sur la méthodologie.

3 - Plan d'Exposition au Bruit : présentation de la procédure d'élaboration

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

Je vais vous présenter la démarche d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit pour l'aéroport du Bourget en m'arrêtant sur les points qui paraissent être les points de discussion.

Le code de l'urbanisme prévoit d'apporter des règles d'urbanisme particulières à certains territoires autour des aéroports. Le code de l'urbanisme permet d'appliquer ces règles à l'intérieur d'un périmètre qui est délimité par le Plan d'Exposition au Bruit.

Les principaux aéroports français, les 250 aéroports civils et militaires doivent être dotés d'un PEB. L'aéroport du Bourget aurait dû avoir un PEB mais le fait est qu'aujourd'hui il n'en a pas et qu'il est temps d'en établir un.

Le PEB est un document établi par l'Etat selon un processus d'élaboration prévu par la réglementation.

On distingue essentiellement deux phases dans l'élaboration : une phase qu'on peut qualifier de préalable dont l'aboutissement consiste à prendre la décision officielle d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit qui revêtira la forme d'un arrêté interpréfectoral, arrêté qui engagera la seconde phase de consultation sur la base d'un projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Cette phase préalable est une phase de concertation qui doit aboutir à certain nombre de décisions pour l'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit. L'une des premières des décisions concerne les hypothèses à prendre en compte pour l'élaboration de ce qui va devenir un projet.

La réglementation indique que c'est l'ensemble des hypothèses à court moyen et long termes d'utilisation de l'aéroport.

C'est cette réflexion qui va permettre de concrétiser les hypothèses qui seront retenues pour élaborer le Plan d'Exposition au Bruit.

Le Plan d'Exposition au Bruit est composé de trois zones obligatoires A, B et C, éventuellement pour le Bourget d'une zone D qui a été introduite par la réglementation lors de la loi qui a

créé l'ACNUSA. Cette zone D n'est obligatoire que pour les dix principaux aéroports français. Pour le Bourget, elle ne l'est pas.

La zone A est déterminée par une valeur d'indice fixe, imposée par la loi.

Les zones B et C sont déterminées par des valeurs d'indices qui sont variables et à l'appréciation du représentant de l'Etat qui prend la décision de fixer ces valeurs d'indice.

Tout ceci est une phase préalable à cette décision officielle d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit.

Une fois cette phase franchie, s'engage la phase de consultation réglementaire. Cette phase de consultation pour l'aéroport du Bourget consiste dans un premier temps à recueillir l'avis des communes et des EPCI concernés par le projet de PEB. Il y a un délai réglementaire de deux mois pour cette consultation au cours duquel les communes et les EPCI doivent faire part de leur avis sur ce projet de PEB.

La suite de la procédure est de consulter la Commission Consultative de l'Environnement lorsqu'elle existe. Sur l'aéroport du Bourget, officiellement il n'y en a pas, donc réglementairement cette phase n'existe pas, même s'il est bien sûr souhaitable que des avis puissent être exprimés au sein de cette commission consultative de l'environnement informelle.

La phase réglementaire suivante, après le recueil des avis des communes, est une phase d'enquête publique dont le dispositif est réglementé et au cours de laquelle le public est amené à formuler ses observations sur ce projet de PEB.

Ensuite ce projet de PEB est approuvé par arrêté interpréfectoral.

Voilà ce qu'on peut dire sur cette procédure d'élaboration du PEB pour l'aéroport du Bourget.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur GAURAN, de la présentation de la procédure.

Je retiens, dans la présentation que vous avez faite, la nécessité de la phase préalable de présentation des hypothèses. J'imagine qu'il y a déjà un certain nombre de travaux qui ont été élaborés et qui permettent aujourd'hui de présenter des hypothèses ou des scénarii.

Dans la poursuite de la procédure, il y a ensuite la consultation réglementaire des communes et EPCI.

Le passage devant la commission consultative de l'environnement nécessite-t-il que nous transformions cette commission consultative informelle en commission consultative de l'environnement formelle ?

Je crois qu'il faut qu'il y ait une commission consultative qui soit consultée à un moment dans la procédure. De quelle façon procède-t-on ? Si j'ai bien compris, il faut que le PEB soit engagé pour qu'il puisse exister une commission consultative de l'environnement. Comme c'est une histoire un peu compliquée entre l'œuf et la poule, quand est-ce que l'on commence ?

M. GAURAN (DGAC).- La réglementation, telle qu'elle existe aujourd'hui en matière de constitution de commission consultative de l'environnement, dit que "des commissions consultatives de l'environnement peuvent être créées autour des aéroports civils et militaires" et qu'elle est obligatoire pour les dix plus grands aéroports.

La décision de créer une commission consultative de l'environnement appartient au représentant de l'Etat. Elle peut être obligatoire si une commune concernée par le Plan d'Exposition au Bruit la demande - comme il n'y a pas de Plan d'Exposition au Bruit sur le Bourget, réglementairement on ne peut pas la demander - ou à la demande de l'ACNUSA.

Ceci étant, le problème qui se pose ensuite est un problème très pratique, c'est celui de la composition de la commission consultative de l'environnement qui est constituée de trois collèges représentatifs des élus, des riverains et des usagers et professionnels de la plate-forme. Or la désignation des membres

du collège des collectivités locales fait référence aux communes ou EPCI touchés par le Plan d'Exposition au Bruit. Et comme il n'y a pas de Plan d'Exposition au Bruit, on retombe sur la problématique de l'oeuf et de la poule.

Les réflexions qui ont eu lieu, lorsque cette commission consultative informelle a été créée, il y a deux ans, ont conduit à prendre cette décision de dire : on ne peut pas créer officiellement une commission consultative de l'environnement et donc on en constitue une "informelle", elle est construite sur les mêmes bases que la commission consultative de l'environnement mais reste informelle tant qu'elle ne pourra pas prendre ce statut formel, ce qui ne pourra être fait, de notre point de vue, que lorsque le PEB aura été approuvé.

M. LE PRESIDENT.- J'espère que tout le monde a compris. Tout cela me paraît d'une simplicité biblique ! Cela veut dire quand même qu'à un moment il faut qu'il y ait une consultation. J'ai compris que la consultation était réglementaire.

M. GAURAN (DGAC).- Lorsque la commission consultative de l'environnement existe.

M. LE PRESIDENT.- Lorsqu'elle n'existe pas, il n'y a pas de consultation. Dans le cas présent, nous avons une commission consultative informelle qui est composée d'êtres humains en chair et en os représentants d'institutions et donc je ne les consulte pas parce qu'elle n'existe pas ?

Il y a un aspect un peu fort sur la consultation. A un moment, il faudra bien qu'il y ait une consultation. La commission existe. Est-ce que je suis réglementairement en mesure de la transformer en commission consultative de l'environnement formelle au cours de la consultation qui existera pour la préparation du PEB ou est-ce que je la consulte parce qu'elle existe quoique informelle ? Elle n'est pas virtuelle, cette commission. Et est-ce que l'avis qui aura été donné par cette

commission informelle sera à verser au dossier sans qu'il y ait une consultation réelle d'une commission qui n'existe pas ? C'est cela ?

M. GAURAN (DGAC).- Tout à fait.

M. LE PRESIDENT.- J'essaie de résumer parce que cela me paraît un peu compliqué.

M. GREGOIRE (Gonesse).- Monsieur le Préfet, il ne faut pas accorder à cette commission consultative une importance considérable puisqu'au niveau de la Région de l'Ile-de-France le préfet avait soumis, il y a deux ans, un projet de PEB qui n'a recueilli aucune voix.

Néanmoins, il a tenu compte plus ou moins de cet avis, je l'espère. En tout état de cause, la commission consultative n'émet qu'un avis.

Ce qui fait que le Préfet, à nouveau, a représenté un PEB dans le cadre de la révision pour l'aéroport de Roissy, battu à nouveau puisque cette fois-ci il a été battu à la majorité, pas à l'unanimité.

Pour la commission consultative de l'environnement de Roissy : première fois, pas une voix, cela ne fait rien la vie continue ; deuxième fois, à nouveau battu. Je ne sais pas ce que vont donner les consultations des conseils municipaux mais j'ai bien peur qu'il y ait une belle unanimité contre le projet de PEB.

Cela veut dire que le Préfet, représentant de l'Etat, soumet une proposition à la commission consultative de l'environnement et aux conseils municipaux. Ensuite, il fait ce qu'il veut, en définitive. C'est-à-dire il nous amuse en nous consultant mais sans tenir compte de notre avis.

J'espère que vous ne voulez pas en faire autant parce que vous êtes dans une situation encore plus facile puisqu'on n'existe pas et que vous allez commencer à nous demander notre avis.

Lorsqu'on existe, on ne tient pas compte de notre avis, alors là si on n'existe pas !

A mon avis, vous êtes un gardien de l'Etat républicain, vous le disiez tout à l'heure, il faudrait quand même que, de ce point de vue-là, on mette un peu d'ordre dans la maison.

Les commissions informelles où des gens de bonne compagnie, et nous en sommes tous, aiment bien se retrouver et échanger, mais il faut quand même qu'on nous donne une existence légale. Pour l'instant, nous n'avons pas d'existence légale, ce qui n'est pas sans poser de problèmes. Cela doit être difficile à un préfet de présenter un projet de Plan d'Exposition au Bruit alors que ceux qui pourraient l'aider, la commission éventuellement, n'existent pas. Donc, vous allez être tout seul à nous proposer un projet de PEB.

M. LE PRESIDENT.- Sur des mauvaises décisions, c'est souvent le cas, Monsieur le Maire !

M. GREGOIRE (Gonesse).- Qui vient à cette commission informelle ou qui ne vient pas ? Vous pouvez fabriquer toutes les majorités que vous voulez avec cette commission en invitant les uns et pas les autres. Il me semble que là, il y a un problème.

On dit qu'il n'y a pas de commission consultative de l'environnement s'il n'y a pas de Plan d'Exposition au Bruit. Je trouve qu'il vaudrait mieux qu'on essaie de faire un groupe reconnu et que ce groupe reconnu puisse étudier un éventuel projet de PEB que vous mettriez en place et dont je ne suis pas certain qu'il puisse recueillir un avis très positif de la part des conseils municipaux et peut-être même de notre structure. On ne peut pas continuer comme cela. Je veux bien venir à des réunions, mais enfin on est mandaté devant qui, par qui ? Je viens et je peux ne pas venir. Cette situation ne peut pas durer. L'administration de la République est plus sérieuse.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Maire-adjoint, j'aimerais bien que tous les non existants soient aussi vivants, dynamiques, c'est quand même plutôt sympathique.

Si j'ai insisté quelques instants sur cet aspect, c'est parce qu'il est nécessaire d'y passer quelques moments dans la mesure où cette commission existe, où chacun a pu s'exprimer et où il y a déjà un travail de qualité d'effectué.

J'ai insisté aussi, Monsieur le Maire, parce qu'il y a des procédures consultatives qui sont consultatives "pour avis" et il y en a d'autres qui sont consultatives "avec un avis conforme", auquel cas le préfet ne peut pas aller au-delà de l'avis conforme exprimé par l'instance consultative.

Ce n'est pas le cas de cette instance consultative. C'est-à-dire que, même si, et vous le disiez fort justement, l'instance consultative constituée donnait un avis négatif, cela n'empêcherait pas le représentant de l'Etat de prendre la décision qu'il choisit, en toute démocratie, cela fait partie des lois votées par la République.

En tout cas, le débat a eu lieu, il a permis à chacun de s'exprimer. Et comme nous sommes tous "de bonne compagnie", comme vous le dites, nous sommes capables de reprendre un certain nombre d'idées qui étaient les nôtres et de les modifier. En tout cas, c'est comme cela que je vois le travail qui peut être fait par une commission de ce type. C'est bien de donner lieu à débats et d'essayer de trouver au mieux la solution qui nous permettra d'arriver à un plan d'exposition au bruit qu'on doit réaliser et qui correspond à la réalité de chacun des terrains sur chacune des communes.

Vous nous avez dit : "il y aura un avis négatif de tout le monde". On verra, Monsieur le Maire, je ne peux pas préjuger des avis des uns et des autres.

Ce que je souhaite simplement, c'est engager la discussion et la procédure avec le maximum de régularité et essayer d'avancer ensemble. C'est tout, je n'allais pas au-delà dans les questions que je posais.

Mais je souhaite naturellement le faire avec vous et avec l'avis que vous exprimerez.

M. PRINCE (MNLE).- Sur ce sujet, ma naïveté de militant associatif m'avait fait laisser croire que ces problèmes avaient commencé à trouver une solution ou tout du moins que l'Etat s'était penché sur cette affaire. Et notamment à travers deux aspects : le premier, je crois qu'il a une directive européenne concernant les aéroports de plus de 50.000 mouvements par an. Et je croyais que, dans ce genre de directive, il y avait des recommandations qui pouvaient concerner le Bourget. C'était ma première idée naïve.

Ma deuxième, c'est que j'avais constaté qu'en fin de compte c'était les députés qui avaient décidé de fixer à dix le nombre d'aéroports en France et qu'on n'avait pas inclus Le Bourget dedans, peut-être parce que les gens chargés du développement de l'aéroport du Bourget n'avaient pas fait ressortir à temps l'évolution qu'allait prendre l'aéroport.

Je me disais, depuis un an, c'est l'année dernière qu'on a abordé ce genre de chose, il y a eu quand même une prise en compte par les autorités des contradictions dans lesquelles on se trouve.

Je m'aperçois que ce n'est pas le cas. Je me demande si le représentant de l'Etat dans le département n'aurait pas, dans ce domaine, un rôle à jouer. Après tout, les délais qui nous sont impartis nous permettent pour ce qui concerne l'aspect européen de chercher si j'ai tort ou raison.

Et puis, en ce qui concerne les décisions de l'Assemblée Nationale, elles ont été prises à un moment donné, ce moment est passé. Il y a des séances qui peuvent permettre à des députés de présenter de quoi modifier les choses et à partir de là, nous placer dans une autre situation qu'une situation informelle.

C'est peut-être une vision comme cela de naïf...

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je souhaite simplement dire une chose : pour le moment, j'applique le droit positif et pas le droit virtuel. Je comprends très bien ce que vous souhaitez, un jour peut-être les parlementaires se prononceront d'une manière différente mais la loi est votée, c'est celle-là que j'applique. Mais j'ai bien compris le vœu que vous formulez à l'égard des élus de la République s'ils souhaitaient un jour voter une loi différente.

Sur l'aspect relatif à la réglementation européenne, les choses sont simples et on peut vous répondre rapidement. Monsieur GAURAN ou peut être Madame sur ce point... ?

Mme ADOLEHOUME (DGAC).- Il y a effectivement une directive, la directive 2002-49, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. C'est la directive qu'on appelle "directive bruit ambiant" qui oblige, pour les aéroports de plus de 50.000 mouvements mais aussi pour les grandes agglomérations et d'autres modes de transport, de faire une cartographie du bruit. Il y a une échéance fixée à 2007 pour cette cartographie du bruit.

Et ensuite, l'échéance est fixée pour 2008, de faire des plans de prévention du bruit.

On est sur un horizon qui est différent. Mais effectivement, on sera amené dans le futur, pour l'aéroport du Bourget, à établir régulièrement une cartographie du bruit, à la publier et ensuite à bâtir un plan de prévention du bruit pour éviter que les conditions ne s'aggravent.

M. GREGOIRE (Gonesse).- La France a dit non à la constitution.

Mme ADOLEHOUME (DGAC).- Cela n'a aucun rapport et aucun effet sur la directive, elle prendra effet. Elle est en cours de transposition.

M. LE PRESIDENT.- C'est le même raisonnement que tout à l'heure, Monsieur le Maire, le droit européen existe, il peut être modifié, mais il existe.

M. PRINCE (MNLE).- Le mot prévention doit être pris au sens curatif ou préventif ?

Préventif, cela voudrait dire qu'on demande à tous les opérateurs soit de mieux voler, soit de faire moins de bruit.

Curatif, ce serait éventuellement ajouter de l'insonorisation.

Mme ADOLEHOUME (DGAC).- Rien n'est exclu. Pour prévenir la gêne, on peut à la fois prendre des mesures pour limiter le bruit existant, par exemple insonoriser, mais aussi réduire le bruit à la source ou mettre en place des procédures qui peuvent limiter l'impact sonore sur les populations riveraines. Rien n'est exclu a priori. Un plan d'action sera négocié localement et pourra prendre en compte différents types de mesures, curatives ou préventives.

M. PRINCE (MNLE).- 2008, c'est une date butoir ou une date de démarrage ?

Mme ADOLEHOUME (DGAC).- C'est une date de démarrage mais la transposition interviendra d'ici là.

M. LE PRESIDENT.- Sur la procédure, je vous propose la chose suivante parce qu'il faut être concret et avancer sur des procédures claires :

Premièrement, c'est de prendre la décision officielle de lancement du PEB. C'est un arrêté interpréfectoral, je vois cela avec mes collègues.

Deuxièmement, c'est que vous soit présenté l'ensemble des hypothèses et des scénarios qui ont été élaborés pour qu'on puisse entrer dans une phase de connaissance et de discussion de ces scénarios.

Troisièmement, c'est de vous proposer de transformer cette commission informelle en commission formelle. A partir du moment où j'ai engagé la procédure, je peux considérer que nous sommes dans une phase constitutive du PEB et que, par conséquent, rien n'empêche de constituer une commission formelle et de la consulter formellement après, comme le veulent les textes.

Et puis, on passera après naturellement aux consultations traditionnelles, c'est-à-dire à l'enquête publique et à l'approbation quand on arrivera à la fin du processus d'élaboration.

Cela permet à la fois de respecter la procédure telle qu'elle est proposée, de respecter le fait que vous êtes une commission informelle et que vous êtes constitués de la même façon qu'une commission formelle et qu'on peut sans doute vous transformer...

M. GREGOIRE (Gonesse).- Les trois collègues, un tiers, un tiers et un tiers.

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait et il y aura à voter à un moment, donc il faudra bien se prononcer et se compter.

Donc transformer votre commission en commission formelle. Et ensuite utiliser le déroulé traditionnel de la procédure de PEB.

Voilà ce que je vous propose. Si cela recueille votre assentiment... Je vous en prie Monsieur le conseiller régional ?

M. GOLDBERG (Conseiller régional).- Sur votre proposition, de mon point de vue, elle me paraît tout à fait correcte et aller dans le bon sens.

Est-ce que je peux juste vous demander, y compris pour retourner devant nos collectivités de référence, notamment sur le premier point de la Charte de l'environnement – on avance quand même sur deux jambes entre la charte de l'environnement et le plan d'exposition au bruit – qu'on puisse formaliser par un document écrit qui pourrait être joint au compte rendu les points d'accord et les points qui sont encore en suspens ?

M. LE PRESIDENT.- Je réponds oui car je pense que c'est une bonne méthode de travail. Il faut avancer pas à pas. On est dans un système où on peut discuter, négocier, avancer pas à pas. Pour avancer, il faut indiquer quels sont les points d'accord, ce qui a été fait tout à l'heure. On vous le remettra sur un procès-verbal ou sur une note. Et indiquer aussi les trois points de désaccord, je ne sais pas si on peut les appeler comme cela, en tout cas les trois points qui nécessitent des rencontres pour arriver à un accord, je l'espère, sur chacun des points.

Merci, Monsieur le Conseiller régional.

Est-ce qu'il y a d'autres observations sur la méthodologie ?

M. GREGOIRE (Gonesse).- Je suis d'accord et d'autres le sont aussi pour essayer de donner une existence légale à nos réunions de bonne compagnie.

Et par conséquent, vous proposez de constituer sur cette base un tiers - un tiers – un tiers, c'est ce qui existe au plan de l'Ile-de-France, commission présidée par M. LANDRIEU, et vous, vous présiderez celle-ci. Cela nous paraît être une avancée vraiment nouvelle et, si une telle décision n'avait pas été prise, nous étions un certain nombre à décider de ne plus venir bavarder.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le Maire. Je comprends d'ailleurs votre réaction. Il y a un moment où on se demande à quoi sert un certain nombre de réunions, c'est pour cela

que je vous propose d'entrer dans une phase active avec la reconnaissance claire de l'officialité de vos compétences.

Y a-t-il d'autres souhaits d'intervention ?

S'il n'y en a pas, il me reste à vous remercier, chacune et chacun, des travaux de cette journée, à remercier chacun des exposants de la présentation claire et synthétique qui a été faite et à vous convier à une prochaine réunion.

(La séance est levée à 17 heures 45)

OOO