

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



Vendredi 18 décembre 2009

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| 1 – Avis sur la modification du règlement intérieur..... | 5 |
| 2 – Avis sur la procédure d’atterrissage par moyens satellitaires | 6 |
| 3 – Avis sur la mise en service des descentes continues | 11 |
| 4 – Avis sur la valeur de l’indice délimitant la zone B de l’avant-projet de PEB..... | 23 |
| 5 – Consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l’est..... | 57 |
| 6 – Questions diverses..... | 77 |

La séance est ouverte sous la présidence de M. Daniel CANEPA, Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, tout d'abord permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue dans cette salle des fêtes de la Préfecture du Val-de-Marne qui est commune, je crois, au Conseil Général et à la Préfecture.

A titre personnel, c'est avec une certaine émotion parce que cette salle, je ne l'avais pas revue depuis 1981, date de mon départ de la Préfecture du Val-de-Marne où s'est déroulée la cérémonie de départ. Donc c'est un retour ! Dans d'autres conditions car on avait fait disparaître les sièges.

C'est un lieu qui n'est pas habituel pour la réunion de notre Commission Consultative. Celle-ci se déroule le plus souvent à Paris mais on nous l'a proposé et j'ai volontiers accepté de l'adopter. Je tiens à remercier le Préfet du Val-de-Marne de nous accueillir, mon cher Michel, dans ces lieux qui ont sans doute un avantage parce que, pour un certain nombre d'entre vous, c'est plus près et plus pratique de se rendre ici que d'aller à Paris. Si cela vous convient et si cela est possible bien évidemment, nous serons amenés à renouveler l'expérience.

En revanche, il y a un tout petit inconvénient dont il faut que vous nous excusiez parce que la configuration de la salle amène un positionnement des collègues qui est un peu modifié.

Je m'explique : les suppléants qui accompagnent éventuellement les membres titulaires sont placés derrière et les titulaires sont devant, c'est non pas une ségrégation, rassurez-vous, mais simplement pour mieux faciliter le comptage des voix lorsqu'il y a des votes.

Par ailleurs, le collège des élus a été coupé par la travée centrale. Ils sont de chaque côté. Là non plus ce n'est pas une division artificielle ou partisane, c'est simplement un effet de disposition géographique des lieux. J'espère que ces modifications ne vont pas couper par ailleurs la richesse des débats.

Nous avons donc, je le disais, une séance qui est dense puisqu'il y a 5 points à l'ordre du jour et 5 points qui feront l'objet de vote et d'un avis éclairant, je le souhaite en tous les cas, de la Commission et puis des points qui sont lourds puisqu'il y a la mise

en service des descentes continues, l'avant-projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit, la modification du virage au décollage face à l'est, bref des sujets qui ont suscité un certain nombre de prises de position ici ou là et j'ai d'ailleurs reçu quelques correspondances déjà mais elles trouveront en partie leur réponse au travers de l'avis que votre Commission va émettre.

Sur au moins deux sujets, je pense à la révision du Plan d'Exposition au Bruit et à la modification du virage au décollage face à l'est, nous avons déjà engagé le débat, un débat assez large et assez nourri, lors de la Commission du début de l'année, celle qui s'est réunie le 20 février dernier.

A cet égard, je voudrais souligner puisque j'avais souligné le 20 février dernier que cette commission était restée longtemps sans être réunie, je ne dis pas qu'on compense mais enfin elle se réunit deux fois dans la même année, ce qui est plutôt une bonne chose. Je ne sais pas, après tout ce n'est peut-être pas une bonne chose pour vous mais je crois que c'est important que cette Commission vive et puisse être un lieu d'expression et d'échanges.

Sur les deux points auxquels je faisais allusion, il y a eu des compléments d'information qui avaient été demandés pour mieux éclairer les avis. Nous avons demandé collectivement à la Direction Générale de l'Aviation Civile d'apporter ces données complémentaires. Je pense que vous les avez eues.

~~On m'annonce une bonne nouvelle : le quorum est atteint ! parce que j'essayais de parler tant que le quorum n'était pas atteint mais maintenant je vais pouvoir entrer dans le vif du sujet !~~

Je voulais simplement vous renouveler mon souci qu'il y ait une transparence totale, une information la plus complète possible de façon à ce que, quelles que soient les décisions après qui sont prises, qu'elles le soient de manière éclairée et construite.

L'ordre du jour et les différents points que j'ai rappelés sont des points importants parce qu'ils répondent pour l'essentiel à des engagements qui sont pris ou qui sont sous-entendus mais de manière non équivoque au niveau du Grenelle de l'Environnement en matière de trafic aérien. Je n'oserai pas dire aujourd'hui que nous sommes dans une perspective de l'après Copenhague mais, en tout les cas, de l'après Grenelle de l'Environnement oui.

Vous allez pouvoir échanger au cours de cette réunion. Nous allons commencer par un point un peu de procédure, vous

voudrez bien m'en excuser mais je pense que l'ordre s'impose puisqu'il s'agit du premier point à l'ordre du jour qui est une modification du règlement intérieur.

1 – Avis sur la modification du règlement intérieur

M. LE PRESIDENT.- Simplement un mot sur ce premier point à l'ordre du jour. Le règlement a été modifié parce qu'il s'agit, je vous le rappelle, tout simplement de régulariser la composition du Comité Permanent en faisant passer le nombre de membres titulaires par collège de 6 à 7.

Vous vous souvenez, il y avait eu quelques difficultés, nous étions convenus que, finalement, on mettait 7 au lieu de 6 et cela répondait au problème qui avait été soulevé.

7 pour les membres titulaires, 7 pour les membres suppléants. L'élection s'est déroulée au cours de la séance du 20 février. Il n'y a pas de sujet d'élection puisque les 7 membres sont déjà élus et en activité au Comité Permanent.

Le règlement intérieur modifié a été adressé aux membres de la Commission Consultative avec le compte-rendu de la séance de février. Formellement, il faut que vous vous prononciez sur cette modification de règlement.

Je ne sais pas si cela suscite des questions ou des débats, je ne pense pas puisqu'il avait été largement approuvé même demandé par la Commission.

Si vous en êtes d'accord sur ce point-là, je sou mets au vote :

Y a-t-il des oppositions ? *(il n'y en a pas)*

Des abstentions ? *(il n'y en a pas)*

Au moins, il y a un point de l'ordre du jour qui a suscité l'unanimité. Je vous remercie, nous allons clore maintenant la discussion.

Le deuxième point est un point qui ne devrait pas, je ne vais pas préjuger, forcément susciter non plus des débats extrêmement longs mais qui est un point important parce qu'on va prendre un peu de hauteur puisqu'il s'agit de la mise en service de la procédure d'atterrissage par moyens satellitaires.

2 – Avis sur la procédure d'atterrissage par moyens satellitaires

M. LE PRESIDENT.- La Commission se voit proposer la mise en service de moyens de guidage satellitaires sur l'ensemble des axes d'approche pour les aéronefs qui sont évidemment équipés des moyens de réception, cela va de soi.

Il s'agit d'une procédure de sécurité qui sera déclenchée en secours des modes de guidage courants et notamment par temps de vents forts.

Je vais demander à M. Geoffroy VILLE qui est le Chef de la Mission Environnement et Direction des Services de la Navigation Aérienne à la DGAC d'être plus précis que je ne le suis pour présenter ce projet.

M. VILLE (DSNA).- Merci, Monsieur le Préfet.

Bonjour à toutes et à tous. Pour ce point sur les procédures d'atterrissage par moyens satellitaires ainsi que sur les descentes continues, j'ai fait appel à Patrick BETHBEDER qui va vous faire ces deux présentations, qui est le chef du Service Exploitation de la tour d'Orly, qui est mieux à même que moi pour vous présenter ces deux points tout à fait techniques.

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs, bonjour.

Qu'est-ce que le GNSS ? C'est le Global Navigation Satellite System qui permet d'effectuer de la navigation de surface en s'appuyant en France sur le système GPS que nous connaissons tous et également le système GLONASS qui est le système russe. Plus tard le système GALILEO pourrait être utilisé.

Cette navigation est surveillée du point de vue de la qualité des signaux envoyés par les satellites par un algorithme qui permet de gérer l'intégrité des signaux satellites en particulier pour les applications aéronautiques.

Pourquoi des applications GNSS à Orly ?

D'une part parce qu'elles permettent de diminuer les risques du point de vue de la sécurité et d'autre part pour leurs bénéfices du point de vue de l'environnement

Du point de la sécurité, elles permettent de diminuer les risques de confusion de piste par rapport à l'utilisation des approches VOR en évitant, en particulier des approches décalées

qui peuvent entraîner, on l'a constaté, des événements de sécurité avec des confusions de pistes.

Elles permettent également un gain environnemental significatif.

Elles permettent une meilleure accessibilité de l'aéroport avec des minima inférieurs aux minima qui sont utilisés dans les approches VOR.

Elles permettent d'atténuer les conséquences environnementales de l'arrêt de l'ILS puisqu'elles permettent de conserver une trajectoire identique dans l'axe de piste pour les aéronefs qui sont équipés et les compagnies qui sont habilitées puisque pour pouvoir pratiquer ces approches GNSS, il faut d'une part un équipement de bord et d'autre part une approbation des autorités nationales de l'aviation civile.

L'analyse sonore que je vous présenterai en défilant des approches GNSS est effectuée à l'aide d'un logiciel de modélisation de bruit INM (Integrated Noise Model) qui permet d'évaluer l'impact sonore des avions à proximité des aéroports.

Les courbes de bruit que vous verrez sont exprimées en LAMAX, descripteur qui exprime un niveau maximal de bruit lors d'un passage d'aéronef. Le type d'avion choisi pour cette analyse de bruit est un Airbus A320 qui utilise fréquemment l'aéroport d'Orly avec 30 % des vols.

Enfin, une étude démographique a été engagée sur les contours de bruit avec le fichier IAURIF 2004.

La procédure GNSS 02, dans un premier temps, permettra une approche finale dans l'axe de piste comparable à la procédure actuelle d'approche ILS de la piste 02.

Vous voyez l'analyse sonore de la procédure GNSS 02. On ne constate aucun changement du point de vue environnemental car la trace au sol de la procédure GNSS est identique à celle de la procédure ILS qui est déjà publiée.

La procédure GNSS suivante est la procédure GNSS 06 en configuration de vent d'est pour la piste 06.24. Lors d'une exploitation à l'atterrissage piste 06, l'objectif de cette GNSS est de permettre, lors de l'indisponibilité de la procédure d'approche ILS 06, de poursuivre avec une procédure GNSS 06 sur l'axe de piste au lieu de la procédure d'approche décalée VOR/DME utilisée actuellement, avec du point de vue sécurité le risque de confusion de piste avec la piste 08/26 dont je parlais tout à l'heure

et du point de vue environnemental des contraintes certainement plus significatives.

Vous voyez ici dans le tracé de la procédure GNSS effectivement la procédure dans l'axe qui s'appuie sur des points qui sont rentrés par le calculateur de bord. Et si on regarde l'analyse sonore, vous voyez la comparaison entre la courbe de bruit pour une procédure VOR/DME 06 et la courbe de bruit pour une procédure GNSS.

La comparaison du comptage de population qui a été effectué entre les enquêtes sonores, en LAMAX, amène un gain significatif d'environ 23.500 riverains survolés entre la procédure VOR/DME 06 et la procédure GNSS 06. On voit tout l'intérêt d'un point de vue sécurité et d'un point de vue environnemental de la procédure GNSS.

La procédure suivante est la procédure GNSS 08, toujours en configuration de vent d'est des approches sur la piste 3 (08-26). Cette nouvelle procédure permettra également une approche finale dans l'axe de piste comparable à la procédure actuelle d'approche de précision ILS mais sans indication de descente. C'est une procédure ILS LLZ/DME actuellement en service. Elle permettra de maintenir toujours une approche dans l'axe de piste en particulier lors de l'indisponibilité ou de la mise en maintenance des instruments de navigation ILS.

On retrouve le même tracé de procédure dans l'axe, très semblable à celui d'une procédure ILS.

Les analyses sonores ne montrent, par rapport à la procédure LLZ/DME pratiquée, aucun changement du point de vue environnemental puisque la trace au sol est identique à celle de la procédure publiée aujourd'hui.

Je vais maintenant aborder le cas particulier de l'approche GNSS 20.

La GNSS 20 est une procédure sur la piste 02.20, sur la piste 2, procédure qui est utilisée en particulier dans des conditions inhabituelles de fort vent du sud.

Il est à noter qu'il n'existe pas aujourd'hui d'approche publiée aux instruments pour l'atterrissage en piste 20. En conséquence, les procédures qui sont utilisées sont des procédures de manœuvre à vue libres dans des conditions dégradées de fort vent du sud qui amènent des trajectoires avec des dispersions importantes pour les appareils à l'approche.

Vous pouvez voir les enveloppes des flux d'arrivée en haut à gauche pour des approches 20 au cours de l'année 2008 qui ont été réalisées avec deux scénarios possibles : le premier est une approche ILS qui est engagée à l'approche 26. Vous voyez le flux dans l'axe de la piste 26 qui est au sud. Et les avions quittent l'axe 26 et engagent une manoeuvre par un virage à droite qui arrose le secteur nord-est avec une importante dispersion de trajectoires.

Vous voyez peut-être plus clairement ici le flux des approches dans l'axe 26 avec toute une série de trajectoires qui arrosent le même secteur nord-est pour intercepter l'axe de la piste 20 et se poser sur la piste 20.

Voilà la surface des trajectoires issues des procédures actuelles. On constate l'importante dispersion de cette trajectoire. Et vous voyez en bas à droite ce que sera le flux de trajectoires. Effectivement, on voit tout de suite le gain environnemental visuellement à travers la réalisation de la procédure GNSS qui amènera les avions à suivre très précisément une série de points qui sont rentrés à bord de leur calculateur.

Voici la procédure GNSS 20 telle qu'elle est dans le projet de publication. Vous voyez une trajectoire qui va être respectée par les avions avant l'interception de l'axe de piste 20.

La procédure suivante est la procédure GNSS 24 qui permettra, de la même façon, une approche finale dans l'axe de la piste comparable à la procédure actuelle d'approche de précision ILS lors de l'indisponibilité de l'ILS.

Voici une procédure dans l'axe de la piste 24, la piste quatre avec une analyse sonore qui montre qu'il n'y a aucun changement du point de vue environnemental dans les traces au sol entre la procédure GNSS et la procédure ILS.

Très rapidement, enfin, la dernière est la procédure GNSS 26 par vent d'ouest interception de la piste 3, qui est un trafic important et habituel en configuration de vent d'ouest, qui permettra de pouvoir suivre avec une procédure GNSS 26 l'axe de piste de la même façon que la procédure ILS en évitant l'approche décalée VOR/DME actuelle. On voit le tracé et la courbe de bruit qui, de façon intéressante, montre un gain environnemental par rapport à la procédure VOR/DME d'environ 5.000 riverains survolés.

Voilà rapidement les différentes procédures GNSS qui permettront à l'aéroport d'Orly d'être équipé sur l'ensemble de ces

six flux de procédures GNSS avec les bénéfices attendus du point de vue sécurité comme du point de vue environnemental.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup.

Y a-t-il des questions ?

M. BONNETAIN (Pdt ADEV).- Dès le début, vous l'avez indiqué, il est nécessaire que tous les avions fréquentant Orly aient dans leur poste de pilotage les équipements nécessaires pour répondre à ce guidage satellitaire. Comment se fera cet équipement sur toutes les flottes en service à Orly ?

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- Je peux répondre : on est dans une phase de montée en puissance progressive de cet équipement auprès des compagnies. La Compagnie Air France, la Compagnie Corsair qui effectue beaucoup d'approches GNSS lors de ces vols outre-mer sont habituées à pratiquer ces procédures. Les autres compagnies sont dans une phase d'équipement progressif et d'habilitation de leurs autorités puisque j'ai bien dit qu'il était nécessaire d'avoir cette habilitation pour s'équiper de cette façon-là. Certaines compagnies qui sont basées sur Orly nous ont expliqué à travers les retours d'expérience et les échanges qu'on peut avoir avec elles que parfois elles sont dotées des équipements mais qu'elles sont dans une phase d'habilitation de la part de nos autorités.

On pense aussi que la fonction créera l'organe et qu'à travers la mise en place de ces équipements, l'amélioration des minima opérationnels, l'amélioration importante sur la sécurité, on ira vers une mise en oeuvre des équipements en nombre de plus en plus grand. Sachant que, sur un horizon qui est certes très lointain, ces procédures GNSS ont pour vocation de remplacer les procédures ILS. On a quand même un horizon temporel qui est relativement borné même si, de ce point de vue-là, ce n'est pas encore pour demain mais cela montre bien qu'effectivement on est engagé de façon irréversible dans ce processus.

M. LE PRESIDENT.- Autre question ? *(il n'y en a plus)*

Il me reste à mettre aux voix :

Quels sont ceux qui sont pour adopter cette solution satellitaire ? ...

Quels sont ceux qui sont contre ? ... 1.

M. CARSAC (UFCNA).- Je m'excuse d'être arrivé en retard mais tant qu'on ne fait pas une concertation généralisée sur ces questions complexes avec tout le monde, ce n'est pas acceptable.

M. LE PRESIDENT.- C'est sûr qu'il n'y a jamais assez de concertation... mais, de temps en temps, il faut des décisions !

Abstentions ? (*il n'y en a pas*)

Merci.

3 – Avis sur la mise en service des descentes continues

M. LE PRESIDENT.- C'est une procédure qui fait partie des engagements du Grenelle de l'Environnement et qui a pour objectif de réduire sensiblement les nuisances sonores des arrivées d'avions. C'est une procédure qui serait mise en service pour les appareils en provenance du sud-ouest en configuration face à l'est. M. Geoffroy VILLE va vous présenter ce projet.

M. VILLE (DSNA).- Je laisse la parole à mon tour à Patrick BETHBEDER sur ce sujet.

M. LE PRESIDENT.- Ah bon ? C'est vraiment comme au rugby ! (*rires*)

M. VILLE (DSNA).- C'est bien coordonné !

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- Je vous rassure, M. VILLE m'avait bien dit que j'étais ce matin en stage de gestion du stress ! (*rires*)

Pour démarrer cette présentation, on peut considérer que cette CDA n'est peut-être pas la première mais certainement un élément important qui fait du contrôleur aérien un professionnel citoyen dans l'entreprise qui prend de façon complètement responsable en charge la dimension environnementale qui doit

aller croissant dans son métier. C'est une phrase qui n'est pas une phrase de circonstance mais pleine de sens pour nous dans notre démarche de prise en compte de l'environnement.

Qu'est-ce qu'une CDA ? C'est une Continuous Descent Approach, c'est une approche en descente continue, qui se fait à partir du point d'attente de ce qu'on appelle l'IAF, c'est-à-dire le point où les avions vont rentrer dans un espace dans lequel ils peuvent être amenés à attendre si on est obligé de faire attendre les avions. Et à partir de là, des avions vont faire une descente continue qui va les amener jusqu'à la piste.

Je n'en parlerai pas longuement ici puisque je n'ai ni fonction, ni vocation d'en parler, néanmoins cette démarche-là est une démarche sur laquelle on est train de travailler également beaucoup plus en amont avec le centre de contrôle d'Athis-Mons pour élargir cette notion de descente continue sur l'ensemble du flux d'arrivée à l'intérieur du centre d'Athis-Mons puis à l'intérieur de l'approche d'Orly. C'est vraiment une démarche globale qui va crescendo que cette notion de descente continue qui va lisser les profils de vols.

L'approche CDA combine évidemment une amélioration des impacts environnementaux tant en termes acoustiques, c'est particulièrement vrai pour l'approche, qu'en termes atmosphériques avec les réductions d'émissions gazeuses.

La CDA permet d'effectuer une procédure d'arrivée en descente continue vers la piste 06 d'Orly. Nous avons une expérimentation en cours qui démarre pour les arrivées en provenance du sud-ouest qui arrivent par le point appelé ODRAN dans notre jargon, sur la piste 06 en configuration face à l'est. C'est une première expérimentation de descente continue pour Orly, en évitant les paliers à basse altitude que nous connaissons tous et qui sont source de bruits et d'émissions gazeuses.

Cette CDA ODRAN qui est évaluée depuis le 4 août 2008 a été la première procédure de ce type mise en service en France qui débute à une altitude de l'ordre de 3.000 m, pour nous c'est le niveau de vol 90, c'est-à-dire le niveau de vol proche de celui où le centre de contrôle d'Athis-Mons nous transfère le trafic, en permettant la diminution de consommation de carburant de manière significative.

Je souligne que la quantité de trafic de l'aéroport permet de tester cette nouvelle procédure sur des échantillons de trafic significatifs même si elle reste délicate à prendre en compte dans

la situation d'arrivées chargées. Nous allons le voir tout à l'heure, le fait d'autoriser une descente continue signifie qu'on passe un contrat avec le pilote qui lui laisse toute liberté de manoeuvre pour effectuer sa descente lissée. Il est bien évident qu'il y a des conditions de trafic chargé complexes où ce type d'autorisation ne peut pas être accordé car il est nécessaire de traiter l'ensemble du trafic et il est extrêmement difficile d'intégrer une descente continue dans une situation de régulation, comme on dit dans le contrôle aérien, de trafic complexe.

Pour faire un bref historique, cette descente continue, qui est évaluée depuis le 4 août 2008, a été publiée par SUP AIP à titre expérimental. Cette procédure est mise à disposition par le service de contrôle forcément lorsqu'on est en configuration face à l'est et, pour faire le lien avec ce que je disais à l'instant, également forcément lorsque les conditions de trafic permettent de la réaliser, c'est-à-dire hors pointe de trafic chargé.

Nous avons, dans un premier temps, défini des minimum en matière de sécurité de ces approches pour la phase expérimentale de 2.000 m de visibilité et 1.000 pieds de plafond. La confirmation de faisabilité de cette procédure est annoncée par le contrôle sur la fréquence approche. A l'écoute, les pilotes savent qu'ils peuvent, sur les créneaux horaires correspondants, demander d'effectuer des CDA.

Comme je le disais tout à l'heure, dans le même sens, une CDA peut être accordée mais un événement peut survenir sur le secteur de contrôle qui amène le contrôleur à devoir reprendre la main et donc à interrompre une CDA pour reprendre l'avion en guidage radar pour le séparer d'autres trafics.

Nous avons demandé aux compagnies aériennes, à travers des échanges oraux et de courriers, de faire acte de candidature auprès de notre service pour transmettre les consignes particulières liées à la mise en œuvre de CDA. Cette expérimentation permet de faire avancer sur le plan de la procédure des CDA et, par exemple, le 8 octobre nous avons ajusté nos consignes pour prendre en compte le QNH dans la phraséologie d'autorisation.

Voici cette procédure CDA qui, finalement, est très proche d'une procédure ILS. Elle est bâtie sur le point d'entrée ODRAN. Elle amène l'avion jusqu'à la piste. En particulier notons qu'elle dispense l'avion d'effectuer le palier réglementaire à 3.000

pieds après l'interception de l'axe de piste. C'est un gros avantage sur le plan environnemental.

Une petite animation bon enfant pour vous montrer la CDA parfaite telle qu'elle est réalisée. On a un avion qui arrive à 3.000 m au niveau 90 à ODRAN et qui, sans aucun palier, est descendu jusqu'à la piste.

Voici la procédure ILS avec son palier à 3.000 pieds.

Entre la CDA idéale et la procédure ILS, il y a une série de situations intermédiaires qui sont liées à l'autonomie de pilotage à bord mais qui correspondent à des profils CDA plus ou moins optimisés, plus ou moins parfaits.

En terme de bilan, c'était évidemment le premier paramètre que nous nous devons d'évaluer dans le bilan du point de vue contrôle, nous avons constaté qu'aucun événement lié à la sécurité n'a été consécutif à la pratique de la CDA. Du point de vue des méthodes de travail du contrôle, du point de vue des pilotes, cette CDA s'est parfaitement intégrée dans les conditions de trafic d'Orly.

Je dois d'ailleurs ajouter que, dans un premier temps, nous pensions que les CDA devaient être réservées à des créneaux très tardifs lorsqu'il n'y a quasiment plus de trafic et on a constaté qu'au fil de la journée, dans des périodes plus creuses où il y avait quand même un petit trafic significatif, les pilotes demandaient des CDA qui étaient acceptées par le contrôle et qui se déroulaient fort bien jusqu'au bout. C'est quelque chose de tout à fait positif : on voit qu'il y a une dynamique à faire des CDA dans cette évaluation.

On a constaté, à travers la réalisation des CDA, et je le disais à travers la petite animation de tout à l'heure, des profils variables : certains pilotes ont été amenés à devoir faire un palier évidemment plus court que les 30 secondes de respect du palier ILS au niveau 90 ou à 3.000 pieds. De façon très intéressante, les CDA sont parfois précédées de descente anticipée emmenée par le CRNA Nord puisqu'il nous livre des avions entre 800 et 1.000 m au-dessus du niveau d'entrée 3.000 m chez nous et, parfois, ils ont tendance à anticiper la livraison de ce trafic, ce qui amène à avoir une descente lissée qui remonte encore plus haut et c'est tout bénéfique dans l'esprit d'une descente continue qu'on veut réaliser.

Du point de vue du bilan, on n'est pas près de banaliser les CDA dans notre espace d'approche. Il est nécessaire d'isoler

le vol pour lui permettre d'exprimer sa descente lissée en toute sécurité et en toute autonomie, donc devoir intervenir sur le trafic qui est à côté pour le séparer. Cela amène une contrainte importante sur le trafic environnant si on a du trafic soutenu. Dans ce cas-là, on n'est pas en situation de pouvoir banaliser ces procédures.

Il est nécessaire de garder une souplesse de réalisation. On dit à nos partenaires opérationnels des compagnies que lorsqu'on engage une CDA, malgré tout, il peut arriver un moment dans la tenue du vol où on va être obligé de reprendre la main du point de vue du contrôle sur le vol pour assurer la sécurité.

Elle nous amène un travail de coordination important avec le centre de contrôle en amont en route d'Athis-Mons sur les conditions de livraison du vol.

Le bilan de cette expérimentation implique une douzaine de compagnies. Nous avons eu deux réunions avec les compagnies aériennes avec lesquelles nous sommes en relation : Air France, Corsair, Iberia et j'en oublie, au cours desquelles nous avons défini les conditions de fonctionnement de cette évaluation.

Nous n'avons pas aujourd'hui la possibilité de faire des comptages automatiques de ces CDA, c'est dommage, cela ne nous permet pas, par exemple, de vous présenter ici un bilan exhaustif de ces CDA. Malgré tout, on apprécie, à travers le comptage manuel, que le nombre de procédures réalisées est en train de croître et que la CDA rentre dans les mœurs, est demandée par les pilotes qui, dans d'autres pays d'Europe, pratiquent sinon des CDA telles que je vous les ai définies ici, des descentes lissées. C'est évidemment des méthodes de travail auxquelles ils sont habitués et dont ils sont demandeurs. Cela amène une croissance de cette pratique-là aussi dans notre espace.

Cette procédure CDA, en attendant votre approbation, est aujourd'hui à disposition des équipages par une publication provisoire. Une fois que l'accord de tous les partenaires aura été obtenu, nous espérons une mise en oeuvre permanente qui pourrait intervenir autour du printemps 2010. Il est bien évident que nous continuons, en attendant, de pratiquer ces procédures dans le cadre de l'expérimentation actuelle.

Du point de vue du bilan environnemental brut des CDA, quelques chiffres pour deux types d'avions habitués à pratiquer notre plate-forme : pour un Boeing 747, 600 kg de kérosène

économisés, soit 1,9 tonne de CO₂ ; pour un Airbus A320, 175 kg de fuel et 550 kg de CO₂. C'est quelque chose qui est tout à fait appréciable quand on le multiplie par le nombre d'appareils de la flotte qui pratiquent notre terrain.

Sur le bilan acoustique, je vous laisse le lire. Pour le commenter un peu, il y a trois types d'approche :

Dans un premier temps, on compare le gain entre les paliers pour une interception de l'ILS à 3.000 pieds à 1.000 m qui sont les conditions dans lesquelles on exploitait ou on continue parfois d'intercepter l'ILS et un palier qui est effectué à 4.000 pieds puisque, aujourd'hui, les contrôleurs sont invités à intercepter à 4.000 pieds chaque fois que le trafic le permet, hors conditions de sécurité. On a mesuré entre ce palier à 4.000 pieds qui est aujourd'hui pratiqué chaque fois que possible à ODRAN et le palier qui était utilisé précédemment à 3.000 : un gain de 3 à 4 décibels.

Entre le palier à 3.000 pieds et la CDA, on a un gain de 4 à 5 décibels.

Entre le palier qui est celui sur lequel on est en train d'organiser notre dispositif stratégique de trajectoire pour l'interception systématique, le palier à 4.000 pieds, et la CDA, on a un gain de 1 à 2 décibels.

Ce sont des mesures qui ont été faites sur Bonnelles.

A Saint-Arnoult, ces mesures amènent à mesurer un gain de 6 à 7 décibels entre les approches avec palier à 3.000 pieds et les CDA et un gain de 4 à 5 décibels entre les approches avec palier à 4.000 pieds et les CDA. Donc des gains qui sont tout à fait appréciables.

Voilà je conclus, je vous disais en débutant que pour nous la CDA c'est important. C'est, pour le contrôleur, une appropriation de la dimension environnementale dans son métier. C'est aussi le produit du travail de formation, de sensibilisation que nous faisons tous les jours pour les jeunes qui arrivent et pour les contrôleurs qui sont en formation continue sur l'importance de prendre en compte au sein de notre environnement cette dimension environnementale dans la pratique du métier.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Y a-t-il des questions ?

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- J'aurai deux questions à vous poser s'il vous plaît concernant cette procédure :

La première : quel pourcentage estimez-vous possible d'effectuer cette procédure telle qu'elle a été présentée ici ?

La deuxième : si cette procédure s'avère efficace, peut-on l'utiliser en face à l'ouest sur la piste 26 ? Est-ce qu'il sera possible de l'effectuer de l'autre côté de l'aéroport d'Orly ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur avait demandé la parole aussi...

M. BONNETAIN (ADEV).- C'était la même question. Pourquoi n'avez-vous pas conduit une expérimentation face à l'ouest ? Les avions tournant vers Tournan puis descendant à Ozoir-la-Ferrière, Lésigny... C'est la même question que M. OFFENSTEIN.

M. CARSAC (UFCNA).- Je voulais simplement dire que ces histoires de descente continue, nous les réclamons depuis des années, de la même façon que nous réclamons depuis des années le relevé des altitudes. Alors, comment voulez-vous qu'on soit contre ? Simplement, c'est la méthode qui ne va pas.

Premièrement, nous sommes absolument en désaccord formel, et M. VILLE le sait bien, avec la façon que vous avez de mesurer les nuisances et le ressenti des gens. Vous n'écoutez pas les gens. Vous dites : « il y a tant de décibels, ça va mieux ». Je connais très bien Bonnelles, cette procédure ODRAN est appliquée à peu près 60 % du temps et, en fait, les gens ne voient pas la différence. Ce sont des chiffres qui ne correspondent pas au ressenti des gens. Il faut que vous nous écoutiez.

Sur des questions complexes comme celle-ci, vous nous faites voter en nous ayant envoyé un CD quinze jours avant sur des questions de cette complexité-là sans voir toutes les incidences. Cela ne va pas ! Il faut une concertation complète avec l'ensemble des acteurs pour qu'on puisse donner une réponse valable.

Mme JANIS (Forges sans nuisances).- Je suis juste à côté de Bonnelles. Je voulais nuancer les propos de Claude CARSAC puisque, quand même, depuis que la procédure ODRAN existe et la remontée à 4.000 pieds, franchement, il y a de l'amélioration. On ne peut quand même pas dire qu'il n'y en a pas. On ne peut pas dire qu'elle soit parfaite, on attend encore des choses. On attend effectivement le 4.000 pieds, on attend la descente continue, on attend le relevé des ILS dès que possible, et, sur toute l'Île-de-France, ce serait bien. La mesure de l'amélioration, on peut peut-être la regarder de différentes façons mais, en tout cas, au niveau du ressenti dessous, il y a du mieux mais on attend encore mieux ! Merci.

M. LE PRESIDENT.- On est là pour cela !

M. BELOT (CIPE).- J'aimerais avoir une précision. Je voulais savoir à quel niveau de vol, si cela a été déterminé, les traînées, c'est-à-dire les volets et le train, sont sorties ? Est-ce déterminé dans le plan de la CDA ou pas ?

Deuxièmement, en 2010, ce ne sera peut-être plus une option. Est-ce que ce sera proposé systématiquement par le contrôle aérien, par l'approche, ou laissé à l'initiative des pilotes ? D'après ce que j'ai pu comprendre, le problème c'est pour la cadence des atterrissages, si certains font une approche en CDA et les autres une approche normale avec un palier à 3.000 pieds, c'est là où peut-être c'est difficile d'intégrer les deux systèmes.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Merci. La parole est à la DGAC.

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- Je vais essayer d'apporter quelques réponses factuelles.

Je serai, outre que par nature, très modeste sur le premier bilan des CDA. Le deuxième semestre 2008, on avait enregistré, mais c'était vraiment le début de l'expérimentation, autour de 200 CDA qui avaient été réalisées. C'était très modeste mais cela correspondait aussi au début de la prise de contact de montée en puissance. Je vous disais tout à l'heure, et ce n'est pas pour se cacher derrière des raisons techniques, que nous ne savons pas faire d'extraction automatique aujourd'hui de CDA.

C'est quelque chose qui est difficile. Nous savons que nous sommes dans une montée en puissance significative.

Il y a quelques jours, en particulier le week-end dernier, on était en configuration face à l'est, il y a eu plusieurs CDA qui ont été demandées. Sur un week-end de trafic où on est, je pense à ce week-end-là, autour de 500 mouvements, 250 à 260 arrivées, on a dû avoir une quinzaine de CDA qui ont été demandées. Voilà pour l'instant, c'est la première chose.

Est-ce qu'en 2010, on va systématiser ? Très franchement, on donne des consignes d'exploitation de la plateforme aux contrôleurs, on ne peut pas édicter des consignes d'exploitation disant aux contrôleurs que, par configuration de vent d'est, toutes les approches 06 par ODRAN devront être des CDA, pour la raison que j'indiquais tout à l'heure que vous avez bien repris, je vous en remercie, qu'il y a une appréciation tactique qui est faite par le contrôleur au moment où le contrat est demandé par le pilote.

Pour faire simple, si on a une série d'approches 06 par ODRAN les unes derrière les autres, on peut certainement et d'ailleurs efficacement travailler du point de vue contrôle à aligner les arrivées ODRAN les unes derrière les autres pour faire autant de CDA que d'arrivées ODRAN successives.

Maintenant, il y a quand même une limite qui est d'une part la performance et les niveaux de performance des aéronefs qui sont très hétérogènes sur Orly et, d'autre part, comme vous le savez bien, on a, dans notre régulation, la problématique d'intégrer des arrivées ODRAN par le sud-ouest, et là on est en CDA, avec des arrivées MOLEK du sud-est, et je ne parle pas des quelques arrivées par le nord qui viennent perturber la séquence, Dans ce contexte-là, bien évidemment, on ne peut pas édicter, on ne peut pas consigner d'effectuer des approches CDA.

Néanmoins, je le constate dans les réunions sécurité, on parle également de ces aspects environnementaux et on se confronte à nos collègues officiers de sécurité des vols de façon très intéressante et très riche, qui pratiquent Orly mais aussi d'autres terrains en Europe qui disent tous qu'ils sont de plus en plus, du point de vue des économies de carburant, etc. dans une dynamique d'effectuer des descentes lissées, d'effectuer des descentes continues, ce qu'ils appellent des « CDA like » ou des « CDA light », légère ou presque comme des CDA.

Avec ces pratiques-là, bien évidemment, ils sont complètement disponibles, ouverts et demandeurs de ces procédures-là.

Ce qui pouvait être peut-être le premier jour de la mise en service quelque chose de très intéressant pour les compagnies mais peut-être un peu moins systématique pour les compagnies, devient de plus en plus systématique, et les contrôleurs sont sollicités pour pratiquer des CDA. Parfois d'ailleurs eux-mêmes peuvent en proposer dans de bonnes conditions « si vous voulez effectuer un CDA », ils ne se gênent pas pour le faire.

Tout ce discours pour dire qu'on est dans une montée en puissance un peu progressive de ce dispositif.

Concernant ces CDA, on a eu une expérimentation qui est face à l'est parce qu'on a démarré notre étude par la mise en oeuvre de CDA en configuration face à l'est. On voit bien que, sur ODRAN, on a des conditions d'interception de l'axe qui sont assez idéales et on a une CDA qui commence au niveau 90, c'est pas mal. Je disais qu'on est en train de travailler avec le centre de contrôle en route pour les démarrer plus haut pour avoir des descentes continues plus hautes. Cela va bien dans ce sens-là. Au mieux, on est évidemment tout à fait ouvert et motivé pour travailler sur les CDA en configuration face à l'ouest parce qu'effectivement j'aurais beaucoup de mal à vous expliquer qu'on ne peut pas effectuer de CDA en configuration face à l'ouest.

Je dirai simplement, pour continuer à vous présenter la problématique des CDA, vous savez bien que, dans la configuration face à l'ouest, on a deux axes d'approche : les arrivées ODRAN qui suivent une certaine vent arrière et il y a un certain nombre de contraintes du point de vue de la gestion bord, et les arrivées par MOLEK. On peut imaginer qu'il sera certainement plus aisé de travailler sur un profil CDA qui est un peu semblable à celui d'ODRAN pour les arrivées MOLEK. Là, je me lance un peu à l'eau mais je pense que c'est assez plein de bon sens.

Mais, dans tous les cas, c'est une piste dont on est conscient, c'est une piste qu'on est tout à fait disponible à expérimenter. Il y a des programmes sur lesquels la Direction des Services de la Navigation Aérienne est en train de travailler sur les évolutions de la région parisienne. Bien sûr, il faut phaser les travaux, il faut phaser les études, il faut phaser les évaluations, du point de vue sécurité environnementale et intégration de ces

trajectoires-là dans un dispositif plus global au niveau région parisienne puisque vous savez qu'un de nos objectifs aussi c'est le relèvement des altitudes interception des ILS. On est dans la même problématique mais, très concrètement, on étudiera un jour des CDA en configuration face à l'ouest dans les conditions dans lesquelles on pourra les réaliser à peu près avec les mêmes paramètres que je vous ai présentés en configuration face à l'est.

Mme JANIS (Forges sans nuisances).- Je voulais savoir exactement ce que vous entendiez par « généraliser ». Est-ce qu'on essaie de généraliser sur 50 % du trafic ? Parce que là vous avez dit 15 avions sur 160 que présente ODRAN a priori. Cela fait 10 % du trafic aujourd'hui, un peu moins. Du coup, qu'est-ce que vous espérez obtenir ? (*sans micro*)

Dans la salle.- Est-ce que vous pouvez répéter la question s'il vous plaît ?

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- La question qu'on m'a posée était relative à peut-être une petite déception sur le faible nombre annoncé mais surtout sur la généralisation et comment. C'est bien cela ?

Mme JANIS (Forges sans nuisances).- Sur ODRAN. En mai 2010, généraliser sur ODRAN, qu'est-ce que cela veut dire ?

M. BETHBEDER (Chef exploitation Orly).- Je répondais dans un premier temps très factuellement sur le faible nombre au départ mais c'est normal, c'est une expérimentation.

J'ai ensuite dit qu'on était dans une montée progressive et c'est cela qui est important du point de vue des méthodes de travail à bord comme des méthodes de travail du contrôleur. Une généralisation progressive de cette procédure et ces choses-là sont aussi lentes à faire évoluer. Il est nécessaire que le contrôleur prenne la pleine mesure de ces procédures, la façon dont il va intégrer dans le trafic et, petit à petit, il y a un gain qui est constaté. C'est comme cela que la vie avance et que notre performance s'améliore et souvent assez lentement au fil du temps par un recalage des méthodes de travail. Il est extrêmement

difficile de faire des basculements brutaux du tout ou rien sur ce type de procédure, je pense qu'on en est tous convaincus.

Par contre quand je parlais de mai 2010, dans le même esprit, pour moi, ce n'est pas une date magique où l'on va tout à coup basculer du nombre significatif intéressant et en voie de progression vers un pourcentage beaucoup plus important. Non, c'est une date de publication qui permettra de faire entrer encore plus dans les mœurs cette procédure de CDA. La publication sera effective, les contrôleurs et les pilotes ne pourront que l'utiliser davantage et pour aller vers un pourcentage croissant. Ce ne serait pas raisonnable et sérieux de vous avancer ici un chiffre à l'échelon mai 2010 ou décembre 2010 du pourcentage de trafic qui sera concerné par les CDA, il sera certainement plus important que celui qu'on a aujourd'hui.

M. CARSAC (UFCNA).- Je fais partie des gens, tous ceux qui me connaissent dans la salle le savent, qui poussent cette idée de modifier les procédures et qui pensent qu'il y a une réelle amélioration possible pour l'ensemble des riverains. (*problème de micro*) Je fais partie des gens qui considèrent que c'est la seule possibilité technologique d'améliorer la situation des riverains dans les années qui viennent, qu'il y a une énorme mine d'améliorations de ce côté-là mais à condition, Messieurs, que vous nous écoutiez.

On a l'expérience à Bonnelles. Je vais envoyer à M. VILLE s'il ne l'a déjà, le tract du ressenti sur Bonnelles depuis deux ans que cette procédure est appliquée : cela n'apporte pas une amélioration significative. Ecoutez-nous sur les critères, travaillons ensemble à améliorer ces procédures et nous allons progresser. Il faut que vous nous écoutiez, que vous écoutiez le ressenti des gens qui sont sous les avions !

M. LE PRESIDENT.- C'est ce qu'on fait même sans micro !

M. CARSAC (UFCNA).- Pour l'instant, les résultats sont assez moyens.

M. LE PRESIDENT.- Cela évolue. Pas d'autres questions ?

Quels sont ceux qui sont contre cette expérimentation et sa poursuite voire son augmentation puisqu'on a été d'accord sur l'ouverture vers l'ouest ? ... *(personne)*

Abstentions ? ... 2.

Merci beaucoup.

4 – Avis sur la valeur de l'indice délimitant la zone B de l'avant-projet de PEB

M. LE PRESIDENT.- L'objectif de la réunion de ce matin est de recueillir votre avis sur la valeur de l'indice délimitant la zone B.

Ce sujet a été abordé et examiné longuement lors de la précédente Commission Consultative. Les membres dans leur ensemble ont demandé de reporter l'avis sur la valeur de l'indice dans la mesure où je rappelle que le débat qui s'était déroulé au mois de février se trouvait, on peut le dire, en concomitance avec un débat législatif relatif à la loi sur la mobilisation pour le logement qui apportait des évolutions majeures de zonage du Plan d'Exposition au Bruit.

Aujourd'hui, la situation est sensiblement différente puisque la législation est entrée en application et nous devons donc en tenir compte dans l'avant-projet du Plan d'Exposition au Bruit.

Je tiens à souligner que c'est un dossier qui reviendra devant la Commission Consultative de l'Environnement puisque nous sommes dans une première phase de cette procédure et qu'il s'agit aujourd'hui de se prononcer sur l'avant-projet de révision qui porte sur la valeur de l'indice de la zone B.

Ensuite, il y aura une consultation sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit puis un passage à l'enquête publique.

Je vais passer la parole à M. Pascal LUCIANI pour vous faire la présentation. J'ai demandé aussi à M. le Directeur Régional de l'Équipement, M. Jean-Claude RUYSSCHAERT, de vous présenter ensuite les règles d'urbanisme applicables à l'intérieur du Plan d'Exposition au Bruit, zones A et B, ainsi que les règles qui restent applicables dans l'ex zone C de façon à ce que vous ayez tous les éléments d'information sur l'ensemble de ces questions extrêmement délicates et importantes.

Monsieur LUCIANI, vous avez la parole.

M. LUCIANI (DGAC).- Mesdames, Messieurs, bonjour !
Nous allons donc reprendre le fil interrompu de notre débat sur ce sujet il y a maintenant huit mois pour avancer sur un acte très important qui est l'orientation que va donner la CCE sur la valeur d'indice du PEB qui lui paraît la plus pertinente.

Il ne s'agit pas, comme l'a dit Monsieur le Préfet, de valider à ce stade le PEB qui sera à nouveau présenté en CCE, mais de donner l'orientation qui permettra à l'Etat de savoir sur quelle base il bâtira ce document. Nous nous inscrivons dans un document qui relève du Code de l'Urbanisme article L.147-1 et suivants et dont l'objectif est d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit.

Ce document est un document d'urbanisme qui impose des restrictions à l'urbanisation. Les différents documents d'urbanisme et notamment le PLU doivent être conformes à celui-ci. Il va donc donner une empreinte importante au territoire sur lequel il va s'appliquer.

Le PEB définit quatre zones différentes – je parle là d'un point de vue général :

Les zones A et B sont des zones de bruit fort où les restrictions sont assez significatives, le DRE reviendra en détails dessus. La différence entre zones A et B est assez mineure au sein de ces deux catégories puisqu'il s'agit essentiellement de savoir si les bâtiments agricoles doivent être en continuité ou pas de réalisations existantes. Retenons que les zones A et B sont des zones d'interdiction forte.

La zone C est une zone d'interdiction relative qui permet certaines constructions notamment l'habitat diffus et du renouvellement urbain.

Enfin, la zone D, lorsqu'elle existe, est une zone qui impose essentiellement une information des riverains.

Dans tous les cas, sur l'ensemble des zones du PEB, des normes acoustiques de construction s'imposent lorsque la construction est permise par les règles.

Pourquoi vouloir réviser le PEB aujourd'hui ?

Nous sommes sur un monument historique puisque ce PEB d'Orly est le plus ancien de France : il date de 1975. Le délai à partir duquel on peut commencer une révision de PEB est de cinq ans. Là, nous avons un PEB qui va fêter ses 35 ans.

Ce que ce PEB a gagné en maturité, il l'a peut-être perdu en pertinence puisque, depuis 1975, l'utilisation de la plateforme a beaucoup évolué. Il y avait au départ quatre pistes qui étaient prévues en exploitation. L'une d'entre elles, finalement, n'a pas été construite et une seconde de ces pistes n'est pratiquement plus utilisée. Il s'agissait d'une piste qui était faite pour être utilisée dans certaines conditions de vent. Les appareils s'améliorant et pouvant désormais décoller avec des composantes de vents de travers plus importantes, elle n'est pratiquement jamais utilisée sauf par exemple lorsqu'il y a des travaux majeurs sur une autre piste.

Enfin, dans l'appréhension du bruit – là je vais rejoindre M. CARSAC – la prise en compte de la perception du riverain a été améliorée puisque l'indice Lden qui existe aujourd'hui essaie, certainement sans être parfait, de mieux prendre en compte ces aspirations et notamment met un coefficient très fort pour ce qui est du bruit de soirée par rapport au bruit de journée puisqu'il est beaucoup plus gênant.

Par conséquent, il était nécessaire de réviser ce PEB et cela n'avait pas été fait pour des raisons de difficultés liées au tissu urbain et aux spécificités d'Orly.

Voici l'illustration du plan d'Orly. Vous le connaissez tous, je ne reviendrai pas dessus. Vous avez la piste fantôme qui n'a jamais été construite et la piste 2 qui est celle que j'évoquais et qui n'est plus beaucoup utilisée.

Quel est le contexte particulier d'Orly qui explique sans doute la difficulté qu'il y a eu à réviser le PEB ? Et nous mettons aujourd'hui tous nos espoirs dans le fait d'y arriver après 35 ans.

C'est d'abord l'urbanisation préexistante de celui-ci. Nous avons recherché les différentes phases de construction de l'aéroport qui s'inscrivait dans un tissu urbain qui existait de longue date contrairement à d'autres grands aéroports.

Il est surtout spécifique par ses conditions d'exploitation puisque, depuis les années 70, le niveau de bruit est devenu d'autant plus connu, figé et maîtrisé avec tout d'abord le couvre-feu nocturne qui remonte à 1968, qui s'impose entre 23 heures 15 et 6 heures et 23 heures 30 et 6 heures 15 pour les atterrissages, ce qui correspond aux mêmes plages de bruit.

Il y a une décision très importante de plafonnement du trafic qui est limité depuis 1994 à 250.000 créneaux correspondant à un nombre de mouvements un peu inférieur.

Enfin, il y a les volumes de protection environnementale qui ont été mis en place qui, pour les trajectoires d'approche de décollage et d'atterrissage, contiennent les trajectoires des avions dans des volumes strictement définis.

Nous sommes dans un cadre très connu et prévisible de bruit et de sa non évolution future puisque, essentiellement, le bruit pourra bénéficier des améliorations de la flotte mais il n'y aura pas d'effet d'augmentation de volume, d'où un Plan d'Exposition au Bruit aux modalités spécifiques.

La loi que nous évoquons en février dernier, loi spécifique dans le cas des PEB plafonnés, c'est-à-dire en pratique Orly puisqu'il n'y a pas d'autres cas en France, prévoit qu'il n'y a plus qu'une zone A et une zone B.

Toutefois, dans la mesure où il existait auparavant la protection d'une zone C, il a été jugé sage de ne pas la faire disparaître tout à fait et donc les effets de cette ancienne zone C sur l'ancien périmètre de celle-ci sont maintenus avec notamment pas de construction à usage d'habitation sauf des cas particuliers et des possibilités limitées d'augmentation de l'habitat.

Au-delà de ce maintien, une nouvelle disposition a été introduite qui est la possibilité dans l'ancienne zone C, sur des secteurs bien définis, avec un objectif bien défini, contrôlé et motivé, d'avoir une augmentation de la capacité de logement et de surface, par exemple lorsqu'on veut faire une opération de desserrement urbain. Il est très important d'insister sur le côté concerté, négocié et assumé de ces augmentations de capacité. On le fait en toute connaissance de cause, avec en tête l'ensemble des problématiques, et la décision est une décision de long terme qui s'inscrit dans une logique assumée par tous les acteurs, ce qui est très différent d'une autorisation généralisée d'urbaniser à tout va.

Avec ces nouvelles règles, nous avons l'espoir d'aboutir à la révision de ce document ancien. Nous sommes dans un processus d'élaboration long qui est légitime et normal compte tenu du caractère très contraignant d'un PEB et qui impose une concertation forte. Comme l'a dit le Préfet, nous sommes ici dans une première orientation, un vote de la CCE, qui n'est pas un vote conforme, qui est une indication donnée à l'Etat mais qui va avoir une valeur d'orientation très forte pour l'Etat sur l'indice de choix, c'est-à-dire jusqu'où va-t-on ? parce que nous allons voir qu'il y a plusieurs zones possibles.

Il y aura ensuite un arrêté interpréfectoral de mise en révision après avis de la CCE sur avis express du Ministre qui prendra sa décision en connaissant l'avis de la CCE.

Il y aura ensuite une consultation de l'ensemble des communes, des établissements publics de coopération et il y aura ensuite un avis de l'ACNUSA, après une nouvelle présentation en CCE cette fois-ci du projet lui-même. Donc la prochaine fois que nous reviendrons vers vous à une date qui sera sans doute définie par le Préfet, ce sera pour vous présenter non pas une palette d'indices mais un indice bien précis qui aura été retenu par le Ministre. Là, l'avis qui sera demandé c'est : la CCE est-elle favorable ou défavorable à ce projet ?

Ensuite, l'ACNUSA se prononcera et, après tout cet ensemble d'avis, nous passerons à une enquête publique où l'ensemble du public pourra se prononcer. Enfin, après ce long marathon, il y aura un arrêté interpréfectoral d'approbation.

Le délai de tout cela est soumis à de nombreux aléas mais ce qu'on peut retenir des dossiers passés, c'est que cela peut prendre plusieurs mois. Le délai sera d'autant plus court qu'il y aura un consensus préalable et que la concertation et les échanges auront été complets. Le travail qui a été fait depuis février est sans doute un gage qui nous permettra d'avancer vite sur ce sujet.

Ce qui est attendu de la CCE :

Nous avons élaboré des courbes techniques qui sont le résultat d'un calcul par un logiciel complexe qui sont fondées sur quatre valeurs d'indice de bruit selon que l'on veut retenir des zones de bruit fort, des zones de bruit faible.

Comme tout calcul technique, comme tout critère technique, il est contestable par définition même s'il reflète une certaine réalité de l'énergie sonore. Ce qui est attendu de la CCE, c'est d'apporter une vision stratégique d'aménagement d'urbanisation et de stratégie globale par rapport à cet indice.

Il y a une vraie latitude, et on le verra sur la carte, entre la zone la plus restreinte et la plus large, il y a une très grande différence. Au niveau des populations, et là je vous renvoie au document de présentation, la population qui sera couverte varie dans un rapport du simple au triple. Donc il y a une vraie latitude de choix qui se fonde sur l'ensemble des critères, bien évidemment la protection des populations futures, il ne s'agit pas d'exposer à tout va des populations, et également les contraintes

d'urbanisation et les projets des communes : où veut-on mettre la limite ?

Nous avons donc un vote qui aura lieu, qui sera conduit par le Préfet et qui doit aboutir à ce que la CCE se prononce sur l'une de ces valeurs et la recommande au Ministre. Le Ministre, encore une fois, a la possibilité de prendre la valeur qu'il souhaite, c'est sa prérogative, mais l'avis de la CCE est extrêmement important.

Les hypothèses de trafic : j'ai envie de vous renvoyer là encore au rapport qui vous a été envoyé. Rappelons qu'évidemment, cela va de soi, il respecte l'ensemble des contraintes qui sont imposées. Le nombre de mouvements est calculé sur la base du plafonnement, sur la base également de la variation historique de celui-ci puisqu'un nombre de créneaux de 250.000, selon que les compagnies réussissent à tous les utiliser ou pas, cela peut faire des variations.

Nous avons pris ce qui correspondait au scénario historique et nous avons élaboré trois scénarios de court, moyen et long termes pour arriver à la définition de nos zones qui sont représentées ici sur cette carte qui a été également diffusée à l'ensemble des participants et qui a été distribuée sous forme de ce qu'on appelle les draps de lit, ces grandes cartes dépliantes.

J'attire votre attention sur le fait que ce document est strictement et exactement celui qui a été présenté en février dernier. A ce titre, je voudrais expliquer le complément qui a été fait, qui s'explique par le fait que nous avons fait retourner nos logiciels qui ont abouti à des limites un peu différentes. Ce n'était pas forcément visible à l'œil nu mais un certain nombre de collectivités avaient travaillé sur le document précédent et nous ont dit : « on a travaillé, on a défini des projets avec des limites qui correspondent aux limites des anciens, les différences étant minimales, gardons les valeurs de février. En plus si c'était bon en février, il n'y a pas de raison que ce ne soit pas bon en décembre ».

Voilà l'explication de cette rectification. Je m'excuse de l'avoir faite au dernier moment, je sais que ce n'est pas évident de recevoir ces documents au dernier moment. Un mea culpa sur cet envoi mais, sur le fond, je pense que personne n'aura de désaccord à travailler sur un document qui, en plus, circule depuis février de l'année dernière.

Voici donc la carte. Quatre valeurs entre lesquelles choisir et maintenant un long débat, je suppose, qui s'annonce.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE PRESIDENT.- Merci d'avoir exposé de manière claire un problème complexe. Nous ouvrons le débat.

M. CARSAC (UFCNA).- Je m'excuse de reprendre la parole encore une fois mais je voulais m'élever avec courtoisie mais avec fermeté contre un des propos que vient de tenir M. LUCIANI sur son slide n°6.

Ce propos reprend la page 7 du dossier qui nous a été envoyé. Il s'agit du plafonnement d'Orly à 250.000 créneaux. Pourquoi, Monsieur LUCIANI, avez-vous dit « un nombre de mouvements un peu inférieur » ? Est-ce que, Monsieur LUCIANI, le chiffre de 200.000, qui est celui qui a été promis aux riverains, vous écorche les lèvres ?

Je rappelle à tous les tenants du monde aéronautique aujourd'hui que la promesse qui a été faite aux riverains, le texte de loi, l'arrêté dit 200.000 et pour nous c'est 200.000, environ 200.000 et pas du tout 250.000.

Je rappelle que, dans les années autour de 2000, nous avons la quasi-certitude avec un faisceau d'éléments convergents que les gens de l'époque, vous n'étiez pas là Monsieur LUCIANI, ont accordé un nombre de créneaux supérieur à 250.000 en enfreignant l'arrêté. Nous en avons un certain nombre d'indices convergents, nous n'avons pas la preuve absolue. Ce chiffre de 200.000, nous insistons pour qu'il soit remis dans ce dossier.

M. LE PRESIDENT.- Autre intervention ?

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Pour compléter les propos de Claude, il les a exprimés avec beaucoup de fougue, j'ai les preuves officielles que les 250.000 créneaux horaires attribués ont été manifestement exagérés et qu'il y a eu, en 1996, 252.800 mouvements. Ce sont les chiffres de chez vous, on ne va pas remettre la question là-dessus.

Je souhaiterais néanmoins qu'il apparaisse dans ce document, comme Claude l'explique, que les 250.000 créneaux

sont un grand maximum et qu'il était prévu dans le décret environ 200.000 mouvements attribuables.

M. LUCIANI (DGAC).- On est dans un autre débat que le PEB. (*mouvements de protestation*)

M. CARSAC (UFCNA).- Non, on n'est pas dans un autre débat !

M. LE PRESIDENT.- Question suivante !

M. PEREGAULT (EOLE).- Pouvez-vous remettre le plan s'il vous plaît ?

On s'aperçoit que la zone A et la zone B, sur la piste n°4, sont à l'ouest, c'est-à-dire que les avions décollent toujours à l'ouest.

Sur la piste n°3, la zone A et la zone B qui sortent de la piste sont à l'est, cela veut dire qu'ils décollent à l'est.

Quand ils décollent à l'ouest, c'est bizarre parce qu'à la sortie de la piste, il n'y a plus de bruit ! Je ne comprends pas ! On a déjà eu le coup, EOLE c'est Choisy-le-Roi et Thiais, on nous a sortis du Plan de Gêne Sonore sans nous demander notre avis mais là maintenant, ce que je ne comprends pas, c'est qu'à la sortie de la piste n°4, à l'est, le bruit s'arrête à la sortie de la piste. Je ne vois pas comment parce que, cela n'arrive pas souvent effectivement, il y a eu de l'amélioration, mais n'empêche que quand ils décollent sur la piste n°4, à l'est, cela fait quand même du bruit ! Je ne comprends pas !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LUCIANI, deux questions.

M. LUCIANI (DGAC).- Sur la première, le texte prévoit un nombre de 250.000 créneaux, c'est cela qui est prévu. Je ne disconviens pas, parce que j'ai lu les documents historiques, qu'à l'époque, il a été dit que ces 250.000 créneaux permettaient d'assurer 200.000 mouvements.

Qu'est-ce qui a changé depuis ?

A l'époque, effectivement, pour avoir 200.000 mouvements, il fallait 250.000 créneaux. Ce qui a changé depuis, c'est que les compagnies réussissent à mieux optimiser leurs créneaux.

Je ne voudrais pas revenir sur ce débat parce que la règle est telle qu'elle est. Depuis cette époque, les performances acoustiques des avions ont évolué. Si, demain, il s'agit de faire un nouveau débat sur les conditions de restriction d'utilisation, on arrive à une remise en cause de ce qui existe qui relève d'une tout autre nature que le débat sur le PEB.

Ce qui est présenté aujourd'hui, c'est le bruit qui résulte de l'état des avions qui décollent et qui atterrissent en fonction des règles qui existent. La règle qui existe, c'est 250.000. J'entends bien que vous souhaiteriez qu'à la place d'une règle de 250.000 créneaux, il y ait une règle de 200.000 mouvements mais c'est un autre débat qui remet en cause l'utilisation.

Je rappelle aussi que, si vous demandez de restreindre l'utilisation, il y a aussi d'autres intérêts qui diraient qu'il faudrait augmenter. A mon avis, sans vouloir être à nouveau Mme Soleil, le débat de tout cela va être entre les partisans de ceux qui veulent réduire le nombre de vols sur Orly et ceux qui veulent l'augmenter, on va rester sur le statu quo qui me paraît sage mais en tout état de cause, le PEB doit refléter la réalité des mouvements. Or, la réalité des mouvements, ce sont les textes.

J'entends bien votre souhait, nous en sommes conscients. Je ne disconviens pas de ce qui a pu être dit à un moment. Depuis, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts y compris dans l'amélioration de la performance. Aujourd'hui, nous nous prononçons bien, encore une fois, sur ceux qui volent et non pas sur ceux qui pourraient voler si le trafic était diminué.

De la même façon, nous n'avons pas prévu un PEB sur la base d'une hypothèse où on lèverait le plafonnement et on passerait à 500.000 mouvements. Ce n'est pas le cas. Dans tous les cas de figure, nous travaillons sur l'existant et je suis à peu près persuadé que la règle sur Orly sera intangible même si certains demandent à ce qu'il y en ait moins et d'autres qu'il y en ait plus.

Sur la deuxième question, la carte qui est présentée n'est pas une représentation des trajectoires.

Par ailleurs, la limite que vous définissez est une limite de la zone de bruit fort et, à l'inverse, les zones de bruit calculées

s'étendent évidemment à l'est et à l'ouest. Ce qui se passe, c'est compte tenu du nombre de vols qui utilisent chacune des orientations, le bruit est plutôt fort à l'ouest et à l'est respectivement de chacune des pistes. Cela ne veut pas dire, bien évidemment, qu'il n'y a pas de bruit ailleurs. De la même façon que des gens nous disent fort justement que le bruit se fait entendre même au-delà des limites du PEB.

Enfin, pour répondre à l'inquiétude que vous avez formulée indirectement sur le PGS, le PEB et le PGS sont des documents disjoints. Idéalement, nous souhaiterions qu'ils soient confondus mais, dans le cas d'Orly, et je le redis de façon très claire, même si on va, de fait, avoir des limites de PGS et de PEB qui sont différentes et que ce n'est pas l'idéal théorique, l'Etat n'entend pas prendre un quelconque riverain en otage et donc nous ne toucherons pas au PGS.

Par rapport à ce que vous dites sur le PGS, il n'y a aucune inquiétude à avoir.

M. LE PRESIDENT.- J'ai trois questions à ma gauche. Monsieur le Député...

M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).- De quoi s'agit-il dans l'instant ? C'est de parler des contraintes d'urbanisme qui affectent les territoires. On nous demande de choisir entre différents indices, c'est-à-dire différentes surfaces possibles qui vont de 65 à 62.

Je voudrais dire que le PEB n'est pas neutre. Un Plan d'Exposition au Bruit, ce sont des espaces qui neutralisent des territoires. C'est frappé au coin du bon sens lorsqu'on crée un aéroport ex nihilo. Il s'agit effectivement, par un Plan d'Exposition au Bruit, d'empêcher les riverains d'habiter sous les avions.

Mais la spécificité d'Orly c'est que les habitants ou en tout cas le tissu urbain était préexistant à l'arrivée de l'aéroport. Le fait de plaquer un PEB comme cela l'a été en 1975, cela a meurtri des territoires qui étaient vivants précédemment.

Sur une ville comme Villeneuve-le-Roi, je peux apporter le témoignage, en dix ans, cela a fait perdre 5.000 habitants. Cela a considérablement paupérisé ces territoires, cela les a considérablement dévalorisés.

Il est assez clair que, sur ces espaces-là, nous trouvons des territoires qui souffrent du fait des contraintes d'urbanisme qui figent littéralement les territoires. Ce n'est pas pour rien que, sur ces espaces-là, on y trouve une concentration importante d'habitat indigne, d'habitat complètement figé et paupérisé qui nécessite des interventions massives du type du PNRQAD de Villeneuve-Saint-Georges, Plan de Rénovation des Quartiers Anciens Dégradés. Ce sont tous ces espaces-là qui se trouvent littéralement meurtris.

La question qui nous est posée est donc de savoir où faisons-nous passer la ligne qui va partager d'un côté un habitat complètement figé et complètement bloqué – c'est donc l'espace A et B – d'un autre espace qui n'est pas libéralisé mais qui est sous contrôle, M. LUCIANI l'a dit, c'est-à-dire qu'il va permettre globalement également un dispositif figé mais qui va permettre des poches d'aménagement préfectoral, c'est-à-dire complètement sous contrôle.

Que dit le texte ? L'article L.147-4 dit que justement les valeurs d'indice, et c'est bien l'objet de notre débat, peuvent être aménagées en fonction pour tenir compte du fait que l'aéroport se trouve oui ou non en tissu urbanisé.

Là, sur Orly, nous le sommes particulièrement puisque ce n'est pas pour rien que le PEB de 1975 n'a jamais été révisé depuis. C'est bien parce qu'on se trouve dans une densité de population qui n'existe nulle part ailleurs.

D'ailleurs on a reconnu à cet aéroport un statut particulier avec un plafonnement, avec un couvre-feu, avec une densité de population de 2.500 habitants au kilomètre carré qu'on ne trouve nulle part ailleurs et des centres-villes justement qui se trouvent particulièrement impactés par le PEB et les zones figées.

Derrière le choix des indices, que se passe-t-il ?

Il faut savoir qu'entre l'indice 62 et 65, ce n'est pas moins de 1.000 ha qui vont être mis en débat si j'ose dire et que si on prend l'indice 64 et 65, là pour le coup c'est un peu moins : 250 ha mais on voit bien les enjeux de population, cela concerne globalement 6.000 habitants.

Vous l'avez compris, je vais vous inviter à choisir bien sûr l'indice 65, le moins paupérisant, le moins dévalorisant. D'abord et en premier lieu parce que la représentation nationale a l'unanimité a décidé spécifiquement pour Orly de tenir compte de

cette spécificité et permettre le renouvellement urbain mesuré à travers des poches d'intervention préfectorale.

Et donc si on a pris ce dispositif-là, c'est bien pour qu'on puisse l'utiliser, c'est-à-dire s'offrir les espaces de zone C qui nous permettent de le faire. Si on prenait une zone D la plus étendue possible, tout ceci n'aurait servi à rien ou vraiment à très peu.

Je vous invite à choisir l'indice 65, le moins paupérisant, parce que c'est la demande également de l'immense majorité des villes, villages et bourgs concernés. J'en veux pour preuve le vœu qui a été adopté dernièrement par les maires de l'EPA ORSA. De nombreuses villes ont délibéré en ce sens, celle de Villeneuve-le-Roi encore hier soir, ainsi que la communauté d'agglomération d'Europ'Essonne, etc.

Je vous invite à choisir l'indice 65 parce que c'est simple. C'est simple : c'est l'indice de la zone 2 du PGS et donc on a un ajustement des frontières bien commode en terme de lisibilité.

Enfin et surtout, je vous invite à choisir l'indice 65 parce que c'est juste. En effet, aujourd'hui, les zones A et B du PEB de 75 couvrent 1.300 hectares, et ceci a été établi sur une base de calcul de 260.000 mouvements aériens. Pour 260.000 mouvements aériens, on a fait le PEB actuel. Or là, avec une hypothèse de calcul de 235.000 mouvements aériens, les indices 62, 63 et même 64, c'est-à-dire tout autre que 65, produisent même pour quelques espaces une extension par rapport à la zone B actuelle.

Vous l'avez compris, c'est frappé au coin du bon sens que de prendre l'indice 65 en terme de lisibilité d'autant plus que, et cela me permet de faire la jonction avec le propos précédent, effectivement l'arrêté parle bien de 200.000 mouvements environ. Donc vous voyez bien qu'avec une hypothèse de calcul à 235.000 alors que, normalement, on devrait être à 200.000, il est bien évident que ça flèche encore davantage l'indice 65.

Et enfin pour vous dire, et pour conclure, qu'en définitive n'appliquons pas une double peine. Les populations riveraines qui sont déjà en place subissent le bruit. De grâce, ne paupérisez pas ces territoires en accablant ces espaces de contraintes d'urbanisme supplémentaires.

Je vous remercie.

(un applaudissement)

M. GUERIN (CG 94).- Conseiller Général du Val de marne et Conseiller général de Villeneuve-le-Roi et d'Ablon-sur-Seine.

Une remarque d'abord sur le débat de tout à l'heure. J'ai entendu ce que M. LUCIANI a dit s'agissant des nouvelles techniques qui permettent aux compagnies aériennes de mieux utiliser les créneaux qui leur sont accordés sauf que, effectivement, cela a été souligné, on nous avait promis il y a quinze ans, en 1994, quand le texte réglementaire a été pris, 200.000 mouvements pour 250.000 créneaux. J'en tire comme conclusion et notamment de vos propos que nous devons nous mobiliser, compte tenu de l'évolution des technologies, pour obtenir la révision du texte de façon à ce qu'on adapte le niveau des créneaux à la réalité du plafonnement des mouvements qui nous avait été promis, c'est-à-dire 200.000. Je ne me satisferai pas, pour ce qui me concerne, de 235.000 ou 240.000 mouvements lorsqu'à l'époque, j'étais déjà élu, nous nous étions mobilisés pour obtenir les 200.000.

Sur le sujet qui nous intéresse ici, je crois qu'effectivement les règles d'urbanisme à proximité de l'aéroport d'Orly ont fortement paupérisé les territoires. En quelques années, des villes comme Villeneuve-le-Roi ont perdu quelques centaines d'habitants. En vingt ans, elles ont perdu 4 à 5.000 habitants. C'est néanmoins, un effet de paupérisation. Faut-il encore s'entendre sur les effets du déclassement de la zone B. Je suis favorable à une solution qui permettrait d'abaisser le périmètre de la zone B mais je crois que nous ne pouvons pas délibérer sur ce sujet sans demander, parallèlement à cette délibération, un certain nombre d'éclaircissements de deux ordres :

Le premier concerne les intentions des pouvoirs publics sur le périmètre de l'ex zone C. Les textes, en l'occurrence l'article 41 de la loi qui était évoquée tout à l'heure, précise qu'il pourrait y avoir dans l'ancien périmètre de la zone C et de façon maîtrisée, des augmentations de population et d'habitation.

Faut-il encore que l'ensemble des élus, la CCE aient, le moment venu, dans la suite de nos travaux, connaissance des projets qui sont susceptibles sur ce périmètre de permettre cette évolution nécessaire, cette amélioration de l'habitat et où.

Et puis la deuxième question est extrêmement précise, concrète et beaucoup plus préoccupante encore.

Le texte de la loi sur le logement qui a été adopté il y a quelques mois, en l'occurrence son article 41, supprime l'appellation zone C mais maintient les règles d'urbanisme ou les réserves que je viens d'évoquer dans le périmètre de l'ancienne zone C. Sauf qu'il dit à son alinéa 2 du grand I : « *Toutefois, à l'intérieur du périmètre défini par la zone C préalablement au 20 février 2009, les premièrement, deuxièmement et cinquièmement l'article L.147-5 reste applicable.* » Premièrement, deuxièmement et cinquièmement étant les règles d'urbanisme qu'on connaît, notamment la possibilité de construire du collectif.

En l'état actuel de cet alinéa, si nous déclassons de la zone B sans autre disposition légale intervenue d'ici au terme de nos travaux, tous les juristes seront d'accord pour considérer que la partie comprise entre l'ancienne zone C et la nouvelle zone B, c'est-à-dire le périmètre déclassé de la zone B, ne bascule pas en zone C, il tombe dans le droit commun.

C'est-à-dire qu'on se trouverait face à une formidable injustice où les propriétaires de terrain de l'ancienne zone B retomberaient dans le droit commun du droit à la construction et pourraient déposer des permis de construire sur à peu près n'importe quoi y compris du collectif, alors même que les habitants de l'ancienne zone C seraient eux encore assujettis aux règles de l'ancienne zone C, c'est-à-dire ne pourraient pas construire de collectif mais pourraient simplement construire du pavillonnaire.

Evidemment, je redis ma position de principe, j'en ai parlé avec un certain nombre de maires du secteur et je partage leur vision, il faut que nous arrivions à réduire le périmètre de la zone B pour sortir de la paupérisation mais, en même temps, on ne peut pas aller vers une voie qui serait la déréglementation pure et simple du droit à la construction dans ce périmètre.

Il me semble qu'autant nous devons donner un avis favorable sur la réduction du périmètre de la zone B et pourquoi pas, c'est le souhait des maires et je le soutiens, sur l'indice 65, autant cet avis doit être adossé sur une demande aux pouvoirs publics de clarification de la réglementation sur la partie de l'ancienne zone B qui serait ainsi déclassée.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Je continue les questions mais, à un moment donné, il faudra que je donne la parole à

M. RUYSSCHAERT justement pour apporter des éclaircissements sur ce qui vient d'être demandé.

Mme ALTMAN (Maire Villeneuve-St-Georges).- Je dois dire que la révision du PEB est vraiment très attendue. Cela a été dit, cela fait 35 ans qu'il existe et, depuis, les conditions ont considérablement changé, sans faire de l'angélisme : avions moins bruyants, plafonnement, même si on doit être attentif à ce que le plafonnement de mouvements et le plafonnement de créneaux subsistent, couvre-feu également, donc conditions différentes. Mais pendant ces 35 ans, que s'est-il passé ?

En fait, dans les territoires qui étaient urbanisés préalablement à l'élaboration de ce PEB, cela a été dit par mon collègue, il y a une grande paupérisation de la population. J'ajouterai aussi un élément qui est peut-être propre à Villeneuve-Saint-Georges, c'est que non seulement la population s'est paupérisée mais il n'y a pas eu diminution de la population mais au contraire augmentation, ce qui pose le problème de manière encore plus aiguë.

Certains le savent peut-être, nous avons déposé un dossier au Programme National de Réhabilitation des Centres Anciens. Notre dossier a été retenu, nous nous en réjouissons mais on peut en retenir deux choses :

D'abord, dans le cadre du diagnostic qui a été établi pour faire ce dossier, on s'est rendu compte de manière très précise, pour prendre des années proches entre 2004 et 2007, dans le centre ancien, on enregistre une augmentation de la population de plus de 400 habitants alors qu'évidemment, il n'y a eu aucune construction.

Ce qui s'est passé c'est qu'il y a une division, une parcellisation des logements. Les marchands de sommeil ont profité de la situation, sans faire de travaux évidemment et sans améliorer un habitat qui devient insalubre, dégradé mais qui en plus a été parcellisé. Dans les permanences que je réalise très régulièrement dans les quartiers et dans ce quartier du centre-ville, des familles nombreuses habitent dans un petit T1 pour 700 à 900 € de loyer par mois.

C'est une situation assez dramatique et je crois que le choix non seulement de la révision du PEB mais aussi de l'indice est très important pour nous et, comme il a été dit précédemment, c'est l'indice Lden 65 qui est déterminant pour nous c'est-à-dire

l'indice qui permet la prise en compte d'une zone la plus restreinte possible.

Ce que nous venons d'obtenir avec ce Programme national de réhabilitation du centre ancien qui donne beaucoup d'espoir, avec le choix de l'indice, si jamais on retenait par exemple l'indice 64, on risque de reporter sur le quartier qui est juste à côté et dans lequel actuellement nous commençons à voir les mêmes processus de dégradation, les mêmes processus de paupérisation, on revivrait à nouveau les mêmes phénomènes voire amplifiés.

Je ne suis pas pour bétonner et construire à tout va mais il me semble qu'il faut permettre un desserrement raisonné des contraintes et c'est permis par cet indice 65.

Je voudrais donner quelques éléments qui sont assez indicatifs pour Villeneuve-Saint-Georges. Si, par exemple, nous passions de l'indice 65 à l'indice 64, l'emprise de la zone B passerait de 6 ha à près de 60 ha, c'est-à-dire 10 fois plus. C'est vraiment assez énorme.

Concrètement, on irait, pour ceux qui connaissent Villeneuve-Saint-Georges, du secteur de la rue Emile Zola, c'est-à-dire vraiment la limite du quartier retenu pour le PNRQAD jusqu'à l'avenue du ru de Gironde à la limite de Valenton. C'est vraiment considérable et je crois que la population villeneuvoise a déjà beaucoup souffert pendant toutes ces années, là on a un vrai espoir avec le PNRQAD. On ne voudrait pas connaître dans la zone qui lui est proche à nouveau la même situation.

Merci.

(quelques applaudissements)

M. LE PRESIDENT.- M. JOSSO qui a levé la main depuis longtemps...

M. JOSSO (Villeneuve-le-Roi).- Ce sera sans doute dans la même typologie de questionnement.

Première observation qui n'a rien à voir : je suis ravi qu'on soit à Créteil, c'est effectivement plus proche mais reconnaissez que les conditions de travail ne sont pas des plus enthousiasmantes.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes bien assis quand même !

M. JOSSO (Villeneuve-le-Roi).- On est très bien assis mais avec un dossier, des cartes... c'est quand même un peu complexe.

Une autre observation qui concerne quand même la question des 200.000 vols par rapport aux 250.000 créneaux. Cela a été une très grande bataille des associations, des élus, des élus de Villeneuve-le-Roi à l'époque pour obtenir cela et il avait fallu beaucoup d'engagements et on voit bien que les engagements se diluent dans le temps et s'oublent parfois.

Or, l'historique est fondamental dans la relation entre les riverains et l'aéroport. Au début des années 80, lorsque je suis arrivé à la mairie de Villeneuve-le-Roi, c'était impossible d'obtenir quoique ce soit, la moindre concession des services de l'aéroport. C'était « la ville est destinée à mourir ». Il a fallu beaucoup de mobilisation pour obtenir un peu un desserrement des contraintes.

Après, dans les années 90, cela a été à nouveau le verrou qui a bloqué toutes possibilités de reconstruction de la ville sur la ville. Et avec toutes les conséquences que l'on peut avoir aujourd'hui et le constat partagé des dégradations. Mais j'allais dire qu'on passe, M. le Préfet a l'habitude, l'Etat porte une grande responsabilité, et l'Etat quelle que soit la couleur politique d'ailleurs de ceux qui ont pu diriger à ce moment-là, avec des mouvements de balancier dans un sens ou dans un autre. Aujourd'hui, on est dans un mouvement de balancier totalement excessif sur lequel on ne mesure pas, je le crains, un peu les évolutions.

Pourquoi ? Lorsqu'en février, à l'occasion de la précédente réunion, on nous a présenté un avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit, les services de la DGAC nous ont présenté quelque chose qui était une véritable provocation, c'est-à-dire une extension, une mise en parallèle du PGS avec le PEB et une extension de l'inconstructibilité de l'essentiel des territoires des communes. Les mêmes qui présentaient cela à l'époque reviennent aujourd'hui avec quelque chose de totalement opposé, dans l'autre sens.

Evidemment, la petite opération qui s'est produite avec l'adoption d'un amendement à l'Assemblée Nationale et la modification de la loi de la suppression de la zone C ont complètement modifié les choses mais, au lieu d'avoir une relation

équilibrée pour dialoguer entre les services de l'aéroport, de l'aviation civile et les riverains, on passe là aussi d'un excès à l'autre. On supprime complètement la zone C, maintenant on est en train de libéraliser totalement les perspectives de construction sans prendre le temps, à mon sens, de bien peser les décisions qui sont prises.

J'avais eu l'occasion de dire à l'époque que l'on ouvrait la boîte de Pandore et je pense qu'aujourd'hui, on poursuit les choses de la même manière en faisant du bricolage du droit de l'urbanisme.

Il faut que les choses soient claires, je suis totalement favorable à ce que l'on puisse construire reconstruire la ville sur la ville et qu'on ne laisse pas paupériser, ce qu'a dit Sylvie ALTMAN me convient parfaitement. Mais faut-il encore que les choses correspondent à des secteurs précisément identifiés, à des objectifs clairs et nets sur lesquels tout le monde puisse s'accorder. Or, les décisions qui nous sont présentées aujourd'hui ne conduisent pas à cela.

Daniel GUERIN a posé une question précise sur le devenir de la zone située entre la limite intérieure de l'ancienne zone C et la limite extérieure de la zone B qu'on nous propose aujourd'hui. J'ai consulté un cabinet d'avocats hier après-midi, la réponse est très claire : cela revient dans le droit commun et, sans modification législative, tout ce territoire-là est effectivement ouvert à la constructibilité sans la moindre réglementation autre que celle des PLU et des POS. Voilà la réponse qui m'a été apportée. Je serais ravi qu'il puisse y avoir une visibilité différente sur ces questions-là.

On voit bien que, sur les aspects de relations entre les riverains, les villes et l'aéroport, il y a besoin d'un travail plus fin, plus attentif pour que chacun puisse se respecter, puisse s'entendre. Et moi je continue d'avoir la même grande inquiétude que celle que j'avais exprimée en février : à partir du moment où le député-maire de Villeneuve-le-Roi explique qu'il n'y a pas plus de bruit dans la zone C que dans une rue moyenne de Paris, alors effectivement je ne vois pas pourquoi on pourrait continuer avec un PGS. J'entends bien ce que nous a dit tout à l'heure M. LUCIANI sur « l'Etat n'envisage pas de » mais l'Etat avait aussi annoncé les 200.000 mouvements. Tout cela pour moi est très inquiétant sur les risques effectivement que cela fait peser sur les riverains.

(Quelques applaudissements)

M. SAC (CG 91).- Pour compléter la question de mon collègue du Val-de-Marne sur la situation particulière de cette zone C qui n'existe plus mais dont les contraintes existent, je voudrais aller plus loin dans deux dimensions :

La première sur le fait qu'il y a, parce que les pistes 1 et 2 ont été enlevées, la situation aussi des cornes ou des pointes qui étaient anciennement en zone C qui auraient pu, sans l'amendement, ne plus être dans la future zone C qui n'existe plus. Quelle est la situation aujourd'hui de ces espaces-là ? autre creux par rapport au creux précédent d'ambiguïté qu'il va falloir éclaircir.

Deuxième point en lien avec celui-là, la loi SRU intègre le fait que des communes ont plus de la moitié du territoire en B et C. Qu'est-ce qui se passe maintenant sur ces territoires ? Quand on fait le croisement des deux, il peut y avoir des communes – j'en connais au moins une – qui ne sont plus en zone C donc avec l'obligation des 20 % qui ne pourront le faire que sur du collectif sur des terrains qu'elles n'auraient peut-être pas le droit de faire puisqu'ils auraient des contraintes de l'ancienne zone C.

Il y a plusieurs ambiguïtés, celle-là en plus, j'aimerais avoir des explications sur ce point.

M. LECLERC (Maire Champlan - Europ' Essonne).- Effectivement, nous avons voté une motion mercredi dernier concernant la zone B et défendant la position de la valeur de 65 Lden. Je voudrais un peu étoffer notre argumentaire.

Il a été constaté que le PEB appliqué, on l'a vu tout au long de la matinée, depuis 1975, a été beaucoup trop restrictif sur les constructions autorisées au regard à la fois de l'évolution des technologies, c'est vrai qu'on se souvient pour certains, j'ai connu également les caravelles, cela a relativement amélioré la situation, les nouvelles générations de réacteurs et les conséquences qui ont verrouillé une trop grande partie de nos centres villes en interdisant la réalisation de différents types de logements : logements sociaux, accession à la propriété, qui auraient pu favoriser une mixité sociale.

Si on considère les enjeux et les nécessités de renouvellement urbain, les conclusions des études INSEE qui font état pour un certain nombre de communes d'un vieillissement de la

population très important et qui se traduit par un indice de jeunesse en forte baisse, des risques imminents de fermeture de classes maternelles et primaires pour certaines communes dont je fais partie. Aujourd'hui, on n'a plus qu'une classe de maternelle à Champlan et l'Inspectrice d'Académie m'a dit que s'il n'y avait pas de projet dans les quelques mois qui viennent, on allait être obligé de fermer purement et simplement la maternelle.

Considérant la paupérisation des territoires et les conséquences induites par le gel de la construction depuis 75 pour certaines communes, les progrès importants de la technologie aéronautique et l'émission du bruit des réacteurs qui en résulte, il y a certains projets de recherche, projet Vital au niveau des constructeurs européens aussi qui a une ambition de diviser par 2 d'ici 2020 le bruit généré par les nouveaux réacteurs. Si on considère aussi le plafonnement d'Orly, on l'a vu depuis une vingtaine d'années, les procédures de moindre bruit et le couvre-feu, c'est vrai que la plateforme d'Orly est dans un contexte un peu différent des autres aéroports.

On considère aussi qu'il y a un dialogue qui s'est fait entre les associations, les élus et la Direction de l'Aviation Civile puisqu'il y a cette question importante qui a été mise en débat, cela fait des dizaines d'années qu'on attend cela. Il convient de pouvoir favoriser l'installation et le maintien des jeunes générations de nos communes et l'accueil de nouvelles populations qui souhaitent s'installer.

C'est vrai qu'on est dans un territoire assez porteur puisqu'il y a un projet d'OIN concernant le plateau de Saclay. On doit faire venir entre 40 à 50.000 chercheurs étudiants, il faudra bien les loger et, aujourd'hui, les villes qui sont aux alentours ont des verrous par rapport à ce PEB. Il est vraiment judicieux de regarder cela de plus près et également qu'on mette en corrélation avec les mesures des lois Grenelle 1 et 2 où on dit qu'en fait il faut viser à lutter contre l'étalement urbain et privilégier une densification de centre-ville, être économe en terme de gestion des ressources et des espaces.

On est vraiment sur cette ligne de conduite bien évidemment pour éviter d'avoir, si la zone C est libérée avec l'amendement qui a été mis en place précédemment, la tentation est forte de pouvoir construire sur les zones agricoles alors qu'en centre-ville par exemple pour mon cas, il faut savoir que Champlan, 80 à 90 % des habitants vivent en zone B et C. Vous

avez des espaces qui sont complètement gelés, qui sont en jachère depuis 30 ans parce que les tracteurs n'arrivent plus à aller en centre-ville parce que cela s'est construit tout autour et vous avez des surfaces de 30, 40, 50.000 m² qui sont complètement verrouillées au milieu de constructions. C'est vraiment un raisonnement de bon sens.

On est aussi dans un secteur où il y a une politique dynamique en ce qui concerne les transports en tous ordres puisque vous avez la ligne de train Massy-Evry, il va y avoir un transport en site propre Massy-Arpajon. On a un maillage de transports publics qui va se développer, qui appelle aussi à ce que les gens prennent ces nouveaux systèmes. C'est tout un raisonnement d'ensemble qu'il faut avoir par rapport à cela.

On considère que cette révision du PEB est vraiment stratégique pour notre secteur des dix communes d'Europ'Essonne et bien au-delà. Il ne faut pas rater le coche. Comme on l'a dit, cela fait 35 ans et c'est long. On a vu vraiment des villes s'appauvrir et un vieillissement de la population perdurer et s'accroître de jour en jour. Il est vraiment temps de réagir.

Si on regarde en terme de bruit pur entre 64 et 65 Lden, il ne se passe pas grand-chose. Vous pouvez vous promener entre ces deux secteurs-là et, à l'oreille, je défie quiconque de voir la différence. Il faut un peu de bon sens par rapport à tout cela et vraiment défendre cette position. C'est vrai qu'il existe un vide. Que faire de cette nouvelle zone B qui va rétrécir ? Je pense qu'il ne faut pas perdre de temps et essayer de travailler très vite pour résoudre cette énigme et faire en sorte que, de toute façon, ce soit l'appréciation des Maires qui sont quand même les mieux placés pour savoir s'il faut construire ou pas, avec l'aval des préfets et des services compétents.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire d'Ablon...

M. COHEN (Maire d'Ablon).- Je serai très bref mais c'est simplement pour indiquer quelle est la position d'Ablon qui est aussi durement impactée par la zone B.

M. le Député Maire de Villeneuve-le-Roi a parlé de double peine, Ablon c'est quasiment une triple peine puisque non seulement on a les nuisances, on a l'incapacité de rénover notre

centre-ville et, malheureusement, comme le territoire est très restreint et qu'on n'a pas de plateforme sur notre territoire, on n'a aucune retombée financière de ces nuisances. On a vraiment une triple peine pour notre commune.

Effectivement, il nous faut saisir cette opportunité et c'est pour cela que la commune d'Ablon est favorable au calage sur le Lden 65.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur demande la parole depuis longtemps...

M. CIRET (Essonne Nature Environnement).- Je vais aller à contre-courant parce que je préconise et je voterai un Lden 62 pour éviter que l'effet suppression de la zone C effective s'amplifie d'une façon catastrophique au niveau de l'urbanisation.

On nous a fait pleurer sur la paupérisation de certains quartiers. Si ces quartiers sont paupérisés, c'est bien à cause en grande partie des communes qui n'ont rien fait pour les remettre en état. (*mouvements divers*)

Mais d'autre part, c'est un peu hypocrite parce que l'enjeu n'est pas de rénover ces quartiers mais c'est plutôt de les détruire pour en faire des bâtiments neufs et pour augmenter l'urbanisation.

Comme je suis pour le maintien d'une urbanisation assez contrôlée de l'environnement d'Orly, en plus attirer de la population dans les zones de bruit, je ne trouve pas que ce soit bien. Au moins en ce qui me concerne, représentant d'une organisation environnementale, ayant le souci de la qualité de vie plutôt que de la quantité, je préfère faire en sorte que les populations ne viennent pas s'agglutiner encore autour d'Orly.

M. CARSAC (UFCNA).- Je représente les associations qui sont peut-être un peu plus loin. Il ne va pas y avoir unanimité sur les positions des associations là. Vous avez bien entendu la réponse de M. LUCIANI tout à l'heure qui refuse d'inscrire le chiffre de 200.000, tout simplement !

C'est vrai qu'il y a une bagarre autour des territoires pour un certain nombre de gens qui veulent augmenter à terme le trafic, il y a plein d'éléments qui le prouvent, et certains voudraient pousser jusqu'à 300.000 ou 400.000, j'ai des courriers, et puis les

populations qui veulent y vivre. C'est la raison pour laquelle personnellement, je m'inscris pour le Lden 65, la zone la plus faible.

M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).- Bravo !

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Il n'y aura pas de position unanime des associations mais je tiens quand même à souligner que les Maires des communes : Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, toutes les communes qui sont survolées en permanence par les avions ne sont certainement pas responsables de la paupérisation de ces communes. Je pense d'ailleurs que ces maires ont eu effectivement une double peine et ont été obligés de se battre pour maintenir le tissu urbain à niveau.

Je ne vais pas être très long mais je m'inscris aussi pour le Lden 65.

M. Patrice RUFFIN (Pégase).- Deux petites remarques complémentaires :

Je suis forcément pour la diminution des zones A et B mais il n'empêche qu'elles existeront toujours. Il y a de gros problèmes dans ces zones-là puisque l'esprit du PEB était de ne pas augmenter les populations, or on voit que l'application a été la diminution. Il y a quelque chose qui ne va pas dans l'application. Il faut donc réfléchir aussi sur les zones A et B qui restent, même si elles diminuent. Il ne faut pas en faire l'économie parce que ce sont des zones très difficiles.

Autre remarque : si on accepte la limite 65, on va se retrouver avec un PEB qui concerne, sur les zones A et B, 3.000 logements et avec un PGS à 40.000 logements. Il y a un écart important et cela nous inquiète puisqu'il y a dans l'idée aussi de ramener le PEB et PGS sur des lignes communes alors que là, elles sont très distendues.

On nous a réaffirmé que le PGS ne serait pas revu mais il peut toujours être revu puisque c'est un document à court terme qui peut être revu l'année prochaine.

On aimerait bien avoir la confirmation que les niveaux de bruit qui ont été faits pour établir le PGS seront maintenus.

M. CHAFFAUD (Sucy-en-Brie / Haut Val-de-Marne).-
Simplement la position des deux entités que je représente : bien qu'étant un peu éloignés de cette carte, un peu plus à l'est, nous sommes quand même très sensibles et solidaires des Maires qui sont directement impactés par cette nouvelle zone. C'est pourquoi nous sommes solidaires et nous sommes d'accord pour le calage de cette limite sur le Lden 65.

M. LE PRESIDENT.- Encore une question...

M. DUCAMP (FNAM).- Merci, Monsieur le Préfet...

M. LETERME (Asso Sud Francilien).- Il neige, on va rentrer à quelle heure ? *(rires et mouvements divers)*

M. DUCAMP (FNAM).- Simplement, Monsieur le Préfet, avant d'exprimer le point de vue de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, je souhaiterais quand même qu'il soit confirmé que, lorsqu'on est dans une zone B, on peut quand même entretenir le parc de logements et on peut aussi l'insonoriser. A moins d'avoir mal compris le sens de la réglementation, un certain nombre de propos qui viennent d'être tenus effectivement m'interpellent sur ce plan. Est-ce que vous pouvez nous confirmer que tel est bien le cas ?

M. LUCIANI (DGAC).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- A un moment donné, il faudra que je donne la parole à M. RUYSSCHAERT qui doit apporter deux trois éléments en matière d'urbanisme. Et il y a la neige ! Il y a un Monsieur qui veut parler, je ne sais plus quoi faire ! *(rires)* On réchauffe l'atmosphère, c'est la seule solution !

M. DUCAMP (FNAM).- Monsieur le Préfet, si vous me le permettez, je n'avais pas terminé mon intervention.

M. LE PRESIDENT.- Raccourcissez alors !

M. DUCAMP (FNAM).- Les professionnels de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande dont je rappelle qu'il s'agit des transporteurs aériens mais aussi de sociétés d'assistance en aéroport, de prestataires de services, d'opérateurs de fret et d'autres métiers, rappellent leur recherche constante des conditions de cohabitation harmonieuse et durable entre l'aéroport d'Orly et ses riverains.

Ils souhaitent, par conséquent, préserver les bases de l'équilibre actuel et, si possible, les consolider. En particulier, ils souhaitent pouvoir exercer leur activité dans le cadre de la limitation du nombre de créneaux prise en compte par la DGAC dans les différents scénarii du dossier d'avant-projet qui nous a été remis.

Ils souhaitent éviter aussi que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans des zones exposées à des niveaux de nuisance significatifs. En tout cas, c'est ainsi qu'ils sont définis effectivement dans la réglementation.

Ils notent que l'adoption de l'une des valeurs de Lden 65, 64 ou 63 pour déterminer le contenu extérieur de la zone B du futur PEB aurait pour effet de permettre une densification de la population près de l'axe des pistes, au voisinage de l'aéroport, dans le cadre ou hors du cadre de secteurs de renouvellement urbain et, par suite, aurait pour effet de fragiliser l'équilibre actuel.

Les professionnels du transport aérien attirent également l'attention de la Commission tout entière sur le fait qu'une diminution de l'activité aérienne de l'aéroport n'affecterait pas seulement l'industrie du transport aérien et qu'elle aurait aussi des retombées négatives en matière d'emploi et d'activité économique pour les collectivités.

Par conséquent, ils confirment leur position en faveur de l'adoption de la valeur Lden 62 comme limite extérieure de la zone B du PEB.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Encore 3 interventions, et après on finit !

M. LAMY (Essonne Nature Environnement).- J'ai bien écouté tout ce qui s'est dit ce matin et, pour ma part, en tant que

représentant d'Essonne Nature Environnement, je voterai pour Lden 65.

M. ROY-CHEVALIER (Maire Wissous - Hauts Bièvre).

Je vais essayer de faire court, ne vous inquiétez pas, si vous ne voulez pas rentrer sous la neige !

Simplement pour vous dire que je souscris totalement à ce qui a été dit par les différents maires du Val-de-Marne et de l'Essonne concernant leur position sur l'indice 65, parce que je partage totalement.

Je voudrais faire une remarque sur ce qui a été dit tout à l'heure par M. CIRET qui militait plutôt pour l'indice 62, qu'il s'agit à mon sens non pas pour les maires d'urbaniser à outrance ou de voir « s'agglutiner » pour reprendre le terme qu'il a employé, de nouvelles populations mais, pour ma part, je préfère justement l'arrivée de nouvelles populations, qui seront de toute façon dans un nombre assez restreint, plutôt que de voir des bâtiments du centre-ville, et notamment je pense évidemment à Wissous mais également à Champlan, qui ont souvent un cachet et une valeur patrimoniale réelle se dégrader et c'est ce qui se passe actuellement dans la plupart des villes qui ont un centre-ville quasi historique et qu'il faut savoir préserver.

Je pense que, justement, cette mesure ne va aller que dans ce sens-là et c'est méconnaître l'histoire et avoir une position de défiance vis-à-vis des élus qui, à mon sens, ont le sens des responsabilités en matière d'urbanisme.

M. LECLERC (Champlan - Europ' Essonne). Pour rebondir sur ce que vient de dire le maire de Wissous et dans les mêmes proportions, on a fait le calcul en plein centre-ville de Champlan, on a 22 granges qui représentent entre 100 et 400 m² habitables qui sont aujourd'hui complètement à l'abandon et qui pourraient faire de magnifiques logements.

Je voudrais quand même intervenir assez fort parce que, honnêtement, on entend des choses et je me permets quand même de réagir : je connais très très bien le Président d'Essonne Nature Environnement et le Président d'Ile-de-France Environnement. On essaie de travailler en bonne intelligence que ce soit entre les élus quels que soient les bords politiques et les associations quand il y a des intérêts d'avenir de nos communes

et du bien vivre ensemble, et je ne laisserai pas dire n'importe quoi à M. CIRET : la position du Président d'ENE, je peux vous faire écouter son message qui est sur mon portable depuis hier soir, c'est le 65. Donc M. CIRET ne représente que lui-même et la position d'ENE, c'est Lden 65.

M. LE PRESIDENT.- Ne commençons pas... !

M. CIRET (ENE).- Je ne peux pas accepter ce genre de mensonge !

M. LECLERC (Champlan - Europ' Essonne).- Je suis désolé, j'ai même un message sur mon portable !

M. LE PRESIDENT.- Vous lui ferez entendre à la sortie. Je ne veux pas qu'il y ait de mise en cause, sinon on relance encore le débat !

M. LECLERC (Champlan - Europ' Essonne).- Quand on représente une Fédération, il faut être sérieux !

M. CIRET (ENE).- C'est dégueulasse !

M. LE PRESIDENT.- Allez, Monsieur, vous avez le micro.

M. EZANNO (BAR France).- Je représente l'Association BAR France qui regroupe la plupart des compagnies étrangères en France, exploite aussi les aéroports français, qui représente à peu près 40 à 45 % du trafic de l'aéroport d'Orly.

Je m'associe complètement à la position de mon collègue de la FNAM pour dire que nous sommes des entreprises responsables et nous ne souhaitons pas que des populations supplémentaires soient soumises au bruit intense à proximité des pistes et, par conséquent, nous nous prononçons pour la limite de 62.

M. LE PRESIDENT.- Je vais quand même donner la parole à M. RUYSSCHAERT, le Directeur Régional de

l'Équipement, qui va donner un éclairage peut-être un peu tardif, j'en conviens, mais comme il fallait qu'il y ait des questions qui s'expriment, elles se sont exprimées. Il va éclairer quand même sur un point qui me paraît capital, c'est la zone qui quitte la zone B et qui devient quoi, Monsieur le Directeur ?

M. RUYSSCHAERT (DREIF).- Peut-être juste avant de répondre à cette question, rappeler un peu les contraintes qui sont induites par les différents zonages par type de construction.

En zones A, B et C, sont autorisées toutes les constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci. Tous les hôtels, liés à l'accueil des passagers, sont autorisés dans ces zones.

Les logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales situées dans les zones sont autorisées en zone A uniquement sur les secteurs déjà urbanisés et autorisées dans les autres zones, c'est-à-dire zone B et l'ex zone C.

Les constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole sont autorisées dans les secteurs en zone A uniquement sur les secteurs déjà urbanisés et autorisées dans les zones B et l'ex zone C.

Les constructions individuelles non groupées ne sont pas autorisées dans les zones A et B. Elles sont autorisées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par les équipements publics lorsqu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances dans la zone C ou l'ex zone C. Je parlerai d'ex zone C pour être plus clair.

Les autres constructions à usage d'habitation ne sont pas autorisées à une exception que je vais évoquer tout de suite après.

Les équipements publics ou collectifs sont admis dans les zones A et B lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes. Ils sont autorisés dans l'ex zone C.

Les opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A et B ne sont pas autorisées sur les zones A et B. En revanche, elles sont autorisées dans la zone C dès lors qu'elles n'entraînent pas

d'accroissement de population exposée aux nuisances et que les normes d'isolation phonique sont respectées.

En matière de rénovation et de réhabilitation, d'amélioration, d'extension mesurée ou de reconstruction des constructions existantes, c'est la question que posait M. le Maire tout à l'heure je crois, elles sont admises en zone A, B ou ex C dès lors qu'elles n'entraînent pas un accroissement de capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

Les opérations de renouvellement urbain de quartiers, de villages existants, réhabilitation, réaménagement urbain, ne sont pas autorisées en zone A et B. Elles sont autorisées pour les aérodromes dont le trafic est plafonné dans le périmètre de la zone C qui était en vigueur en 2009 et elles autorisent une augmentation de la capacité de logement. Nous sommes exactement dans le cas de Villeneuve-Saint-Georges, de l'opération PNRQAD, où la décision prise le 9 décembre dernier permet de retenir le projet de Villeneuve-Saint-Georges et donne vocation dès aujourd'hui au Préfet du Val-de-Marne sur demande de la collectivité, de délimiter un périmètre de renouvellement urbain et de fixer la limite d'augmentation de population correspondante.

Dans la zone intermédiaire, qui était en zone B et qui va disparaître, effectivement on a une interprétation juridique différente suivant les juristes.

L'interprétation qui est faite, c'est de dire que l'article 147-4-1 parle de « à l'intérieur du périmètre défini par la zone C ». C'est-à-dire qu'on prend en compte le caractère convexe de la zone C, tout ce qui est à l'intérieur de cette limite extérieure, tombe ipso facto dans la zone C. C'est une interprétation juridique par les experts du MEDEM, bien évidemment c'est une interprétation juridique parce que le texte ne précise rien en la matière.

Il y a deux solutions pour se sortir de cet écueil :

Des instructions sont données au service instructeur qui sont d'autoriser l'utilisation de ces terrains dans le cadre de la zone C et non pas en absence de toutes contraintes, sous réserve du jugement à intervenir en cas de contentieux.

La deuxième solution pour sortir de cette impasse est un amendement législatif qui permettrait de clarifier une fois pour toutes les choses mais, en attendant cette disposition, les consignes qui sont données sont plutôt de considérer que ces

parcelles, notamment les cornes que vous avez évoquées, sont incluses dans l'ex zone C et permettent des opérations de rénovation urbaine avec un périmètre défini au cas par cas et une limitation de l'augmentation de la population négociée avec les élus qui sont responsables de ces opérations d'urbanisme.

M. LE PRESIDENT.- La position de l'administration est claire : sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux et en attendant une hypothétique, mais cela n'est pas de mon fait, clarification du législateur si besoin est.

En entendant, on ne bloque rien mais... Monsieur GUERIN, vous vous vouliez intervenir à nouveau ?

M. GUERIN (CG 94).- Je prends acte de la position de l'Administration. Je pense qu'une position sinon unanime mais qui peut rassembler largement ici, en tout cas la plupart des élus et je serais dans cette hypothèse de ceux-la, serait de dire qu'on retient l'indice 65 sous réserve – il faut le mettre dans l'avis parce que, si on ne le met pas dans l'avis, cela veut dire qu'il y a du non dit et à ce moment-là... (*mouvements divers*)... je vais poursuivre.

Il faut mettre dans l'avis que la partie de la zone B ainsi libérée retombe bien dans la zone C.

Le « sous réserve », je suis prêt à l'amender par « constatant que » ou « l'Administration ayant indiqué que » mais, à un moment, il faut quand même dire les choses parce que sinon on va expliquer aux riverains, je vous souhaite bon courage, que ceux qui sont dans l'ex zone C hors périmètre de renouvellement urbain, d'ailleurs cette limite-là n'est pas dans le texte, n'ont pas le droit de faire telle ou telle construction et qu'à l'inverse, compte tenu du flou juridique, ceux qui seraient dans l'ancienne zone B déclassée, alors ceux-là pourraient, si les tribunaux statuent en leur faveur et, à mon avis, il n'y aurait pas beaucoup de champs de discussion devant les tribunaux sur ce sujet-là, pourraient construire.

J'appelle votre attention sur un deuxième point : si on n'écrit pas cela, si on ne le formalise pas, c'est qu'on ouvre la porte aux spéculateurs sur ce périmètre-là. (*mouvements de protestation*)

M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).- Mais non !

M. GUERIN (CG 94).- Je n'ai interrompu personne, si je peux m'exprimer sans bruit de fond de tel ou tel élu, ce serait respectueux de la démocratie.

Je redis que si on ne fait pas cela, je crains qu'un certain nombre de marchands de biens, de spéculateurs repèrent les dents creuses qui vont être déclassées, les acquièrent immédiatement en attendant le déclassement dans quelques mois et, ensuite, déposent des permis, les permis seront certes rejetés par l'Administration, j'entends la position de l'Etat, ils attaquent devant les tribunaux, ils sont à peu près sûrs de gagner.

Puisqu'on est dans une démarche de renouvellement urbain, de dépaupérisation, qu'on est dans une démarche qui est donc extrêmement positive, alors si réellement il n'y a aucune arrière-pensée sur ce sujet-là, qu'est-ce qui empêche un voeu unanime, un vote unanime, quasi unanime, sur le 65 en prenant acte que la zone ainsi déclassée bascule dans la zone C ? S'il n'y a pas d'arrière-pensée, je ne vois pas où est le problème.

M. CARSAC (UFCNA).- Excellent !

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Député, et il faudra qu'on se prononce.

M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).- Très franchement, je ne vois pas où est le problème. L'objet de notre discussion est d'arrêter la ligne que nous allons choisir.

S'il y a une difficulté d'interprétation sur le vide, et pourquoi ? parce que très simplement la loi n'a pas pu prévoir à quel seuil allait s'arrêter bien évidemment le trait de la zone B, la loi ne pouvait pas se caler dessus. Bien évidemment on ne risquait pas de tomber dessus. Mais cela dit, les interprétations de l'administration sont très claires : il n'y a pas de doute mais quand bien même y en aurait-il un, et là je me tourne vers M. LUCIANI, je sais que d'ores et déjà la DGAC a un amendement qui est prêt à être déposé sans souci pour combler si besoin venait se présenter etc.

Je crois que nous devons tomber sur des lignes claires qui consistent à dire : il y a un indice, il est choisi et nous avançons en ce sens, nous avons mandat pour cela.

M. LE PRESIDENT.- Je pense honnêtement que ce dernier débat ne doit pas impacter le précédent qui s'est déroulé. Pourquoi ? D'abord parce qu'il y a un procès-verbal qui va être fait de la présente commission, qui va acter de manière très claire la position de l'administration en la matière.

Deuxième élément, je ne vois aucune objection, si vous le souhaitez, pour qu'il y ait un vœu qui aille dans le sens de la prise en compte d'un amendement, c'est un vœu mais ce n'est pas à nous de dire « il va y avoir un amendement », qu'il y ait un amendement pour venir conforter cette position mais il faut quand même qu'on se prononce. J'ai entendu les uns et les autres, j'ai entendu qu'il y en avait certains pour un Lden 62, d'autres pour un Lden 65. Je vous propose de faire voter sur le Lden 62 puis sur le Lden 65. (*mouvements divers*) Quand même, je peux présider, Monsieur ? (*rires*) Merci !

Et l'avis réputé de la Commission sera le vote qui aura regroupé le plus de votants. Ce sera sur le procès-verbal.

Maintenant, si on ne veut pas voter du tout, on peut ne pas voter. (*mouvements divers*) Il faut bien voter ! Alors, un troisième mot, Monsieur !

M. GUERIN (CG 94).- Je demande simplement qu'il y ait une troisième option qui soit mise aux voix qui est Lden 65 sous réserve que la part libérée de la zone B bascule en zone C. C'est tout ce que je demande !

Il peut y avoir trois votes : un sur le Lden 62, un sur le Lden 65 sans garantie et le troisième qui est que la CCE, et c'est son droit, c'est même à mon avis son devoir, s'exprime sur le Lden 65 sous réserve que la part de la zone B ainsi libérée bascule dans la zone C.

Je demande qu'il y ait trois points qui soient mis aux voix et, comme vous le dites vous-même, c'est celui qui aura le plus de voix qui l'emportera. Je ne sais pas si ce sera la proposition que je fais mais, au moins, cela a le mérite d'être clair et transparent.

(*mouvements divers*)

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, j'ai bien le droit aussi de m'exprimer. Alors je vais m'exprimer très simplement en disant : pourquoi pas, si vous le souhaitez, mais cela n'a aucune

conséquence. Je vais vous expliquer pourquoi. Parce que là, pour l'instant, ce qu'on demande très simplement, c'est d'avoir un Lden qui va permettre de déclencher un travail de l'administration de façon à ce que le PEB vous soit représenté. Si vous le mettez sous réserve, qu'est-ce qu'on fait ? On attend que la réserve soit levée pour faire le PEB ?

Ma solution était de dire : on adopte le Lden 65 et on fait un vœu en disant : à partir du moment où il y a le Lden 65, on demande ce que vous venez de dire. Cela permet quand même de ne pas bloquer la situation parce que, dans votre système, on bloque. Etes-vous d'accord ?

M. GUERIN (CG 94).- Oui.

M. JOSSO (Villeneuve-le-Roi).- Si on peut arriver, entre gens de bonne volonté, à trouver des solutions mais on voit bien que le problème que Daniel GUERIN et moi-même avons soulevé est tout à fait exact, ce que M. le Directeur Régional de l'Équipement... Je dis cela parce qu'il se trouve qu'en tant que conseiller municipal de Villeneuve-le-Roi, hier soir, on nous a dit que c'était des mensonges. Non, on nous confirme bien qu'il y a un problème. Et on ne nous répond pas très clairement. On voit bien qu'il y a un problème sur cette affaire-là. Pour le moins, il serait bien, pour que tout le monde soit incité à aller dans ce sens-là, qu'on puisse se prononcer sur ce souhait-là.

Après, je découvre quand même que c'est la DGAC qui prévoit des amendements, c'est quand même un peu inhabituel mais pourquoi pas ? Je serais ravi d'entendre un peu ce qui a donc été préparé puisque d'autres gens que nous avaient vu qu'il y avait un problème, qu'on puisse nous dire en quoi réside cet amendement et comment il va résoudre le problème, cela éclairera également les débats d'avenir.

M. LUCIANI (DGAC).- Si vous me permettez de trancher tout de suite une question qui n'est pas dans le débat d'aujourd'hui, les deux questions qui sont posées aujourd'hui : celle d'abord de l'application juridique sur les zones, sur la zone intersticielle et deuxièmement la problématique des cornes ont été posées dès le début. La DGAC ne fait pas les amendements, elle rédige les textes au cas où. Ce que nous avons fait à l'époque, et

cela existe depuis un an, c'est au cas où cette difficulté existerait, nous avons rédigé un amendement qui résoudrait les deux difficultés. Parallèlement, il y a une autre analyse qui dit que ce n'est pas nécessaire, donc nous sommes en secours. L'outil existe, il est activé ou pas et par d'autres.

M. LE PRESIDENT.- On ne va pas gloser. Il y a eu des expressions, peu nombreuses mais il y en a eu, sur Lden 62.

Quels sont ceux qui sont pour le Lden 62 ? ... 7.

Quels sont ceux qui sont pour le Lden 65 ? ...37.

Il n'y a pas photo, je considère que l'avis de la Commission s'est exprimé pour Lden 65.

Je mets le vœu selon lequel il n'y ait... comment faut-il le rédiger, Monsieur le Directeur ?

M. RUYSSCHAERT (DREIF).- Que la zone intersticielle anciennement en zone B soit intégrée dans la zone C.

M. GUERIN (CG 94).- Je propose un vœu ainsi formulé, si vous en êtes d'accord, avec M. le Directeur Régional, on pourra le rédiger : « constate la position de l'Etat selon laquelle la partie libérée de la zone B bascule en zone C avec la réglementation afférente et, deuxièmement, en cas de litige, souhaite que le législateur clarifie les choses de façon à ce que cette position soit confortée légalement.

M. LE PRESIDENT.- Cela me va très bien : pour une fois que l'administration est avant le législateur ! (*rires*).

Quels sont ceux qui sont pour ce vœu ? ...

Quels sont ceux qui sont contre ? (*personne*)

Abstention ? ... 1.

On peut dire quasiment unanimité.

L'administration va pouvoir continuer son action pour le PEB, nous n'attendrons pas 35 ans pour le refaire.

Nous avons maintenant le dernier point inscrit à l'ordre du jour.

5 – Consultation de la CCE sur le déplacement du point de virage en départ face à l'est

M. LE PRESIDENT.- La demande de déplacement de 6,5 à 7,5 Nm du premier point de virage vers le sud et l'ouest des avions au décollage d'Orly face à l'est, pour en limiter les nuisances, a été formulée à de nombreuses reprises par un certain nombre d'élus et d'associations.

L'objectif est que les avions virant plus loin seront plus hauts après le virage donc moins bruyants. Mais, évidemment, rien n'est parfait en ce bas monde !

Cette modification a comme conséquence de déplacer la zone de dispersion des avions en aval du nouveau point de virage et de modifier les conditions de survol des communes situées sous le flux des avions au départ.

Elle n'a pas, par contre, d'impact sur la sécurité ou la capacité globale du système de navigation aérienne en région parisienne ni sur la qualité de l'air.

Il convient que votre commission donne un avis explicite avant le lancement d'une enquête publique puisque, de toute façon, il y aura une enquête publique bien évidemment.

Je vais demander rapidement parce qu'on en avait déjà parlé au niveau de la présentation, je pense que cela doit être connu, que ce soit rappelé et puis, ensuite, débat s'il y a lieu et vote.

M. VILLE (DSNA).- Comme vous venez de le rappeler, Monsieur le Préfet, c'est effectivement un projet ancien longuement débattu au cours de ces années récentes. C'est également un projet sensible et c'est pour cela que nous revenons devant vous dans cette CCE.

Lors de la CCE de février, il avait été demandé des éléments complémentaires. Ces éléments vous ont été fournis : à la fois un dossier complet a été donné avec également une étude complémentaire sur la commune de Lésigny.

Je rappelle enfin la démarche particulière de cette présentation du point en CCE puisque nous demandons, une fois n'est pas coutume, l'avis préalable de la CCE sur le lancement d'une enquête publique alors que, normalement, nous revenons en CCE avec les résultats du rapport de l'enquête publique.

Effectivement, sujet connu, je ne vais pas passer beaucoup de temps à le représenter, il y a un déplacement du point de virage dans l'axe face à l'est de 6,5 à 7,5 nm. L'objectif visé, puisque c'est une mesure ciblée, est d'augmenter les altitudes de survol des gros porteurs. Ceci concerne l'ensemble des avions en décollage face à l'est qui, ensuite, vont s'égarer dans des proportions qui vous seront rappelées.

Une rapide présentation de l'organisation actuelle des flux. Nous sommes en configuration face à l'est, vous voyez les atterrissages d'un côté mais surtout les décollages qui vont ensuite suivre les différentes directions et le point limite actuel c'est le PO 082, c'est son petit nom, et c'est celui qui serait déplacé.

Je rappelle également que, lorsqu'il y a un point en deçà duquel les avions ne peuvent pas tourner, ensuite les avions en fonction de leur performance, de leur masse et de la météo du jour vont se disperser dans le virage et ne pas suivre un trait fixe.

Petit rappel également pour vous montrer la flotte au départ d'Orly. Comme cela a été rappelé dans des présentations précédentes, c'est en fait toute la série des modules A320 du 318 au 321 et les B737 qui composent aux trois-quarts la flotte au départ d'Orly. Par contre, il y a quelques gros porteurs comme l'A330, le B777 qui est venu remplacer l'ancien B747, et il reste quelques B747-400 sur la plate-forme mais vraiment de façon très minoritaire. C'est donc sur ces gros porteurs que l'ensemble des études ont porté et nous ont été fournies. Nous allons les balayer très rapidement et nous verrons que, sur l'A320, il n'y a pas d'impact.

Concernant les procédures actuelles, voilà la publication actuelle, vous la connaissez, je ne m'étends pas. Voici le projet de publication futur. On voit bien le déplacement du point de virage ensuite départ vers le sud et, pour ceux qui poursuivent vers l'ouest, on retrouve le radial utilisé aujourd'hui qui est le 247 de Coulommiers.

Nous avons une planche également qui superpose les deux types de publication entre l'ancien virage et le nouveau, et on voit bien que le virage... (*mouvements divers*)

Dans la salle.- On ne voit rien !

M. VILLE (DSNA).- Je suis désolé. On peut peut-être baisser l'éclairage... Je vais vous montrer avec la souris.

Ici nous avons le PO 061 qui est le point des pistes 2 et 4 au décollage et le PO 082. La souris suit exactement le trait de la procédure actuelle pour aller rejoindre le radial. Le PO 061, nous suivons le trait actuel pour la rejointe du radial. Lorsqu'on déplace ces deux virages, voilà exactement les traits qui sont suivis, donc augmentation bien entendu et, de la même façon, sur la trajectoire de la piste 3, nous avons un virage mais il y a rejointe du radial 247 de Coulommiers, il n'y a pas d'ambiguïté sur cet aspect-là.

Concernant le déroulement de l'enquête publique elle-même si elle devait avoir lieu, ceci se fait par des critères réglementaires très précis qui sont basés pour un aéroport Orly qui fait partie des aéroports surveillés par l'ACNUSA et qui a un flux de trafic suffisant sur cette procédure, le dernier critère est celui d'une enveloppe de trajectoire, on calcule l'enveloppe de trajectoire actuelle, l'enveloppe de trajectoire future et on vérifie si l'enveloppe de trajectoire future est supérieure à 10 % à celle d'aujourd'hui. Si c'est le cas, il y a donc bien enquête publique et celle-ci se déroule dans les communes de la zone nouvellement survolées. C'est donc bien la seule partie de l'enveloppe nouvelle qui ne fait pas partie de l'ancienne enveloppe.

Dans ce qui nous concernerait, sept communes seraient donc concernées par l'enquête publique : Brie-Comte-Robert, Chevry-Cossigny, Férolles-Attilly, Grisy-Suisnes, Lésigny, Marolles-en-Brie et Santeny.

Au niveau des impacts de cette modification, nous utilisons des courbes d'avions de type LAmax que vous avez vues dans les présentations précédentes. Elles vous ont été fournies complètement sur toutes les configurations dans le dossier joint. Je vais simplement rappeler trois d'entre elles pour le B747-400, le B777 et l'A320 et, ensuite, nous faisons des calculs de variation de population en dessous des différentes enveloppes pour montrer l'évolution sur chacun de ces impacts.

En ce qui concerne le B747-400, on fait ce qu'on peut à l'écran mais c'est la reproduction de la page 17 de votre document qui, lui, était bien sûr beaucoup plus lisible. Entre la procédure actuelle et la procédure future, nous voyons des variations que ce soit dans la zone à 65 dB ou à 66 dB de plus de 8 % de population. Là on voit bien le gain net pour cet appareil.

Concernant le B777 – je vous renvoie à la page 20 de votre document – nous avons cette fois-ci un impact très faible au niveau de 70 dB puisqu'on a une légère augmentation de population. Par contre, on retrouve dans la zone à 65 dB une variation nette de 4 %. Cela représente effectivement, pour les populations considérées, plus de 4.000 personnes.

On voit bien que pour le 747 et le 777, nous avons l'impact ciblé qui était visé.

Pour l'A320, par contre, nous avons de très légères diminutions dans les trois zones de bruit : 0,65, 0,53, 0,29, cela montre bien que l'effet visé n'est pas pour ce type d'appareil mais bien pour les gros porteurs.

Sur la procédure de concertation elle-même, je la rappelle : nous sommes là aujourd'hui, nous vous présentons ce projet et nous recueillons l'avis de la CCE. Si l'avis de la CCE est positif, il y aura donc bien lancement d'une enquête publique, puis en suivant une recommandation de l'ACNUSA un porté à connaissance pour la zone au-delà du FL 65 dans lequel s'arrête cette enquête publique, donc on irait jusqu'aux zones survolées jusqu'à 3.000 m.

Ensuite, nous reviendrions devant vous avec les résultats du rapport de l'enquête publique pour recueillir l'avis de la CCE à nouveau sur ce rapport. Viendrait ensuite l'avis de l'ACNUSA, enfin c'est basé sur l'ensemble de ces avis qu'il y aurait une décision de mise en service.

Je ne m'étendrai pas plus sur l'ensemble des indicateurs et l'ensemble du dossier et je réagirai par contre à vos questions mais, comme conclusion de ce dossier, on peut donc voir qu'il n'y a pas d'effet général important effectivement mais il y a une amélioration ciblée qui est visée et qui, là, est sensible.

Globalement, le résultat est plutôt positif. Maintenant, il y a bien entendu une balance à faire, comme toute modification de trajectoire, entre les communes concernées par l'ancienne procédure et les communes concernées par la nouvelle procédure, et c'est effectivement un autre débat.

Je suis prêt à répondre à vos questions en fonction des éléments présentés aujourd'hui et surtout ceux qui avaient été complémentaires fournis dans les dossiers envoyés à la CCE.

M. LE PRESIDENT.- Merci. C'est effectivement une démarche particulière ou originale puisqu'il s'agit pour la commission de se prononcer si le dossier continue sa vie au travers d'une concertation qui comprend un certain nombre d'étapes ou si on referme le dossier. La parole est à vous !

M. LETERME (Asso Sud francilien).- Littéralement, je suis désolé de vous dire cela, je sais que vous faites votre métier avec attention et honnêteté, il ne s'agit pas d'une attaque contre la DGAC. Je sais parfaitement quelles sont vos qualités et d'ailleurs la dernière fois j'ai rendu hommage à votre service. Mais là, même si vous avez décrit une procédure tout à fait particulière, le fait que normalement il devrait y avoir enquête publique, etc., c'est très intelligent, très fin et très politique.

La problématique est simple : est-ce qu'il y a, oui ou non, un transfert de nuisances aériennes sur des communes ?

Est-ce que vous pouvez répondre tel qu'on vous l'a demandé la dernière fois et ce que vous n'avez pas fait aujourd'hui ? parce qu'il n'est pas possible de le faire, je ne vous le reproche pas. Pouvez-vous garantir les altitudes ? Pouvez-vous garantir les trajectoires ? Pouvez-vous garantir le type d'appareils, etc. ? Non, pas plus que la fois dernière.

C'est-à-dire que les questions restent identiques, brûlantes et constantes.

L'ACNUSA s'est prononcée même s'il n'y a pas eu vote au sens littéral du terme, dernièrement il y a eu une réunion de l'ACNUSA. L'ACNUSA s'est prononcée contre avec d'ailleurs une argumentation qui est terrible : les avions nuisants qui dérangent... je suis désolé Monsieur DUPONT-AIGNAN, je ne vous agresse pas non plus, la dernière fois vous avez cru que je le faisais, ce n'était pas du tout le cas, et je ne vous ai pas traité de tout un tas de noms d'oiseaux mais c'est vrai que vous nous preniez un peu pour des pigeons quand même !

La grande clef c'est que ces avions ont disparu ! Cette trajectoire a été conçue pour éviter justement des nuisances au retour d'un certain type d'appareils qui n'y sont plus !

L'ACNUSA a donc dit, tout au moins les responsables de l'ACNUSA, que cette trajectoire n'avait donc aucune raison d'être.

L'autre chose qui est spectaculaire et prouve bien que nous sommes encore un peuple dont le niveau intellectuel est

assez important, c'est qu'à la sortie du virage qui est celui littéralement proposé et je sais que le député-maire de Combs-la-Ville a écrit dans les journaux d'une manière très claire qu'il était contre, M. GEOFFROY. M. GEOFFROY est contre cette trajectoire, il l'a dit.

D'autre part, je possède et j'ai « autorisation » de citer M. MANDON, Maire de Ris-Orangis, qui est contre et qui considère que c'est un transfert de nuisances. M. VALLS, Député-Maire, m'a autorisé à faire état de sa lettre. Sa lettre est formelle : il s'agit d'un transfert de nuisances.

Fondamentalement, si nous acceptions ce nouveau projet qui d'ailleurs n'est nouveau que dans un rêve hypothétique, il a dix ans ce projet, il a été abandonné et vous le savez et je vous demande de le confirmer par un signe de tête simplement, il a été abandonné cinq fois...

Dans la salle.- Trois fois : 2000, 2004 et 2006.

M. LETERME (Asso Sud francilien).- Oui mais deux fois supplémentaires que tu n'as pas su parce qu'on a négocié ! (*rires*)

Peu importe, il a été abandonné trois fois. Les élus, avec un grand courage à l'époque, M. TRON et vous-même je crois, vous aviez signé un papier comme quoi ce projet ne devait pas être représenté et surtout l'État, en l'occurrence les ministres, vous savez très bien qu'à chaque fois qu'on change de ministère on change de ministre, etc. les projets ressurgissent, tout le monde s'était engagé à ne pas remettre ce projet à flot.

Là, il arrive par l'opération du Saint-Esprit, même si je ne suis pas croyant, c'est véritablement de l'ordre de Lourdes, c'est quelque chose d'assez extraordinaire. Il n'y a pas de garantie sur le plan des altitudes, vous-même dans vos textes, Monsieur DUPONT-AIGNAN, vous avez donné les altitudes qui nous avaient été refusées et j'ai remarqué qu'avec dextérité, vous n'avez pas donné les altitudes, c'est tout à fait remarquable, mais le maire de Lésigny pourrait nous en parler. Il y a une variation entre l'été et l'hiver qui condamne ce projet pour une raison très simple : c'est que l'augmentation en altitude est dérisoire au plan de la réalité. Il n'y a pas, dans le discours que je tiens, d'intentionnalité, il n'y a pas de perversion pseudo-politique ou quoi que ce soit, on parle dans tous les cas de figure de 250 m.

Vous savez très bien que les variations entre été et hiver font que la portance annule cette altitude. Vous savez très bien que le climat, puisque nous sommes sous l'égide de Grenelle et de Saturne à la fois, en se réchauffant, va tendre en théorie - ce n'est pas pour tout de suite bien sûr - au fait que la température si elle augmente de 2 degrés, le calcul a été fait par le dernier rapport de l'ONU, vous avez une baisse de portance de tous les appareils existants de plus de 200 m.

L'acquisition est nulle, les garanties sont nulles et où il y a intelligence et je terminerai là-dessus : si vous faites le virage après Combs-la-Ville, ce virage est remarquable, il retourne vers Draveil. Le maire de Draveil est intelligent, c'est une intelligence, on le sait, il sait parfaitement que les contrôleurs aériens, et nous en avons eu la preuve, vont donner autorisation d'aller tout droit, il faut bien économiser le carburant, il n'y en aura théoriquement un peu moins dans le temps, donc ils vont aller tout droit. Tout droit c'est quoi ? Tout droit c'est un accord systématique qui permettra non seulement d'économiser le carburant mais en plus qui va passer sur des communes telles que Soisy, Etiolles à la limite, telles que Ris-Orangis, Evry. Et ces gens-là sont exclus de tout vote. Et c'est là où est l'intelligence. Puisque après Combs-la-Ville, on a dit : « attention, Combs-la-Ville c'est 1.981 m ! ». Vous savez que c'est la limite qui autorise les communes, si elles sont en dessous, elles peuvent participer à l'enquête publique mais si elles ont le malheur d'être à 2.000 m, c'est foutu, la population ne peut pas être représentée. Il y a les élus ici qui sont présents dans la salle, je les vois, leur population ne pourra pas voter.

Donc on exclut, avec un risque majeur puisque nous n'avons pas de garantie de trajectoire, ces populations à très forte densité.

Je sais très bien que M. DUPONT-AIGNAN a des problèmes et que sa population a de gros soucis avec les dégâts que peuvent entraîner non seulement le bruit mais la pollution chimique aérienne qui est considérable. Nous n'avons pas encore trouvé de moyen de protéger les populations par rapport à la pollution chimique. Je demande, et j'espère que tout le monde suivra, tout simplement que nous ayons du bon sens et que nous laissions ce projet tel qu'il est à l'heure actuelle, c'est-à-dire que nous gardions cette trajectoire actuelle.

Ce projet est un non sens et je le dis d'autant plus librement que je ne pourrai pas sans doute continuer très

longtemps le combat associatif pour d'autres raisons. Je le dis parce que vous aurez un tollé, les gens ne vont pas se laisser faire, parce que cela ne tient pas la route. Et je vais vous dire pourquoi cela ne tient pas la route, vous êtes des juristes et en particulier les Préfets, si les conditions d'exploitation ne respectent pas les trajectoires, les gens seront en droit de porter plainte au niveau du Conseil européen parce que l'enquête publique que vous avez présentée sera présentée sur des éléments faux, donc obligatoirement ce sera cassé.

Voilà où nous en sommes. C'est une aberration et c'est un danger total. Je sais que vous allez répondre, Monsieur DUPONT-AIGNAN, et je ne vais pas plus loin.

Les associations que je représente et qui m'ont demandé de présenter leur point de vue sont unanimes. C'est Essonne Nature Environnement à travers son représentant, c'est l'UFCNA, c'est l'UASF, c'est le C4A, c'est SOS Bruit, etc. Cela fait beaucoup de collectifs.

Je vous assure qu'en l'occurrence, il y a peut-être des moyens de développer le trafic aérien de manière considérable pour le grand bassin parisien. Vous avez des aérodromes qui sont à l'heure actuelle construits clefs en main qui ne sont pas utilisés. Pourquoi ne pas utiliser par exemple Vatry ? surtout qu'ADP a racheté une partie de cet aérodrome. On pourrait bâtir la plus grande structure pratiquement mondiale et on va nous emmerder avec des histoires de survirages qui sont essentiellement politiques.

C'est pour privilégier le Val d'Yerres, je suis désolé, Monsieur, vous allez m'assaisonner après. Pour l'instant, je vous dis ce que je pense. C'est pour privilégier une partie de la population que l'on condamne l'autre partie de la population.

Après la problématique je conclus : c'est un transfert de nuisances pur et simple.

(Quelques applaudissements)

M. BOIVIN (CLAN).- Je représente les communes citées qui seraient impactées par le déplacement s'il était confirmé.

Je tiens à remercier le Préfet de cette invitation pour me permettre de m'exprimer au nom des petites communes.

La problématique est que ce déplacement nous impacterait et je tiens à insister sur l'aspect résidentiel de nos

habitats. Au jour d'aujourd'hui déjà, je me suis plaint à maintes reprises auprès de M. VILLE pour dire que parfois les décollages par vent d'est survolaient notre commune à grand bruit, c'est un peu affaire de débat mais quoique qu'il en soit pour confirmer les propos du précédent personnage – excusez-moi, j'ai oublié son nom...

M. LE PRESIDENT.- Personnage !

M. BOIVIN (CLAN).- ... nous ne nous laisserons pas faire dans cette situation.

Je tiens également à apporter une précision : lors de la dernière réunion, M. DUPONT-AIGNAN parlait du soutien probable de M. GEOFFROY. J'ai un courrier qui me confirme le contraire puisque M. Guy GEOFFROY m'a fait copie de ce courrier qu'il a adressé à Dominique BUSSEAU pour lui dire :

« Je me suis toujours opposé avec vigueur à ce type de manipulation. On ne règle pas, en effet, les nuisances dont sont victimes certains de nos concitoyens par transfert pur et simple pour d'autres communes et donc d'autres habitants. D'autant plus que, dans ce cas présent, ceux qui voudraient soutenir un tel projet ne sont concernés que par un survol après retournement des avions vers l'ouest alors que les nombreuses nouvelles victimes, dont moi-même, se situent en amont au niveau du retournement à une altitude inférieure donc plus nuisible.

Ma position n'a pas varié et je souhaite vous la faire connaître. Je m'oppose absolument à tout changement du dispositif actuel d'autant plus que nous n'avons jamais réussi à obtenir que les élus seine-et-marnais puissent avoir leur mot à dire. Je ne suis, en effet, jamais invité à la Commission Consultative de l'Environnement d'Orly et les demandes formulées pour en modifier la composition n'ont jamais été prises en compte.

Je vous remercie de la bonne prise en compte de cette position que je formule au nom de toutes les communes et de tous les habitants concernés et je reste à votre entière disposition... »

Je voudrais préciser que M. Guy GEOFFROY est le Député de la 9^{ème} circonscription de Seine-et-Marne, donc de ma commune.

Je voudrais aussi apporter quelques précisions parce que les représentants de l'Association AVEVY qui, par ailleurs,

font du très bon boulot, sont contestables quant à certains de leurs écrits. J'ai relevé sur leur site Internet que, concernant ce souhait de changement de virage de 1 NM, « le gain d'altitude permet de diminuer la nuisance pour le Val-d'Yerres, certes, sans pour autant l'aggraver ailleurs ».

Je m'inscris en faux contre cette position-là parce que ce n'est pas vrai. Nous sommes, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, en habitat très résidentiel et, même si on isole nos habitations, quand on est dans le jardin pour le week-end, le sacro-saint week-end, on supportera les nuisances bien plus que les autres.

Je tiens aussi à m'inscrire en faux contre une position, à partir du moment où...

M. LE PRESIDENT.- Donnez votre position !

M. BOIVIN (CLAN).- Je demande aux élus et aux représentants associatifs d'écouter la position des plus petits pour dire que les nuisances nous impacteraient beaucoup plus parce que déjà le ressenti sur nos communes serait beaucoup plus important. Nous sommes en zone non urbanisée avec une densité faible, sans zone d'activité importante, sans noeud routier important, et vous comprenez bien la problématique.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire de Lésigny...

M. RUFFIN (Maire Lésigny).- Monsieur le Préfet, vous m'avez autorisé à pouvoir projeter une petite présentation.

M. LE PRESIDENT.- Oui.

M. RUFFIN (Maire Lésigny).- Là, on parle beaucoup mais M. VILLE a dit que ce projet était un bon projet, bien sûr vous allez me permettre de parler un peu de ma ville et d'essayer de vous démontrer que ce n'est pas forcément un si bon projet que ce qu'il affirme.

J'ai voulu simplement approfondir et puis démontrer ce que j'affirmais la dernière fois dans cette CCE dans un dossier qui

oppose deux territoires depuis dix ans et que, depuis dix ans, les choses ont beaucoup évolué.

Elles ont évolué parce que la flotte a évolué, parce que les trajectoires sont mieux respectées et que, dans ce dossier, si on veut mesurer l'intérêt général, puisque c'est cela qui est le prétexte de ce dossier depuis dix ans, eh bien il faut aller sur la vérité des chiffres.

Je me suis permis de retracer ce qui se passe sur ces deux territoires. Je vous prie de m'excuser, Monsieur le Député, je n'ai pas pris votre commune, j'ai pris celle de Draveil mais le schéma serait à peu près le même. On voit bien ce qui se passe, c'est-à-dire Lésigny, que ce soit un décollage ou un atterrissage, on l'a. On voit bien le nombre d'avions qui nous survolent et on voit aussi, bien sûr, le nombre d'avions qui survolent Draveil par beau temps, c'est-à-dire par 40 % du temps seulement sur notre territoire puisque, malheureusement, il ne fait pas toujours beau. Moi j'ai 400 avions qui passent au-dessus de chez moi tous les jours ; à Draveil, il y en a 65 qui passent par beau temps.

J'ai affirmé la dernière fois que les conditions de survol ont évolué. J'ai demandé à la DGAC de me fournir le survol en 2002 et le survol aujourd'hui. Vous avez là... j'espère que c'est visible mais, je suis désolé, ce qui vient de chez moi doit être à peu près visible et on a encore les mêmes problèmes avec les cartes qui viennent de la DGAC !

En fait, les avions maintenant over-shootent. Cela veut dire qu'ils vont bien plus loin que la trajectoire nominale. Si vous prenez la nominale théorique en 2002 et la dispersion autour de cette nominale, vous voyez que les avions sont dans un cône effectivement autour de la nominale. Si vous prenez maintenant en bas à droite, les avions vont plus loin. Ils vont plus loin, c'est lié à la technologie, c'est lié à l'évolution de ces avions qui fait que maintenant la nominale est toujours dépassée quasiment alors qu'auparavant elle était à moitié dépassée pour la moitié des vols ; maintenant, elle est toujours dépassée et la dispersion des avions n'est plus autour de la nominale mais au-delà. Ce décalage, on peut l'évaluer à peu près à 0,5 nm.

Alors, quelle est la conséquence ?

La conséquence devrait se mesurer dans les chiffres de survol. Je me suis permis de vous mettre les décollages et les atterrissages. Les chiffres – je suis désolé, c'est encore des diaporamas qui viennent de la DGAC... ! (*rires*).

Tout est clair ! Tout est très clair ! Chacun l'a compris !
(rires)

En fait, ce que vous ne voyez pas mais je peux vous donner le papier que j'ai reçu, malgré le déplacement de 0,5 nm des avions, on est survolé plus bas au décollage actuellement à Lésigny.

Honnêtement, je n'y crois pas, je pense qu'on est survolé plus haut. Vous voyez, je vais vous sauver, la DGAC, je pense qu'on est survolé plus haut mais les chiffres que vous donnez me font dire que déplacer les avions permet d'aller plus haut, vous me donnez tous les éléments qui me démontrent le contraire. Je vais donc être, je crois, sympathique en disant que je pense effectivement que les avions ont quand même actuellement une hauteur un peu plus importante au-dessus de ma commune et ne pas vous laisser dans l'embarras.

On a demandé la dernière fois, et j'avais dit que le déplacement du point de virage à l'est produirait un effet d'environ 100 m pour les avions notamment ceux dont on parle, ces fameux gros porteurs qui ne s'élèvent pas, qui représentent 1,1 % pour le B747 au décollage d'Orly, pour ces gros avions qui ne décollent pas, qui ont du mal à décoller, j'annonçais à peu près 100 m. Le tableau qui m'a été donné par la DGAC démontre effectivement qu'on est à tout juste 100 m de plus théoriquement pour ces gros avions au-dessus de mon territoire.

Pour les nuisances, en fait, si on veut analyser ce projet et voir quel est son impact parce qu'on parle d'intérêt général, il y a deux manières de voir : qui est survolé et comment on est survolé ?

Qui est survolé ? C'est le nombre. Comment on est survolé ? C'est le niveau sonore auquel on est survolé.

Je rappelle que tous ces chiffres qui nous ont été fournis par la DGAC sont des chiffres sur les courbes nominales théoriques. Je vous ai démontré tout à l'heure que la nominale théorique et la réelle pratique n'ont plus rien à voir mais je vais jouer le jeu quand même, je vais prendre ces nominales théoriques et puis on les analyse.

Alors, on nous dit : « on gagne au total en nombre de personnes survolées à moins de 1.981 m, 14.390 personnes ».

En fait, qu'est-ce qui se passe ? On en gagne 13.124 à Brie-Comte-Robert. Cette commune est survolée un tout petit peu

moins de 1.981 m. Disons qu'elle était survolée à 1.980 m avant, et puis après, elle passe à 1.982 m, globalement la commune sort du territoire des communes survolées à moins de 1.980 m. Effectivement, on a un gain. Il est situé sur une commune. Cette commune qui était en bout du tronçon effectivement ne sera plus tout à fait dans le tronçon après cette procédure. Par contre on a une forte augmentation de la population de Férolles-Attilly et puis une nouvelle commune survolée qui est Chevry-Cossigny.

La donne est vraiment claire et on peut aller un peu plus loin.

Après, on peut parler de l'empreinte sonore des avions, vous l'avez dans le projet d'enquête publique. Permettez-moi, Monsieur Geoffroy VILLE, de dire que vos chiffres me posent problème parce que vos chiffres font des triples comptes et je vais prendre l'exemple sur ma commune.

Quand on dit, dans les tableaux, qu'il y a des populations survolées à 50, 55, 60 ou 60, 65, 70 ou 70 et j'arrête, on compte les mêmes personnes trois fois ! La personne qui est survolée à 65 dB, on la recompte à 60 dB et on la recompte à 55 dB ! Or, je pense que l'honnêteté intellectuelle voudrait qu'on parle en visiteur unique ou en visité unique, ce serait peut-être préférable, et puis en émergence maximale.

Si je prends l'exemple de ma commune, j'ai eu la surprise, et c'est pour cela que ces chiffres m'ont interpellé, je prends l'exemple que vous avez en page 14 de l'enquête publique où on dit qu'avant ma commune était survolée pour 4.672 habitants à 50 dB et pour 1.542 à 55 dB, après il y en aura 7.014 à 50 dB et 4.558 à 55 dB. Je vous rassure : Lésigny ne s'est pas développée en 24 heures, nous faisons toujours moins de 8.000 habitants. Cela veut bien dire que ce que je vous affirme est vrai : vous double-comptez, vous triple-comptez les mêmes personnes et, en fait, si on raisonne en net et c'est cela qu'il va falloir faire et c'est ce que je vais vous faire ensuite, j'ai effectivement des populations nettes survolées soit à 50 dB, soit à 55 dB avant/après et il y a des écarts. C'est ces écarts que je tiens à indiquer.

Si je prends ce raisonnement et que je l'applique à vos chiffres, on voit qu'effectivement l'empreinte sonore des avions sur le territoire concerné par l'enquête publique va faire qu'on va diminuer le nombre de personnes en émergence maximale à

50 dB de 1.202 mais qu'on va augmenter le nombre de personnes survolées à 55 dB à 1.599 personnes en plus.

C'est vraiment du mieux pour ce territoire, c'est du mieux globalement !

Je me suis permis, vous m'excuserez et je m'excuse auprès de mon collègue le Maire de Santeny que j'ai rencontré sur ce dossier, effectivement, j'ai quand même fait un trait un peu particulier sur ma commune, je suis le maire de Lésigny et que de Lésigny. Ma commune sera fortement impactée puisque 3.000 habitants de plus seront survolés à 55 dB. On est bien d'accord, je parle à chaque fois en écart par rapport à la situation antérieure et plus en nombre de personnes.

Si je prends maintenant les différentes traces sonores que vous avez données et je vais prendre déjà le B747-400 retournement vers l'ouest, vous avez les deux courbes qui vous ont été présentées dans le projet d'enquête publique.

Effectivement, c'est un vieil avion qui a du mal à s'élever et, en fait, on constate et j'ai mis les deux chiffres, sur le territoire et hors territoire, sur le territoire vous avez une population qui sera survolée à 65 dB, 1.741 personnes en plus, il y aura une baisse légère à 70 dB : 651 personnes et, à 75 dB, on augmente le nombre de personnes survolées.

Bien sûr ma commune encore une fois est fortement impactée. Je prends 1.532 personnes nouvelles qui seront impactées à 75 dB. Ce n'est pas rien !

Au global, là aussi, j'ai l'honnêteté de le mettre en bas vous avez 7.000 personnes qui seront survolées en moins à 65 dB, 7.000 personnes qui seront survolées en moins à 70 dB hors la zone et 300 personnes qui seront survolées en moins à 75 dB. C'est important. Simplement, cela représente 1,1 % des vols au décollage d'Orly. 1,1 % !

Si on rajoute la marge d'erreur statistique qui existe – je pense qu'il y a dans cette salle des gens qui sont plus forts que moi en statistique, il y a ce qu'on appelle la marge d'erreur – si on prend la réalité des nominales, je suis sûr que les chiffres que je donne là n'existent plus.

Là, on parle des pires, B747-400. Si on va sur l'A320, bien évidemment que, pour les deux territoires de Lésigny et Draveil, cela n'a quasiment aucun impact en terme sonore puisque cet avion s'élève très vite. Simplement quand même

paradoxalement, et ce ne sont pas mes chiffres, ce sont les chiffres de la DGAC, on augmente hors zone le nombre de personnes survolées à 70 dB, mais comme ce ne sont que 10 personnes, vous me permettrez de ne pas en parler, je pense que là encore on est dans la marge statistique.

Je vais prendre le dernier cas qui est important puisque c'est le plus important mais sur l'avion qui est moins important encore, le 747-400 route vers le sud, dont je rappelle qu'il n'y en a que 7 en tout par jour qui décollent d'Orly, on voit qu'on augmente sur le territoire lourdement le survol à 65 dB, on diminue le survol à 70 dB et on augmente le survol à 75 dB.

Tout ces chiffres, quand on les repondère, quand on les présente un tout petit peu différemment et, faites-moi confiance, faites confiance à la DGAC mais faites-moi confiance, je sais à peu près de quoi je parle et je sais quelle est la réalité des chiffres, on voit bien que le fameux intérêt général dont on a parlé pour déplacer ces 400 avions n'est pas inscrit dans les chiffres.

Monsieur Geoffroy VILLE, je suis désolé de vous dire qu'il n'est pas inscrit dans les chiffres. Après, effectivement, c'est un problème politique. Je comprends que le maire de Santeny me dise « ça m'intéresse ce dossier parce que ce que tu auras en plus, c'est de la merde que j'aurai en moins », d'accord, on peut se battre tous les deux, je comprends qu'on se batte avec le Maire de Santeny ! Mais avec le Maire de Draveil, non pas du tout ! Je ne comprends pas. Parce que là on parle d'avions qui sont à 2.700 m par rapport à des avions aujourd'hui qui sont à 1.700 m au-dessus de ma commune !

Sur les positions des uns et des autres, je voudrais vous dire, Monsieur le Préfet de Région, ce n'est pas vous qui aviez organisé la réunion en 2006 puisqu'il y avait une enquête publique qui allait partir, le Ministre à l'époque a eu la sagesse, à la proximité des élections peut-être, de l'arrêter, mais il y a eu une réunion des maires du 94 et du 77 à la Préfecture de Seine-et-Marne et le Préfet avait conclu en disant : « je pense qu'il y a une très forte opposition à ce dossier ». Il y a eu une motion du Conseil Général prise sur le déplacement du couloir aérien. Il y a eu effectivement à l'ACNUSA, cela a été dit, et la Présidente l'a redit récemment, une opposition à ce transfert de nuisances. Il y a, et de façon à ce qu'il n'y ait pas d'ambiguïté, une lettre de Guy GEOFFROY au Ministre BUSSEREAU qui est là et vous pourrez la lire si vous voulez.

Maintenant, nous allons devoir nous prononcer, certains disent, pour ou contre une enquête publique. Pas du tout ! On va se prononcer pour ou contre un projet. Après, l'enquête publique c'est un moyen du projet. Mais le vrai problème sur lequel nous allons devoir trancher associations, élus, professionnels, tous ensemble, c'est : êtes-vous pour ou contre le déplacement de cette trajectoire ? Après, cela suivra son chemin. Il y aura une enquête publique si, effectivement, le Ministre décide que l'avis de la CCE, on peut passer outre et qu'il faut continuer.

Nous devons nous prononcer sur des données, vous avez bien compris qu'elles ne sont pas flagrantes quant à l'intérêt général et, excusez-moi, Mesdames Messieurs de la DGAC, pour un projet bien évidemment qui est clair, c'est-à-dire que quand vous voyez cela, je ne voudrais pas être méchant mais la carte était dans l'enquête publique de 2006, c'est la même... Non, ce n'est pas la même. Dans l'enquête 2006, l'axe était de 243, c'est-à-dire que les avions retournaient et reprenaient un autre axe qui a bien sûr semé la pétaudière parce que l'idée était d'éviter Draveil, descendre un peu plus bas pour aller taper sur d'autres communes. On nous représente le même rond c'est-à-dire que vous comprenez bien que les avions actuellement font un virage sur l'aile pour reprendre le 243 mais que là on ne fera plus un virage sur l'aile, on ira un peu plus loin.

J'ai demandé – j'ai demandé tardivement, je le reconnais – à voir cette route sur une carte parce que moi ça, je ne sais pas le lire. Si vous, vous savez, vous êtes très fort ou vous êtes contrôleur aérien. Je ne suis pas contrôleur aérien, je suis élu, j'ai à me prononcer pour ou contre un projet. Eh bien, je suis désolé, tout ce que je vous ai donné doit vous conduire à refuser ce projet et je vous en remercie d'avance.

(Applaudissements).

M. LE PRESIDENT.- Merci d'avoir respecté les engagements et d'avoir présenté en deux minutes tout cela ! *(rires)*. Monsieur le Député, vous souhaitiez intervenir.

M. DUPONT-AIGNAN (Val d'Yerres).- J'essaierai de tenir dans les deux minutes parce que je devrai vous quitter à midi et demi, j'en suis désolé.

Je voudrais d'abord dire que je suis très étonné de ces réactions et de tout l'honneur que vous me faites de me présenter comme le grand instigateur de ce changement parce qu'il y a une immense contradiction dans vos réponses, notamment Monsieur le représentant des Associations.

D'un côté, vous dites : « tout cela ne sert à rien, cela concerne 1 % des vols », M. le Maire de Lésigny à l'instant aussi « d'ailleurs les vols passent déjà un peu plus loin », « tout cela est ridicule, on va tout changer pour rien », « vous n'avez rien compris au déplacement des avions, le progrès technique, etc. » « c'est très peu d'habitants ». Donc si c'est rien, pourquoi cette agitation ?

Et puis, en même temps, vous agitez le fantôme, vous voulez faire peur aux autres coins de l'Essonne, vous expliquez que finalement les trajectoires ne seront jamais respectées. Elles ne le sont pas aujourd'hui ou elles le sont ?

Finalement, vous vous servez de ces peurs pour faire refuser un projet qui, en vérité, ne mérite ni tant d'honneur, ni tant d'indignité.

Comment ce projet est-il venu ?

Il est venu tout simplement de l'observation et du constat qu'il valait mieux faire passer les avions là où il y avait moins d'habitants que là où il y en avait beaucoup.

Je remercie la DGAC parce que j'avais dit à l'époque, souvenez-vous Monsieur le Préfet de Région, que le dossier était incomplet, c'est vrai qu'on avait du mal à appréhender les choses. Ce dossier est très complet. Il y a deux CD qui ont permis à chacun sur son ordinateur de bien regarder les choses avec attention.

Premièrement, on voit, j'espère qu'on en rendra grâce à votre serviteur, que ce n'est pas Yerres qui est avantagé, c'est Brie-Comte-Robert, c'est la partie extrême du Val-de-Marne, le début de la Seine-et-Marne.

On m'accusait de tous les maux, là aussi c'était pour me déconsidérer, pour me décrédibiliser, ce qui ne fait pas honneur à certaines associations d'ailleurs qui sont instrumentalisées.

En vérité, qui gagne ? C'est principalement le bout du Val d'Yerres et ce n'est pas ma circonscription, c'est la circonscription de Georges TRON, Boussy, Quincy, Epinay, c'est ensuite Brie-Comte-Robert.

Et tout simplement pourquoi ? Parce que les avions ne virant pas sur l'aile à 6,5 nm, notamment les gros porteurs, c'est vrai qu'ils ne sont pas énormément mais quand même 1 %, si on compte 40 % de 240.000 ou 230.000, cela fait quand même du monde. Ces avions poursuivent un peu en Seine-et-Marne et tournent à un endroit où il y a moins d'habitants et où il y a Lésigny, c'est vrai, mais où passent déjà, Monsieur le Maire a eu l'honnêteté de le dire, 400 avions et où, d'après lui, cela passe déjà à 0,5 nm donc au moins si on poursuit de 1 nm, finalement cela passera après vous, et vous aurez de la chance parce que là il n'y a plus personne après, quasiment plus.

Donc cela part du bon sens et c'est là où je ne comprends pas cette agitation parce qu'on dit : « oui c'est pas grand-chose », ce sont 13.900 habitants qui, quand même, vont avoir un bruit nettement inférieur.

C'est peut-être rien du tout, c'est quand même 13.000 personnes, 7.000, alors on peut discuter des chiffres, est-ce qu'on a le droit de dire : « on s'en fiche, 10.000 personnes, c'est rien ? »

Je considère qu'on réconciliera Orly et son environnement que si, par petites touches, on a l'intelligence collective d'essayer d'améliorer les choses. C'est tout. Et cela vient de là.

C'est ahurissant de se dire, et cela montre à quel point notre pays est bloqué, totalement conservateur, on ne changera jamais rien, mais jamais ! Puisque dès qu'on veut améliorer les choses, avec du plus et parfois du moins, immédiatement ceux qui ont le moins agitent des peurs et des fantasmes, se polarisent là-dessus et on n'entend pas les habitants pour qui il y a un positif.

On ne changera jamais rien, je vous le dis ! Et je ne crois pas que vous serviez les populations en agissant ainsi parce que finalement, on décrédibilise toutes tentatives d'améliorer les choses.

La conséquence est très simple, c'est que la DGAC et les transporteurs aériens se frottent les mains. On nous occupe avec des hochets, on débat des heures et des années pour des améliorations qui sont refusées et puis on n'y arrive pas et puis finalement tout continue comme avant.

Je vous le dis très clairement : c'est intéressant de faire continuer les avions 1 nm plus loin. D'ailleurs, au début, nous étions pour 2 nm pour arriver à 9 nm et ce sera peut-être cela à terme, le succès c'est de passer à 9 nm lorsqu'il y aura la

réorganisation, je l'espère un jour, des tours de contrôle d'Orly et Roissy puisqu'on est le seul pays au monde qui veut avoir deux systèmes de contrôle alors que l'ensemble de la région parisienne devrait être géré par le même système de contrôle. On pourrait tout à fait décaler à 9 nm et passer au-delà avec la possibilité de ne pas survoler les zones habitées. C'est tout.

Alors, moi je vous le dis très clairement : il y a eu un progrès de la DGAC sur un point, c'est de rattraper sur Draveil et avant Draveil l'axe, et là vous aviez raison, à l'époque, oui vous aviez raison parce qu'il y avait un décalage d'axe et, avec Georges TRON, nous étions furieux là-dessus parce que la DGAC s'était engagée à rattraper l'axe et nous ne voulions pas déplacer les nuisances sur Soisy, sur Etolles, sur Evry. C'était hors de question pour nous et il n'était pas du tout dans notre esprit de déplacer les nuisances. De toute façon, c'était l'échec assuré, bien évidemment.

Donc on rattrape, je vous signale que l'espace, vous vous inquiétiez mais vous connaissez la géographie, ne me faites pas croire que non, c'est en pleine forêt de Sénart, on passait juste et on évitait les zones urbaines. D'ailleurs, on évitait Combs-la-Ville et la position de Guy GEOFFROY qui est Député de Brie-Comte-Robert est assez étrange, je dois le dire. Et à partir de ce moment-là, on rejoint l'axe et on gagne entre 100 et 200 mètres. 100 et 200 mètres, ce sont des nuisances en moins, c'est toujours ça de pris !

Voilà, c'est tout, c'est toujours ça de pris !

Il n'y a pas de fantasme à avoir. C'est un plus pour une dizaine de milliers d'habitants, c'est un moins peut-être pour mille habitants et encore ! Et c'est cela l'intérêt général, c'est qu'un moment il faut trancher.

Maintenant, je sais que la commission tranchera, je me doute bien dans quel sens mais j'aurais essayé d'améliorer la vie de mes concitoyens et je regrette que, sur un dossier aussi simple, on ne puisse pas trouver la meilleure solution pour que tout le monde y gagne, qu'on ait un système gagnant-gagnant et que l'intérêt général l'emporte. Je ne désespère pas, à terme, qu'on puisse passer plus loin s'il le fallait à 9 nm. En tout cas, les habitants aimeraient avoir des élus et des associations qui essaient de rechercher cet intérêt général.

Je vous remercie en tout cas de votre patience, j'ai dépassé les deux minutes mais je ne pense pas avoir été trop loin.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Chacun a des choses à dire. Je propose qu'ils continuent à les dire en dehors, cela ne me gêne pas mais, à un moment donné, il faut quand même se prononcer.

Il y a eu une personne en l'occurrence qui a appuyé cette demande, il y en a eu plusieurs qui se sont exprimées largement contre avec des arguments tout à fait intéressants. Je souhaite maintenant que la commission se prononce. Après, chacun pourra continuer au-delà de la neige.

(demande de parole)

Si je fais une exception, Monsieur le Maire, il y a quatre demandes de parole, Madame va vouloir parler, Monsieur... il y en a cinq ! Moi, je me lève, je vous laisse continuer !

M. GENDRONNEAU (Maire Santeny).- Je suis la première commune survolée après le virage !

M. LE PRESIDENT.- Bon alors, allons-y pour la première commune survolée après le virage !

M. GENDRONNEAU (Maire Santeny).- Et je pense que je serai capable de tenir les deux minutes.

Nous sommes, Marolles et Santeny, les premières communes survolées après le virage. Autant je comprends le point de vue de Lésigny puisque c'est, comme le disait quelqu'un tout à l'heure, un transfert de nuisances même si c'est une moindre nuisance parce que c'est quand même un peu plus haut et un peu moins de bruit. Je suis étonné de tous ces remous provoqués dans l'Essonne où les avions sont quand même plus de mille mètres plus hauts que chez nous... *(mouvements divers)*... et je veux bien comprendre que des associations, que des maires plaident pour cela.

Moi, personnellement, je dirai simplement une chose : je constate aussi depuis plus de vingt ans que les avions font moins de bruit, que les choses se sont considérablement améliorées. Je suis un ancien du transport aérien, je le dis donc assez aisément mais je dis simplement que les procédures jusqu'à présent ont prévu des enquêtes publiques, tout ce qui est arrivé est passé à

travers des enquêtes publiques, en particulier quand on a dévié de 5 ou 6° le décollage de la piste pour le faire passer en dessous de Sucy donc un peu plus chez nous. Tout ceci s'est passé avec enquête publique. Moi je demande une enquête publique dans ce cas-là et, plutôt que de faire parler des gens qui s'expriment au nom d'un tas d'absents, on fera au moins parler réellement les habitants ! Merci.

M. LE PRESIDENT.- Je passe au vote :

Qui souhaite que le dossier suive son cours ? ... 4.

Quels sont ceux qui veulent qu'on s'arrête là ? ...15.

Merci.

Une annonce doit vous être faite.

6 – Questions diverses

M. VILLE (DSNA).- Normalement, il aurait dû y avoir en questions diverses la présentation du dossier d'enquête publique qui est menée actuellement concernant le relèvement de l'altitude d'interception ILS en face à l'est. Ce dossier faisait d'ailleurs partie des pièces qui vous ont été transmises aujourd'hui.

Ce dossier, vous l'avez bien noté, a fait l'objet d'annonces nombreuses et de contestations également sur un manque de concertation.

L'enquête publique elle-même s'est terminée hier. Il devait donc y avoir présentation du dossier lui-même aujourd'hui puis un avis sur le rapport de cette enquête publique lors d'une CCE début 2010.

Il n'y aura pas de présentation de ce dossier aujourd'hui. En effet, la réponse officielle du Secrétaire d'État est en cours d'envoi mais il a été décidé qu'il y aura une analyse fine de ce rapport d'enquête au sein de l'administration et à l'occasion de nouveaux contacts pris avec les communes concernées.

Et c'est seulement à l'issue que nous pourrons reprendre le cours normal de la procédure de concertation, c'est-à-dire passage dans cette CCE puis avis formel de l'ACNUSA, tout cela se faisant dans le courant du printemps.

Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Mme JANIS (Forges sans nuisances).- J'ai encore une question s'il vous plaît !

M. LE PRESIDENT.- Allez-y, Madame.

Mme JANIS (Forges sans nuisances).- Quand vous dites qu'il va y avoir une analyse fine, je voudrais que les communes consultées ne soient pas seulement les communes impactées de façon négative, les communes qui auraient éventuellement plus d'avions. L'analyse fine doit aussi porter sur les communes qui auraient moins d'avions et moins de bruit. Ce serait plus juste.

Il faut avoir une véritable analyse fine et demander l'avis de tout le monde. Tout le monde doit s'exprimer, c'est bien normal, on doit le respect aux gens : les gens qui éventuellement auront plus d'avions doivent s'exprimer, cela me paraît normal et juste mais aussi les gens qui auront moins d'avions, qui auront moins de bruit.

Rappelons que l'enquête montre que la nuisance sur la zone étudiée, les 25 avions à plus de 70 dB, disparaît. Cette nuisance sur la zone étudiée disparaît. Il faut quand même penser à soulager les populations. Il n'est pas question de faire le transfert, on n'a jamais demandé de transfert. Par contre, il est question d'intérêt public et de respect des gens. Pour respecter les gens, il faut demander à tous ceux qui vont subir en plus ou en moins.

Je voudrais que ce soit pris en compte. Le problème ici est que, comme vous le dites, il y a beaucoup d'absents. Il faut en tenir compte et voir l'intérêt général, les populations survolées mais aussi les gens qui perdent le plus de nuisances.

M. LE PRESIDENT.- Merci !

(La séance est levée à 12 heures 45)

OOO