

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



**Lundi 2 décembre 2002**

## **Ordre du jour**

1. Propos introductifs du Préfet de la Région Ile-de-France,  
Préfet de Paris ..... 2
2. Volumes de Protection Environnementale..... 7
3. Visualisation des trajectoires aériennes sur Internet...40
4. Bilan de la mise en œuvre du dispositif de circulation  
aérienne en région parisienne .....63
5. Etat du trafic.....72
6. Questions diverses.....76

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



**Lundi 2 décembre 2002**

*La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M. Bertrand LANDRIEU, Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris.*

**1. Propos introductifs du Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris**

**M. LE PRESIDENT.**- Mesdames, Messieurs, je vous propose d'ouvrir cette séance afin d'aborder un ordre du jour important et qui mérite d'entrée que je vous apporte une précision.

J'ai présidé la semaine dernière la commission consultative de l'environnement de Roissy et j'ai constaté qu'avoir un ordre du jour pléthorique n'est pas une bonne méthode de travail. C'est pourquoi j'ai souhaité condenser l'ordre du jour et notamment commencer par le débat qui nécessite de votre part, de la part de notre commission, un avis formel.

L'expérience de la commission de Roissy, la semaine dernière, m'a montré que si on commence par les débats d'information très généraux, on arrive à la fin de la séance au moment où il faut prendre position et il y a moins de personnes présentes. Je crois que ce n'est pas

une bonne chose pour le fonctionnement de notre commission. J'ai donc proposé que nous commençons par le sujet qui appelle de votre part un avis formel.

Par ailleurs, certains d'entre vous m'ont fait part de leur mécontentement à propos de la présence d'un certain nombre de maires, non membres de notre commission mais concernés par les décollages face à l'Est, à la réunion du comité permanent du 7 novembre 2002.

Sur ce point, je rappelle que l'article 2 de la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, précise : "La commission, ou son comité permanent, entend à sa demande toute personne concernée par les nuisances sonores résultant des trajectoires de départ, d'attente et d'approche, qui ne serait pas représentée au sein de la commission consultative de l'environnement".

J'ai constaté qu'il s'agissait là de respecter non seulement les termes mais également l'esprit de la loi. Néanmoins, j'ai pris bonne note du souci d'un certain nombre d'entre vous que nos instances travaillent dans la continuité. A cet égard le bilan annuel de la Charte de Qualité de l'Environnement Sonore d'Orly figurera à l'ordre du jour de la prochaine plénière ainsi que le suivi des 20 mesures dites "mesures Gayssot".

S'il n'y a pas de question sur ce que je viens d'évoquer, je vous propose d'aborder immédiatement le point 1 de notre ordre du jour, c'est-à-dire les volumes de protection environnementale sur lesquels nous sommes appelés à émettre un avis formel.

**M. TOUSSAINT (Cons. gal Val-de-Marne).**- Monsieur le Préfet, vous dites que recevoir les maires est conforme aux dispositions en vigueur et vous précisez à la demande du comité permanent ou de la commission. Est-ce pour autant que c'est le président qui décide seul ou c'est sur avis du comité permanent ?

**M. LE PRESIDENT.**- La question peut se poser effectivement. J'interprète le fait que je sois président de ces deux instances comme le fait que, traditionnellement, j'en assure l'ordre du jour et la police, ce qui revient à pouvoir inviter les gens qui, dans la limite de leur rapport avec l'ordre du jour, peuvent être valablement entendus par les deux instances.

**M. TOUSSAINT (Cons. gal Val-de-Marne).**- Donc, il faut préciser le président et non pas le comité. Si c'est le comité, c'est lui qui doit en décider.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous avons une interprétation différente, Monsieur le maire, parce que la commission ou son comité permanent, comme le dit la loi, son interprète, c'est le Président. C'est traditionnellement le Président qui fixe l'ordre du jour et qui interprète le règlement intérieur et la loi.

**M. TOUSSAINT (Cons. gal Val-de-Marne).**- C'est une nouvelle règle démocratique que l'on apprend aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne souhaite pas ajouter de commentaire. La règle démocratique est que le Président d'une instance élue ou d'une commission administrative en fixe l'ordre du jour et les règles de fonctionnement.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Je pense qu'il serait bien d'essayer de réviser les participants à la CCE parce que, si pendant longtemps les 26 communes riveraines et celles qui étaient en CCE ont toujours fait la loi en CCE, il serait bien, Monsieur le Préfet, de tenir compte des 300 communes en Essonne et dans le sud francilien qui sont concernées par les nuisances aériennes de l'aéroport d'Orly.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur, je prends bonne note de votre suggestion. Vous savez que toute modification de la composition d'une instance comme celle-ci provoque des problèmes de fond difficiles à régler. Je n'ai rien contre le fait d'engager ou de proposer à celui qui décide, je ne sais pas en l'occurrence si c'est le Ministre ou le préfet de Région. Mais avant d'ouvrir la boîte de Pandore, cela nécessite un certain nombre de réflexions.

**M. BONNETAIN (ADEV).**- A la suggestion de M. LACAMBRE, j'ajouterai tous les maires concernés de la Seine-et-Marne qui devraient être pris en considération dans une révision éventuelle d'une participation à la CCE. Ils sont directement concernés par les décollages vers l'Est et par toutes autres modifications de circulation.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous sommes bien en train d'ouvrir la boîte de Pandore.

**M. BEAUBILLARD (PEGASE).**- Avant d'ouvrir la boîte, je crois qu'il faudra s'entendre sur ce que sont les nuisances sonores, à partir de quand on doit estimer qu'elles viennent absolument bouleverser la vie des gens. Je dis cela parce que les nuisances occasionnées par des avions qui volent à 2000 ou 3000 mètres, sont assez différentes de celles occasionnées par des avions volant entre 900 mètres et zéro mètre.

On peut faire des ajustements, je ne suis pas contre, mais on ne peut pas parler de nuisances aériennes à propos de tout et de rien.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est un sujet qui mérite, à l'évidence, une profonde réflexion. Je n'y suis pas hostile parce que je pars du principe, et parce que c'est l'esprit de la loi, que ces sujets doivent être traités dans la plus grande transparence. Exclure des gens de cette concertation serait prêter le flanc à la critique.

Il n'en reste pas moins que ceci doit être fait de façon à ce que cette commission continue de fonctionner dans les meilleures conditions possibles, mais sa représentativité, et la prise en compte de tous les intéressés, demeure la règle première de la validité et de la légitimité de cette commission.

Je vais donner la parole à M. Bruneau pour notre premier point de l'ordre du jour.

## **2 - Volumes de protection environnementale (avis)**

**M. BRUNEAU (DGAC).**- Merci, Monsieur le Préfet.

Nous vous soumettons un projet d'arrêté relatif aux volumes de protection environnementale dont les principes, ainsi que les cartes correspondantes, vous ont été présentés lors du comité permanent du 7 novembre dernier.

Le code de l'Aviation Civile dans sa partie législative donne la possibilité de sanctionner les exploitants dont l'aéronef ne respecte pas les procédures de décollage et d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores.

Je rappelle également que les volumes de protection environnementale répondent à des recommandations formulées par l'ACNUSA à l'occasion de la mise en oeuvre du nouveau dispositif de circulation aérienne en région parisienne.

Je rappelle enfin que le Ministre a, le 25 juillet dernier, souhaité que les premiers VPE voient le jour dès cet automne.

Nous avons bâti un dispositif qui vise à mettre en oeuvre les VPE par étape, sans attendre leur total complétude. Il s'agit aujourd'hui des VPE associés aux procédures de départ initial et des VPE associés au dispositif d'arrivée ILS.

Ce dispositif de VPE vise également à concilier une approche théorique parce que la construction des VPE doit pouvoir s'appuyer sur une base réglementaire et technique solide, mais également une approche plus

pratique qui tient compte des particularités locales, je pense notamment aux contraintes qui pèsent sur le radial 086 lors de la procédure de décollage en 08.

Nous avons également cherché à faire preuve de réalisme, c'est-à-dire que le dispositif soit assimilable à la fois par les services de contrôle aérien et par les pilotes, en particulier ceux qui ne fréquentent pas assidûment la plate-forme. Un dispositif réaliste, c'est aussi un dispositif qui soit compréhensible pour le public.

Nous avons élaboré un dispositif qui soit techniquement faisable pour que les vols puissent être contrôlés et, le cas échéant, puissent être sanctionnés.

Nous avons déjà eu l'occasion de vous présenter le fait que l'on avait distingué les différentes phases du vol, selon que le pilote est maître de sa trajectoire et suit des moyens de radionavigation, ou selon que le pilote suit des instructions de contrôle notamment dans les zones de guidage radar dont à l'évidence les caractéristiques ne se prêtent pas à la définition pleine et entière de volume pré-contraints.

En terme de calendrier, les projets d'arrêtés vous sont présentés aujourd'hui pour avis, ils le seront ensuite à l'ACNUSA, et la publication au Journal Officiel pourrait intervenir avant la fin de l'année, mais là on ne maîtrise plus vraiment les délais, sachant que les cartes qui servent de base à la publication aéronautique sont d'ores et déjà disponibles et vous ont été présentées lors du comité permanent du 7 novembre dernier.

Pour le moyen-terme, nous travaillons sur la phase d'approche initiale pour laquelle nous comptons compléter le dispositif avec un dispositif de type "fenêtre

d'entrée" et des zones de vigilance associées en amont de ces fenêtres.

Vous avez dans le dossier qui vous a été remis le projet d'arrêté lui-même ainsi que les projets de publication aéronautique des volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initial et aux procédures d'arrivée ILS dans chacune des deux configurations : en face à l'Est et en face à l'Ouest. Avec une présentation de la coupe verticale de ces VPE.

J'attire votre attention sur le fait que les éléments techniques de construction de ces volumes de protection environnementale s'appuient sur des normes internationales de construction des procédures pour la plupart issues de l'OACI, dans le but de disposer d'une assise réglementaire et technique qui ne soit pas discutable.

S'agissant des départs initiaux, vous avez une coupe verticale générique qui s'applique aux différents QFU, que l'on soit à Roissy ou à Orly, en face à l'Est ou en face à l'Ouest, avec une pente minimale de montée des avions de 3,3 % et une limite supérieure qui est fixée à FL 60, soit environ 2.000 mètres.

Vous avez sous les yeux ce que sera la publication aéronautique pour les VPE départs initiaux en configuration d'atterrissage face à l'Ouest. Il s'agit du QFU 25 à Orly, et on a pris soin de matérialiser la porte de sortie du VPE sur la carte.

Vous avez l'équivalent associé au QFU 08, en configuration d'atterrissage face à l'Est avec la matérialisation de la porte de sortie dans le plan latéral. Vous voyez également sur la partie nord dans les limites

latérales du volume de protection environnementale l'inflexion liée au suivi du radial 086.

Les VPE associés aux procédures d'arrivée ILS : avec une coupe verticale sachant que la pente de l'ILS est de 3 degrés, que l'altitude minimale publiée est de 3.000 pieds, aussi bien en face à l'Ouest qu'en face à l'Est. Il s'agit là d'un dispositif de construction générique pour les arrivées ILS. Une fois rapporté au cas d'Orly, on est en configuration d'atterrissage face à l'Ouest pour le QFU 26, on a matérialisé les portes d'entrée de ces VPE ILS, et vous avez la même chose s'agissant du VPE pour le QFU 07 en configuration d'atterrissage par vent d'Est.

On a privilégié l'approche progressive qui permet de mettre en oeuvre rapidement les premiers VPE, ce qui permettra par la suite de consolider les étapes ultérieures de ces VPE sur la base de quelque chose de tangible. Ceci permet d'ores et déjà des gains évidents : contrôle des avions, sanction des éventuels contrevenants et par conséquent, diminution des occurrences de non-respect de ces volumes de protection environnementale dont les vols sont assez mal ressentis sur le plan des nuisances sonores.

Je vous remercie de votre attention et suis à votre disposition pour répondre aux questions éventuelles.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur LACAMBRE ?

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Sur les procédures de départ, j'ai trois questions.

Sur le schéma, on voit que les avions décollent de la piste à 1.200 mètres. Votre volume commence à 1.200 mètres, donc la piste faisant 3.600 mètres vous comptez que le cône commence à 1.200 mètres du début de piste ? C'est cela ?

**M. DE BENOIT.**- Oui.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Ensuite, vous avez une pente minimale de 3, 3 %. Vous appelez ces volumes des volumes de protection environnementale. Dites-moi exactement quel avion cela empêche-t-il actuellement de décoller ?

**M. LE PRESIDENT.**- M. Bruneau répondra précisément à votre question mais pour l'organisation du débat...

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Troisième question : jusqu'à combien de kilomètres en partant des 1.200 mètres de piste ces volumes de protection environnementale vont il être effectifs ? A quel kilomètre ils vont s'arrêter par rapport à la piste d'Orly et ensuite je voudrais connaître la largeur en kilomètre ou en mètre de ce volume environnemental à ce niveau-là, c'est-à-dire qu'il nous manque des précisions extrêmement fortes : savoir quand cela s'arrête, quelle largeur cela a. Je pense que c'est important de le savoir.

**M. BONNETAIN (ADEV).**- Pourquoi la DGAC n'a retenu que 3,3 % de pente minimale alors qu'en région

parisienne, c'est la valeur de 5 % qui est recommandée aux compagnies, sans être officiellement arrêtée ? Pourquoi n'a-t-on pas retenu 5 % ?

Deuxièmement, je pense que la longueur du volume évoquée par M. Lacambre s'arrête sans doute au premier virage comme le prescrit l'aire SONATE aujourd'hui.

**M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).**-

S'agissant de ces volumes de protection environnementale, j'ai l'impression d'après ce que j'ai entendu dire que ces volumes de protection ne font qu'envelopper les trajectoires de décollage ou d'atterrissage et, par conséquent, ce qui d'ailleurs paraît assez logique, ces volumes sont calculés pour que tous les avions en service puissent décoller et atterrir dans les mêmes conditions qu'actuellement, à peu de choses près.

Dans cette affaire, je ne vois pas ce qui justifie de qualifier ces volumes de protection environnementale. Ils peuvent être utiles pour l'exploitation, ils peuvent peut-être être utiles pour pouvoir pénaliser quelque déviance mais je ne vois pas en quoi la mise en place de ces volumes de protection sont de nature à diminuer les nuisances des personnes qui sont actuellement au niveau des décollages et des atterrissages d'Orly. S'il s'agit d'un dispositif technique, je n'ai rien contre, mais il ne faudrait pas que cette innovation soit mise au crédit des riverains en disant : "vous voyez, comme on s'occupe de vous, on vous met des volumes de protection environnementale" parce que je ne vois pas bien ce que cela apporte.

Par contre, à la suite de la mise en place des couloirs aériens, il est apparu de fortes critiques sur le respect des altitudes des avions dans l'ensemble de la région Ile-de-France. Comme, je crois, l'avait demandé l'ACNUSA, la valeur des volumes de protection environnementale ne sera significative que s'ils vont jusqu'à 3.000 mètres parce qu'à ce moment-là, effectivement, on pourra avoir un moyen de contrôle des avions survolant l'ensemble de la région parisienne.

D'où ma première remarque : dans l'état actuel des choses, il ne s'agit pas de volume de protection environnementale.

Deuxième demande, pour éclairer l'avenir, j'aimerais que la DGAC prenne l'engagement devant la commission consultative de présenter des volumes de protection, que l'on appellera peut-être "environnementale", jusqu'à 3.000 mètres dans le courant de l'année 2003.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Nous sommes perplexes quant aux volumes de protection environnementale que l'on nous présente. Non pas que nous sommes contre la mise en place des volumes de protection environnementale mais nous allons être obligés de voter contre car ce n'est qu'un simulacre de ce que nous avions demandé.

Pour ce qui est des décollages face à l'est, le volume de protection environnementale sur la piste 08 est du copié collé de ce qui existait de la ZNO qui datait de 1975. Nous avons travaillé pendant 8 mois avec M. Dubois pour essayer d'améliorer la chose. Nous savons aujourd'hui que les avions qui n'avaient pas les

performances de navigation en 1975 ont aujourd'hui des performances qui les rendent capables de suivre au degré près un radial. Tout d'abord ce cône est beaucoup trop large.

Deuxièmement, la prolongation de ce cône doit se faire, non pas au FL60 mais au FL100, c'est-à-dire 3.000 mètres. Au FL60 les avions sont à 2000 mètres et à 2000 mètres ils sont extrêmement nuisants. S'ils s'inclinent pour prendre un virage à 2.000 mètres, ils ne peuvent plus monter et nous sommes couverts de décibels, que ce soit au nord ou au sud de ce radial.

D'autre part, pour ce qui est du volume de protection environnementale à l'arrivée face à l'ouest, le projet EUROCONTROL avait demandé que l'interception de l'ILS se fasse à 4.000 pieds, or à 4.000 pieds nous ne sommes pas à Ozoir mais à Villeneuve-le-Comte, beaucoup plus loin. Ce cône devrait être considérablement allongé pour permettre aux avions d'arriver plus correctement dans un entonnoir qui doit se trouver beaucoup plus loin sur la Seine-et-Marne. Aujourd'hui, si on arrête le cône au niveau d'Ozoir, il va y avoir une énorme dispersion. C'est absolument inacceptable.

L'ACNUSA va donner un avis défavorable aussi. Nous espérons que vous allez retravailler sur le projet et que vous allez tenir compte de nos observations et essayer d'améliorer la situation actuelle.

**M. GRENOT (ANA-UFCNA).**- Je suis d'accord avec les deux derniers intervenants sur les 3.000 mètres.

Je voudrais un éclaircissement sur quelque chose que je ne comprends pas très bien. J'ai une lettre

du Ministre des Transports, M. Gayssot, adressée au président de l'ACNUSA qui date d'un an. Cette lettre disait en substance dans le cadre des volumes : "les limites caractéristiques des volumes jusqu'à 2.000 mètres et qui ne donnent pas lieu à des opérations de guidage radar feront l'objet d'une première définition dans les 3 mois...", donc beaucoup de retard, "...Pendant une période de 6 mois et sous contrôle de l'ACNUSA, le suivi des vols jusqu'à 3.000 mètres permettra...", c'est un affirmatif, ce n'est pas au conditionnel "...de déterminer les limites caractéristiques qui seront garanties et qui feront l'objet d'arrêté afin de les rendre obligatoires".

Les 3.000 mètres ont été requis par le Ministre. L'administration pour l'heure n'a pas l'air de les considérer. Est-ce qu'on peut m'éclairer sur ce point ?

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions ? Je passe la parole à M. Bruneau pour répondre aux questions posées.

**M. BRUNEAU (DGAC).**- Merci, Monsieur le Préfet.

La question pertinente des 3,3 % puisque c'est un souci exprimé à plusieurs reprises. On a eu le souci dans l'élaboration de ce dispositif contraignant, voire coercitif vis-à-vis des pilotes, d'avoir une assise réglementaire la plus tangible possible. Il nous paraissait délicat d'adopter une pente qui soit supérieure dès lors que cette pente de 3,3 % est la pente réglementaire de montée pour tout aéronef et tout moteur en fonctionnement. On est parti sur une base réglementaire incontestable. C'est une pente qui permet de prendre en compte l'ensemble des aéronefs et notamment les quadri-

réacteurs dans les situations les plus difficiles et notamment quand la température est élevée.

Une remarque : aucun avion à ma connaissance ne reste trop bas pour le plaisir de l'être, mais la prise de montée est en général dictée par des considérations évidentes de sécurité.

Cela étant, pour répondre à votre interrogation, on a cherché à privilégier, même si on est en retard par rapport à un certain calendrier annoncé, un dispositif le plus tôt possible dans sa première phase.

J'ai ébauché ce que l'on comptait faire dans l'avenir mais l'idée est, dès la fin de l'année, si tant est que les avis soient rendus par l'ACNUSA dans les délais, de publier ces arrêtés, pouvoir les mettre en vigueur et faire en sorte de contrôler les avions et les sanctionner le cas échéant. Ensuite, on aura la possibilité de consolider cet acquis et de faire un bilan au bout de 6 mois ou d'un an.

A ce stade, il me semble préférable d'en rester aux 3,3 %. Cela étant, Aéroports de Paris pourra confirmer ou infirmer, les pilotes ont pour obligation de mentionner au service de contrôle s'ils ne sont pas capables de suivre une pente de montée de l'ordre de 5 % ou de 5,5 %.

On a la possibilité de mettre quelque chose en oeuvre rapidement, donnons-nous rendez vous dans 6 mois ou dans un an, dans cette enceinte ou lors d'un comité permanent, on pourra faire le bilan du nombre d'avions qui n'ont pas respecté les 3,3 %, cela va de soi, on fera un bilan de ceux qui ont été pénalisés sur la base de ces VPE, et on pourra faire un bilan des aéronefs qui

n'ont pas pu respecter la pente de 5 ou de 5,5 % en le signalant au service de contrôle.

Une deuxième question formulée sur l'enveloppe des trajectoires par M. Offenstein sur les VPE départs initiaux en face à l'est ou de façon plus générale sur l'enveloppe des VPE qui ne serait pas contraignante.

Quand vous dites que cette enveloppe reprend l'ensemble des trajectoires, la réponse est non. Ces enveloppes VPE, tant à l'arrivée qu'au départ, ne prennent pas 100 % des vols. Si on a mis du temps pour arriver devant vous c'est qu'il y a eu derrière un travail à la fois sur le plan réglementaire, technique et pratique qui a pris en compte une certaine dimension du trafic aérien sur Orly et Roissy puisqu'on a fait ce travail pour les deux plates-formes, pour les deux configurations, pour les deux doublets à CDG. Tout cela nécessite du temps.

Sur la base de traces radar de situations passées, il y a des avions en dehors de ces VPE, tant à l'arrivée qu'au départ. Il y aura derrière, bien évidemment, si tant est que la situation perdure, des avions et des vols qui seront sanctionnés. On a des situations de trafic tant en face à l'est que face à l'ouest avec des trajectoires radar qui montrent que les avions n'ont pas respecté les altitudes minimales, ou les portes d'entrée, ou encore les portes de sortie.

Une fois de plus, on a un dispositif, mettons le en œuvre, et tirons en un premier bilan au bout de 6 mois ou un an d'expérience. Si on ne met pas en œuvre ce dispositif, on ne sera pas capable de sanctionner les avions qui se présenteront pour intercepter l'ILS et qui entreront par ce VPE par les côtés. On n'aura pas le dispositif permettant de les sanctionner. Je trouverais

dommage que l'on n'ait pas cette possibilité alors que tout est réuni maintenant pour le mettre en oeuvre très vite.

Autre question sur l'intersection de l'ILS. Il a été dit que le rapport EUROCONTROL avait fixé pour objectif l'interception de l'ILS à 4.000 pieds en configuration face à l'ouest. Je rappelle qu'il s'agit d'un objectif qui avait été fixé par EUROCONTROL, que dans la mise en oeuvre de la nouvelle procédure d'arrivée en face à l'ouest, on a constaté que l'on ne pouvait pas intercepter à 4.000 pieds dans 100 % des cas. Il y a des cas de figure dans lesquels on ne peut pas, pour des raisons de sécurité et de conflits avec des avions qui sont à destination de Villacoublay et de Toussus-le-Noble, intercepter à 4.000 pieds. Actuellement, le ratio doit être de l'ordre de 2/3 - 1/3, voire de 70 % - 30 %, 70 % d'interception à 4.000 pieds et 30 % d'interception à 3.000 pieds. On ne peut pas imposer réglementairement sur la base de VPE une interception systématique à 4.000 pieds. C'est pourquoi ces VPE intègrent, sur une base nominale, une interception à 3.000 pieds.

Je rappelle enfin que cette interception à 4.000 pieds n'est pas la panacée sur le plan environnemental, elle a aussi ses détracteurs sur le plan environnemental, il y a à la fois des communes situées à l'ouest de la zone de guidage radar qui se plaignent que l'on ne soit pas à 100 % d'interception en face à l'ouest à 4.000 pieds, il y a en revanche des communes situées plus à l'est de la zone de guidage radar qui nous écrivent abondamment pour nous dire : "Revenez à l'interception à 3.000 pieds" car le fait d'intercepter à 4.000 pieds a déplacé la zone de guidage radar vers l'est. Il n'y a pas

toujours de solution consensuelle en matière d'environnement.

Toujours est-il qu'on ne peut pas aujourd'hui, compte tenu de l'état des procédures sur un certain nombre de terrains, obliger les aéronefs à intercepter à 4.000 pieds de façon systématique à Orly, donc les VPE prennent en compte cette contrainte.

M. LACAMBRE a indiqué qu'il souhaitait avoir des détails sur l'étendue des zones, on ne vous cache rien en l'occurrence. Vous avez là les cartes de publication aéronautique, vous avez le détail, on pourra vous donner l'échelle. Il est dommage que cette question n'ait pas été posée lors du comité permanent pour vous répondre aujourd'hui.

Toujours est-il que Jean-Pierre m'a donné quelques éléments que je vous livre : on est de l'ordre de 15 à 20 kilomètres s'agissant des longueurs des VPE arrivée, de l'ordre de 8 à 10 kilomètres pour la longueur des VPE départ, quant à la largeur, pour les arrivées, c'est de l'ordre de 500 mètres, et 1.500 mètres pour les VPE départ initial.

Dernière question sur le calendrier, sur les engagements souscrits et sur la hauteur des 3.000 mètres. Bien évidemment, j'ai parfaitement en tête ce courrier adressé par le Ministre des Transports de l'époque qui reprenait les recommandations formulées par l'ACNUSA. Je ne reviens pas sur les délais, on ne va pas polémiquer sur les trois mois ou les six mois, ce qui est important c'est que l'on soit devant vous aujourd'hui pour présenter le bilan de nos travaux avec l'espoir que tout cela puisse être mis en oeuvre rapidement.

On a privilégié une approche progressive. Pour ce qu'on est capable de faire à très court terme, on a bâti le travail administratif de rédaction des arrêtés, ce qui n'est pas simple, il faut qu'ils soient incontestables par qui que ce soit et notamment par ceux qui, le cas échéant, peuvent être sanctionnés. On a fait un travail de publication des cartes aéronautiques et des cartes qui pourraient être adressées au grand public. On a fait en sorte de pouvoir publier à très court terme ce qu'on est capable de faire.

Cela n'empêche pas que l'on travaille déjà sur le moyen et le long termes.

Le moyen-terme : on souhaite, en amont des zones de guidage radar, définir les fenêtres d'entrée.

*(présentation d'un transparent)*

On est en configuration d'atterrissage face à l'ouest sur Orly, on se focalise sur la procédure d'arrivée. On réfléchit à la notion de fenêtre d'entrée avec des limites latérales, avec une altitude minimale qui serait avant la zone de guidage radar, là où les contrôleurs reprennent la main sur l'avion pour donner des caps et des altitudes, pour pouvoir intégrer tous les flux d'aéronefs en provenance du sud-ouest et en provenance du sud-est. Dans cette zone de guidage radar, on va essayer de bâtir des fenêtres d'entrée et, en amont de ces fenêtres d'entrée, des "zones de vigilance". On est au-dessus de 3.000 mètres, on ne va pas sanctionner des avions, mais on va assurer une plus grande vigilance de ces vols sur le plan environnemental et dès lors qu'ils seront dans ces zones de vigilance, la probabilité sera très forte pour qu'ils rentrent dans les fenêtres d'entrée. En revanche, le fait pour le vol de ne pas rentrer dans ces fenêtres d'entrée, soit dans les limites latérales, soit

dans les limites verticales, sera pour lui l'éventualité d'être sanctionné sauf motifs valables de sécurité invoqués par le pilote.

C'est la deuxième étape : on s'est intéressé à l'approche finale qui est la phase du vol où le pilote reprend la main quand il intercepte l'axe ILS. On s'intéresse à la phase initiale du vol, le pilote suit des moyens de radio-navigation sur la phase de vent-arrière, il est entièrement maître de son vol. On y travaille pour que ce soit prêt courant 2003.

Ensuite, il y a ce qui se passe entre les deux. On est dans une zone de guidage radar où le pilote va céder la main au contrôleur en termes de consignes. On a là des raisons impérieuses de sécurité, de séparation des vols qui font que le travail est beaucoup plus difficile. Il ne faudrait pas qu'on arrive à un dispositif trop contraignant et qui puisse par la suite être impossible à mettre en oeuvre par le contrôleur en temps réel. Il faut que ces contraintes soient les plus maîtrisées possible en amont. Ce travail en zone de guidage radar est plus délicat.

A l'évidence, ces zones de guidage radar où on intègre des flux qui ont des vertus évidentes en termes de sécurité, pour un certain nombre de riverains et de populations qui sont sous ces zones de guidage radar, la dispersion naturelle des vols pour assurer la séparation entre les avions, a aussi des vertus environnementales parce que tous les avions ne passent pas exactement au même endroit, d'où une dispersion des nuisances. Mais là, on quitte le domaine des VPE.

On a obéi aux contraintes qui figuraient dans les engagements du Ministre. Monsieur Grenot, je vous invite à relire les recommandations formulées par l'ACNUSA qui

prennent bien en compte le fait que l'on doit distinguer les phases où le pilote est maître de sa trajectoire et celles où il y a guidage par les contrôleurs, on est rentré dans cette philosophie.

On a une deuxième étape où on sera un peu plus en amont, mais avec l'idée que si le vol est dans la fenêtre N+1, s'il est dans la fenêtre N, il y a peu de risques qu'il fasse n'importe quoi entre les deux fenêtres successives de ce volume de protection environnementale. Il y a une logique derrière l'approche que l'on souhaite mettre en oeuvre ici.

Une fois de plus, on a pris en compte le fait que l'on définissait des VPE jusqu'à un niveau de vol 60 ou 2.000 mètres au départ. A l'arrivée, on prend l'interception ILS parce qu'avant on est dans la zone de guidage radar et cela nécessite un travail plus important. Et si on avait dû le prendre en compte, on aurait retardé la publication de ces VPE.

Très sincèrement, je pense qu'il serait dommage de s'en priver alors que tous les moyens sont réunis pour les mettre en oeuvre. Je pense avoir répondu à l'intégralité de vos questions.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Pour les associations, au niveau de l'environnement, ce qui est important c'est la réduction des nuisances sonores.

Sur Orly qui est un aéroport extrêmement urbanisé, nos associations considèrent que les avions gros porteurs de plus de 20 ans qui sont exploités actuellement sur l'aéroport d'Orly sont des avions extrêmement bruyants qui ne peuvent pas monter en altitude, surtout l'été, par temps chaud quand tout le

monde est dans son jardin. Ces avions-là, en plus de faire un bruit assourdissant parce qu'ils ne peuvent pas monter, ce qui justifie vos VPE à 3 degrés, polluent énormément. Un 747-200 produit 55 kg en norme LTO de NOX.

Donc il fait du bruit, il pollue et en même temps si on prend les probabilités de risque qui sont analysées par tous les grands services au niveau de la sécurité des avions, les probabilités de risque de crash augmentent avec le vieillissement de l'avion.

Je me demande comment les gouvernements, parce que c'est successif, ce n'est ni une question de droite, ni une question de gauche, prennent sur eux de continuer à faire subir des nuisances sonores, à faire subir une pollution excessive et à faire subir des risques de crash aérien sur une population riveraine. On est à l'époque où l'on vient de s'apercevoir que l'interdiction des pétroliers de plus de 20 ans était fondamentale pour enlever les risques. En ce moment à Orly, on fait encore décoller des avions anciens et on veut pérenniser avec des VPE à 3 degrés l'utilisation à Orly d'avion de 30 ans, 32 ans, 35 ans ! Mais jusqu'où va-t-on ? Quand va-t-on comprendre un tout petit peu qu'il faut faire attention aux citoyens ?

**M. MALHERBE (Maire Epinay-sur-Orge).**- En ce qui concerne les départs initiaux face à l'ouest, je crois qu'il faudrait de la part des contrôleurs aériens une assez grande vigilance pour imposer le respect de ces VPE. Aujourd'hui, beaucoup d'avions ne respectent pas la réglementation. Epinay-sur-Orge est assez concernée et je constate que les avions amorcent leur virage bien avant la sortie de ce cône tel que je peux le lire sur la

carte. Cela nécessitera de la vigilance de la part des contrôleurs aériens.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Je suis perplexe quant à l'explication que vous nous donnez. Je n'arrive pas à comprendre qu'à l'aube de 2003, on ne peut faire mieux avec les systèmes de radionavigation actuels que ce que nous faisons en 1975 avec des moyens de radionavigation qui n'étaient pas les mêmes. A l'époque, il était beaucoup plus difficile de tenir une route ou un radial qu'aujourd'hui.

On vous demande de revoir votre copie instamment surtout sur les trajectoires de décollage. Il faut permettre aux avions de monter plus haut et pour monter plus haut, il faut qu'ils aillent un peu plus loin et que cette fenêtre d'ouverture soit plus loin vers l'est. On ne peut pas accepter de laisser virer des gros-porteurs à liberté de manœuvre au F160 parce qu'ils arrosent une population énorme. C'est extrêmement difficile à vivre.

D'autre part, sur les trajectoires d'arrivée, Ozoir-la-Ferrière, c'est une fenêtre qui est beaucoup trop près. Reculez-la, si Villeneuve-le-Comte ne vous va pas, mettez-la entre les deux, mais essayez de faire quelque chose. Cette interception de l'ILS à 4.000 pieds aujourd'hui, ADP l'avoue à 62 ou 63 %. Je pense que les aiguilleurs font le maximum. On a bien compris qu'elle n'était pas possible à 100 %, soit. Cela dit, la fenêtre à Ozoir-la-Ferrière, c'est beaucoup trop près et cela fait une dispersion énorme. Vous n'avez qu'à prendre les cartes que vous nous donnez et vérifier vous-mêmes, l'entonnoir est extrêmement large à ce niveau-là.

**M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).**-

Je suis resté sur ma faim parce que je rappelle que notre idée, c'est que le volume de protection environnementale tel qu'il est présenté actuellement ne va pas changer grand-chose, quoi que vous disiez. Le nombre d'avions que vous avez exclus des volumes de protection environnementale, j'aimerais le connaître mais je ne suis pas sûr qu'il soit important. Quoi qu'il en soit, cela peut être en latéral, si j'ose dire, ce qui fait que vous allez accroître la concentration des flux des avions sur les riverains qui sont au centre de ce cône, ce qui n'est pas non plus du point de vue environnemental un acquis considérable.

Vous n'avez pas répondu, de façon claire, à la véritable question qui est : sur l'ensemble de la région Ile-de-France, ce qui va compter, du point de vue environnemental, c'est le respect des altitudes en dehors de ces volumes terminaux. Vous avez dit qu'au bout d'un an, un bilan sera fait. Le bilan de quoi ? Je ne sais pas.

Quand serez-vous en mesure de faire des protections d'altitude à 3.000 mètres ? C'est cela le véritable objectif : c'est ce que demande l'ACNUSA et c'est ce que nous demandons. Quand serez-vous en mesure de faire respecter les altitudes qui nous ont été promises, notamment au moment de la mise en place des nouveaux couloirs aériens ? Et là, j'avoue que je n'ai pas eu de réponse précise.

**M. GRENOT (ANA).**- Une question relative à la procédure que je ne comprends pas très bien. J'ai tendance à considérer, pour reprendre les propos de M. SOUCHARD, que 3.000 mètres, c'est vraiment le cahier des charges, le "vrai" cahier des charges.

Pour revenir à mon propos de procédure : on va nous demander de voter sur une demie ou un tiers de procédure. Ce qu'on nous propose ne remplit pas ce qui a été demandé, à la fois par le Ministre et l'ACNUSA, néanmoins on nous demande de voter. Or, à ma connaissance, le vote c'est quelque chose de tangible et c'est quelque chose qui se chiffre. Cela m'ennuie un peu de devoir mettre un bulletin de vote sur une présentation qui ne couvre que partiellement ce que j'ai tendance à considérer comme le cahier des charges.

J'ai une question à vous poser : je voudrais que vous décryptiez pour nous ce qui s'est passé à la commission de Roissy. Si les informations que j'ai sont bonnes, il y a eu un vote dans le cadre des volumes : 6 voix pour, 4 voix contre, 25 abstentions. Parmi ces abstentions figureraient la DGAC et ADP. J'ai besoin que l'on me décrypte cela parce que, c'est peut-être faux, c'est une information que j'ai, mais si c'est un canard, il vaut mieux tout de suite lui couper les ailes. Comment être à la fois tout à fait partisan des volumes et en même temps s'abstenir lorsque le vote est demandé ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je crois pouvoir répondre à votre dernière question. M. AZAM, Chef du Service des Bases Aériennes, membre éminent de la DGAC, m'indique que la DGAC ne vote jamais. Elle est présente en temps qu'expert. Et donc l'information qui vous est parvenue selon laquelle elle s'est abstenue, n'est pas vérifiée puisque la DGAC ne prend pas position.

**M. GRENOT (ANA).**- Autrement dit, elle ne serait ni dans les abstentions, ni dans les votes ?

**M. LE PRESIDENT.**- Absolument. Je vous le confirme, ce qui me semble de la plus élémentaire rigueur. La DGAC étant en situation d'élaborer ces textes, de vous les proposer, je vois mal comment elle serait amenée à prendre une position de fond par vote.

**M. GRENOT (ANA).**- Je le voyais mal, c'est pourquoi j'ai posé la question.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Aéroports de Paris a voté et s'est abstenu.

**M. du MESNIL (Dir. Général ADP).**- En ce qui concerne Aéroports de Paris, la personne qui représentait ADP au cours de ce vote est la personne qui, en raison de ses fonctions au sein d'ADP en liaison avec la DGAC, a conduit l'élaboration de ce projet. Il ne me paraît pas anormal que la personne qui, techniquement, était en charge de travailler sur ce sujet avec la DGAC, se mette dans la même situation que la DGAC, c'est-à-dire ne participe pas à ce vote. Aujourd'hui, nous avons une situation différente puisqu'il y a plusieurs représentants d'ADP et donc le vote d'ADP sera différent.

**M. LE PRESIDENT.**- M. BRUNEAU pour répondre aux autres questions qui vous ont été posées.

**M. BRUNEAU (DGAC).**- Je sais gré à M. LACAMBRE de prendre en compte les préoccupations

de sécurité parce que, si on a pris trop de temps pour élaborer ces premiers VPE, c'est parce qu'on avait l'objectif de bâtir un dispositif qui puisse être pris en compte par les services de contrôle et qui ne puisse avoir en aucune façon des incidences négatives en matière de sécurité. C'est un élément important. Quand un contrôleur en temps réel doit prendre en compte un certain nombre d'aéronefs en situation évolutive, avec des vitesses différentes, avec des avions qui sont en virage, avec des turbulences de sillage différentes, l'idée n'est pas de leur appliquer trop de contraintes supplémentaires mais de pouvoir maîtriser cela le plus en amont possible.

Soyez assuré, Monsieur LACAMBRE, que vos préoccupations de sécurité sont permanentes chez nous, que ce soit en temps réel, que ce soit en amont quand on fait des études ou en aval lorsqu'on sort des arrêtés ministériels qui vont avoir force de loi auprès de la communauté aéronautique. La sécurité reste notre principale priorité et c'est une nécessité qui se retrouve derrière tous les travaux que l'on peut vous exposer. La sécurité reste un élément déterminant et dimensionnant.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Les volumes environnementaux sont les volumes de priorité de crash, c'est cela ?

**M. LE PRESIDENT.**- Laissons répondre M. BRUNEAU, je repasserai la parole autant que nécessaire.

**M. BRUNEAU (DGAC).**- Autre élément : il y a des doutes qui sont émis sur le fait que les VPE puissent servir à quelque chose et finalement on se retrouverait, un jour ou l'autre, avec des avions qui seraient en dehors de ces VPE.

Vous n'êtes pas obligé de me croire quand je vous affirme que, dans le travail d'élaboration de ces volumes, on a trouvé des vols, sur la base de données de trajectographies radars passées, qui n'étaient pas dans ces VPE. Si vous ne nous croyez pas, accordez-nous au moins le bénéfice du doute et laissez-nous les mettre en vigueur. Quand on fera un bilan au bout de 6 mois ou d'un an, on verra bien si on a trouvé des vols en dehors de ces VPE.

Je puis vous assurer qu'il y en a, quand bien même leur nombre est limité. Les riverains, proches et moins proches des aéroports, nous l'ont répété à plusieurs reprises. Il y a bien évidemment l'effet fréquence, le nombre de vols et l'intervalle qui sépare les aéronefs - je pense notamment aux communes qui sont situées en courbe finale, sous la procédure d'arrivée ILS. Il y a aussi le fait qu'ici et là, il y a parfois un vol que d'aucuns estiment aberrant, anormal, qui se trouve anormalement bas et trop éloigné du terrain. Ce sont d'abord ces vols que l'on va essayer de repérer, d'identifier, de contrôler, et de sanctionner pour faire en sorte que cela ne se reproduise plus, ou moins. C'est parfois quelques vols qui vont ruiner tous les efforts que l'on peut faire par ailleurs en matière de maîtrise des nuisances sonores.

Je pense que le plus simple est de faire en sorte qu'on le mette en oeuvre et ensuite on verra quel bénéfice

on peut en tirer. On pourra en établir un bilan quantitatif, qualitatif.

Puis vous faites référence à un vrai problème quand vous dites que ce sont des volumes de concentration des nuisances. Mais il faut être cohérent. L'ACNUSA a formulé des recommandations et nous a demandé de faire en sorte de donner des garanties aux populations proches et moins proche des aéroports, que les avions sont bien là où on avait dit qu'ils seraient et qu'ils respectent les procédures. C'est ce qu'on essaie de faire en tenant compte des contraintes opérationnelles.

Inévitablement, cela peut avoir aussi pour conséquence de concentrer les vols et, par voie de conséquence, les nuisances. La dispersion naturelle, pour des raisons de sécurité, dans les zones de guidage radar a ses vertus environnementales. Un même riverain qui est en Seine-et-Marne ne verra pas passer les 500 vols qui doivent converger vers l'axe de piste – pardonnez-moi sur le chiffre, je n'en suis pas certain - en provenance du sud-est et du sud-ouest. C'est exact. Maintenant, c'est quand même une recommandation assez forte de l'ACNUSA de pouvoir contenir ces vols dans des volumes précontraints.

Quand on vous montrera les traces radars, en particulier les avions sur les couloirs d'arrivée, que ne nous a-t-on pas dit que les vols seraient n'importe où et qu'on aurait un couloir d'une largeur de 15 kilomètres !

La vérité est là, elle est dans les faits depuis le 21 mars : ce couloir d'arrivée, quand il traverse l'Essonne, a un faisceau relativement fin, de l'ordre de 2 kilomètres. Les avions maintenant ont des moyens techniques qu'ils n'avaient pas il y a 10 ou 15 ans, ils suivent des procédures de radionavigation avec des outils

plus performants, donc avec un suivi plus précis des trajectoires.

On a essayé de trouver un juste compromis entre les recommandations et les souhaits qui sont formulés par des associations de riverains, des élus, de pouvoir donner des garanties que les avions sont bien là où on avait dit qu'ils seraient. C'est quand même important de se donner les moyens de contrôler et ensuite de pouvoir vous en rendre compte dans les instances appropriées.

Sur le calendrier, je crois m'être exprimé. Je n'ai pas donné un calendrier très précis parce qu'on y travaille et on voit bien que c'est un sujet assez complexe. On a d'autres contraintes à prendre en compte quand on met en oeuvre un dispositif de cette nature. Une fois de plus, on va travailler en 2003 sur ce qu'on vous a présenté avec les fenêtres d'entrée avec les zones de vigilance. On remonte jusqu'à 3.000 mètres dans les phases d'arrivée.

On a un dispositif qui peut se bâtir sur une base discrétionnaire avec quand même des garanties et une logique qui fait que si l'avion est dans la fenêtre N+1 et dans la fenêtre N, il y a de fortes chances qu'entre les deux il n'ait pas un profil complètement aberrant qui le fasse sortir de l'épure.

A l'évidence, on vous demande un avis partiel, un avis sur la première étape. Cela ne vous engage pas sur l'étape N°2 ou l'étape N°3 parce que nous allons revenir devant vous pour vous présenter la suite du dispositif. On vous demandera un deuxième avis sur la seconde étape.

**M. LE PRESIDENT.**- Il est 16 heures 13, cela fait une heure et demie que l'on aura débattu de ce problème. Je donnerai la parole à M. TOUSSAINT, puis aux autres personnes qui l'ont demandée. Si nous pouvions arriver à l'issue du débat afin que je puisse ensuite vous consulter...

Monsieur BONNETAIN...

**M. BONNETAIN (ADEV).**- Je suis membre de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances qui étudie les dossiers d'infraction et fixe les amendes financières aux compagnies fautives.

Nous connaissons bien ces problèmes de définition des trajectoires près des aérodromes et nous apprécions beaucoup cette première étape de définition des VPE qui simplifiera, tant pour les compagnies que pour ADP, la position des avions et les sanctions à appliquer.

Je regrette que, dans le projet d'arrêté que vous nous avez soumis, n'apparaissent pas les deux étapes ultérieures que vous venez d'évoquer, ainsi que la réserve quant à l'application et le suivi des pentes. Vous nous avez dit : on va contrôler les avions entre 5 % et 3 %, et on verra ultérieurement. Il serait souhaitable que ces réserves d'application définitive apparaissent dans un paragraphe de ce projet d'arrêté.

**M. BELOT (CIPE).**- Au point de vue technique, je pense que les fenêtres en arrivée sont gérées par le contrôle aérien ? Est-ce qu'ils sont dans la zone radar ou pas ? C'est la première question.

Deuxièmement, avez-vous déjà fait des simulations avec les contrôleurs pour voir si, au moment de grand trafic, c'est viable et qu'il n'y ait pas de risques de sortir de ces fameuses fenêtres pour des raisons de sécurité ?

**M. HUSSON (AVION).**- Je voudrais rappeler à mes collègues ici présents les propos que nous avait tenus le Président LERON de l'ACNUSA lorsqu'il est venu le 23 octobre nous rendre visite en Val-de-Marne. Il disait : "de toute manière, il y a des données techniques, des nouvelles unités de mesure qui sont en cours d'élaboration mais ce que les gens ont au-dessus d'eux, ce sont les nuisances en décibels".

Je crois que les données techniques doivent être affinées de la meilleure façon possible et aussi rapidement que possible car, ce qui est induit et qui va découler de l'application de ces normes que nous sommes en train de mettre au point, c'est le nouveau PEB et PGS qui vont être la cartographie au sol des nuisances induites par les procédures d'approche et de décollage.

Je crois que cela est très important. Le comité s'est fixé un calendrier, ce calendrier a commencé à courir et là non plus nous n'avons vraiment pas beaucoup d'avance sur ce qui avait été prévu puisque, normalement, je le cite de mémoire, au 1<sup>er</sup> décembre 2003 le nouveau PGS, en tout cas en ce qui concerne Orly, devrait être en place.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Pour être franc, nous pensons que vous pouvez mieux faire et mieux faire

tout de suite. On vous demande de revoir votre copie et on se retrouve dans un mois.

Deuxième point, je voudrais faire une allusion à la suite de la condamnation des 8 pays par la commission européenne à Bruxelles. A ce propos, la commission revendique une extension de ses compétences : questions commerciales, allocation des créneaux horaires, règles de sécurité environnementale. Dans cet objectif, je voudrais savoir quelle sera en France la possibilité de pouvoir continuer à sanctionner, par exemple, des abus sur ces volumes de protection environnementale ? Est-ce que la France sera toujours compétente pour sanctionner ou bien est-ce qu'il faudra qu'elle passe par Bruxelles ?

**M. TOUSSAINT (Cons. gal Val-de-Marne).**- Pour ce qui est des techniciens, la notion de temps n'est pas la même que celle que vivent les riverains. J'en veux pour preuve, au travers de cette décennie, le nombre de fois où les riverains ont été déçus parce que non consultés ou, quand ils sont consultés, je prends un exemple, celui de la construction d'un troisième aéroport en Ile-de-France ou dans le grand Paris, on n'en tient pas compte puisque le nouveau ministre des Transports a décidé, d'un coup de baguette magique, d'abandonner ce troisième aéroport.

C'est dire que notre discussion d'aujourd'hui en termes de volume de protection pour les riverains se pose en plein dans l'actualité. Je crois que ce n'est pas seulement la question pour les riverains de savoir si les compagnies vont être sanctionnées. D'autant moins que ce qui a été dit tout à l'heure en terme d'altitude : "on peut faire mieux mais on décide de ne pas le faire maintenant". On pourrait le faire, mais donnons-nous six

mois, on va regarder, et si cela marche – je ne sais pas d'ailleurs qui va décider si cela marche ou pas - on pourrait continuer. On pourrait le faire aujourd'hui mais visiblement ce n'est pas sur cette voie que l'on s'engage. Je ne voterai pas sur les propositions qui sont faites aujourd'hui parce que dans le volume de protection environnementale, j'y mets l'avis des riverains.

L'avis des riverains se compte aussi, non pas pour ce qui est la sanction financière, mais pour ce qui est la sanction du mal vivre que le Ministre de Robien a rayé d'un trait de plume. Le Ministre Bosson par un arrêté du 6 octobre 1994 avait fixé à 250.000 créneaux la possibilité d'avoir 200.000 mouvements.

Aujourd'hui le Ministre de Robien ne parle plus de créneaux mais de mouvements et il confond 250.000 mouvements et 250.000 créneaux. C'est grave parce que jusqu'alors tout le monde s'accordait sur cet arrêté du 6 octobre 1994. Aujourd'hui, on n'en parle plus ! Effectivement il faut travailler sur le respect des trajectoires et de l'altitude mais surtout à la diminution sensible des nuisances. C'est de cela dont on veut parler à propos des volumes de protection environnementale, et non pas trouver la formule qui pourrait, avec ces VPE, surcharger encore plus Orly. C'est ce qui a été dit par le Secrétaire d'Etat, M. BUSSEREAU, lorsqu'il a déclaré qu'Orly était en sous capacité d'accueil et de fonctionnement. Je tiens à le dire parce que derrière les mots, il y a aussi les actes, et les actes actuellement du gouvernement et du Ministre ne vont pas dans le bon sens et ont tendance à être en recul sur ce que nous avons fait progresser au niveau de la commission consultative de l'environnement.

**M. CHAFFAUD (communauté du Haut Val-de-Marne).**- Mes propos vont rejoindre les propos de M. TOUSSAINT.

Si je suis convaincu, à l'issue des discussions que j'ai entendues, que la création de ces volumes de protection environnementale est tout à fait une bonne chose, par contre je ne suis pas convaincu de la pertinence des volumes d'un point de vue géométrique et technique qui sont proposés.

J'ai cru comprendre que l'on pouvait faire mieux en géométrie, c'est-à-dire réduire puisque les avions ont de meilleurs moyens de radio-navigation, et en altitude, mais qu'en fin de compte on ne le fait pas. On pourrait le faire mais on ne le fait pas. Je trouve cela gênant et je préférerais autant faire bien du premier coup. Pourquoi revenir en phases successives, cela ne paraît pas très logique. On a perdu un peu de temps, on n'est pas à un mois ou deux mois près, je préférerais que ce qui nous est proposé soit revu et corrigé. Soyons performants et n'ayons pas peur de monter la barre plus haut et si on peut faire mieux, autant faire mieux dès maintenant.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vais passer la parole à M. Bruneau pour répondre aux questions qui ont été posées.

En ce qui concerne les explications de vote, je n'ai pas d'autres observations que celles qui ont été dites. Je note que sur le troisième aéroport le gouvernement a demandé au parlement d'instruire à nouveau ce dossier, attendons que le parlement se soit prononcé.

Sur le problème méthodologique, faut-il faire tout et tout de suite ? Le mieux est-il l'ennemi du bien ? C'est un débat éternel, ontologique. Chacun prend ses responsabilités.

Monsieur Bruneau, sur les questions précises...

**M. BRUNEAU (DGAC).**- Il a été fait état du Plan de Gêne Sonore et du Plan d'Exposition au Bruit. Ce n'est pas forcément mon domaine de prérogatives, toujours est-il que dans la définition et la mise en oeuvre de ces VPE et des interdictions associées, on travaille sur la notion de survol et c'est bien en ce sens que l'ACNUSA nous avait demandé de travailler. Cela ne préjuge pas d'actions dans le domaine PEB / PGS, ce n'est pas de mon ressort. Je crois qu'il ne faut pas au travers des VPE espérer qu'on va régler tous les problèmes. Il faut rester assez humble malgré tout.

Le VPE répond à la question de survol et à la garantie que les avions seront bien là où on avait dit qu'ils seraient. C'est une préoccupation forte qui a été exprimée de façon récurrente depuis deux ans au moins que l'on travaille sur ce dossier de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne.

Autre question : est-ce que ces VPE vont pouvoir être gérés en situation de fort trafic ?

La réponse est oui. C'est parce qu'on a pris en compte toutes ces contraintes, qu'on a mis du temps à bâtir ces VPE. Il ne s'agit pas pour nous de mettre en oeuvre un dispositif réglementaire et qu'au bout d'un mois il ne fonctionne plus entre 7 heures et 10 heures du matin ou entre 15 heures et 17 heures, ou les vendredi de juillet parce que le trafic est trop chargé. On a tenu

une approche réaliste qui prend en compte la dimension du trafic à Orly. On saura gérer les situations de fort trafic. C'est bien la raison pour laquelle on se donne aussi du temps pour les étapes ultérieures.

Monsieur le Préfet, je suis désolé, mais vous m'avez volé ma conclusion sur le mieux qui est l'ennemi du bien. L'idée était bien de rester sur une voie très progressive. Je ne vais pas reprendre toutes les déclarations de M. Gayssot ou les recommandations de l'ACNUSA, mais si on prend les recommandations formulées dans la lettre du 26 octobre 2001 ou les rapports de l'ACNUSA ou encore la déclaration du 25 juillet dernier de M. le Ministre des Transports, on est relativement cohérent : il y avait bien l'idée de mettre en oeuvre à court terme des VPE pour les départs initiaux et pour les arrivées ILS et cette limite de 2.000 mètres. On distingue bien les phases du vol selon lesquelles le pilote est maître de son vol ou en phase de guidage radar. On le retrouve aussi dans le discours et dans les écrits de l'ACNUSA. Tout cela est bien cohérent.

Pour répondre sur le fait que les avions étaient plus performants qu'autrefois et pouvaient suivre des procédures de façon plus précise.

Les VPE ne sont pas là pour modifier les trajectoires. On associe les VPE aux trajectoires. S'il faut modifier les trajectoires pour tenir compte de l'évolution technologique, c'est un autre travail. Si les procédures le cas échéant sont modifiées, on modifiera les VPE associés à ces procédures.

La dispersion qu'on observe dans les phases de départ initial répond quand même à des contraintes techniques, des contraintes d'hétérogénéité des possibilités des avions, quand bien même leurs moyens

techniques sont plus précis, néanmoins les aéronefs ont des performances distinctes en termes de rayon de virage ou de niveau de montée. Ces volumes de protection environnementale prennent en compte cette hétérogénéité du trafic.

Je ne reviens pas sur la limitation à 3, 3 %. Elle doit d'abord obéir à des contraintes de nature réglementaire pour que cet arrêté ministériel soit le moins contestable possible. On pourra ensuite faire un bilan. Rendez-vous dans six mois ou un an pour voir la façon dont cette pente influe ou non sur le respect des VPE et sur la façon dont c'est perçu au sol.

Merci, Monsieur le Préfet.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci à vous, Monsieur BRUNEAU, et je crois pouvoir être l'interprète de beaucoup d'entre nous pour vous féliciter de la clarté, de la précision et de la technicité de vos réponses.

**M. VALLE (SCARA).**- Juste une remarque : je ne comprends pas que l'on puisse remettre sur le tapis l'affaire des 250.000 créneaux qui date de 1994, sachant qu'en 1973, il y a 30 ans, il y avait plus de 250.000 mouvements à Orly et qu'à l'époque, c'était des avions exclusivement bruyants. Donc dire qu'il faut diminuer le bruit, c'est nier tout ce qui a été fait en 30 ans. Je conteste cette affirmation.

Sur le vote, j'ai une difficulté avec ce système qui, pour les compagnies aériennes, risque de se traduire par des contraintes supplémentaires et bien entendu par un système d'amende aggravé, sachant que les amendes ne règlent aucun problème. Les amendes vont à l'Etat

mais les riverains n'en voient pas la couleur et je ne vois pas en quoi les amendes améliorent le problème.

Je voterai donc contre.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur OFFENSTEIN, s'il vous plaît, on considère que nous en sommes aux explications de vote. J'ai prévenu que le débat était sur sa fin. Permettez-moi de le conduire comme je le souhaite, et en tout cas pas d'interpellation entre les membres de la commission.

Je vous consulte pour savoir, à mains levées, qui est favorable au projet d'arrêté qui vous est soumis ? Que ceux qui y sont favorables lèvent la main...14

Qui est contre ?...13

Qui s'abstient ?... 10.

Je vous remercie.

Le point suivant de l'ordre du jour concerne la visualisation des trajectoires aériennes sur Internet.

### **3 - Visualisation des trajectoires aériennes sur Internet.**

**M. RICO (ADP).**- Je passe la parole à Mme DHERSIN qui est le maître d'œuvre de ce projet. Je répondrai à vos questions tout à l'heure et j'espère que la démonstration en temps réel qui n'a pas pu avoir lieu pour des problèmes techniques lors de la commission consultative de l'environnement de Paris-CDG pourra fonctionner pour la commission consultative de

l'environnement d'Orly. Ce serait vraiment une première en Europe.

**Mme DHERSIN (ADP).**- Je vous rappelle les engagements du ministre qui datent du 25 juin 2002 :

*"D'ici à la fin de cette année, Aéroports de Paris mettra à disposition du public sur Internet la visualisation des trajectoires aériennes, en différé, pour les vols des plates-formes parisiennes".*

Nous avons préparé une application "VITRINE" (Visualisation des Trajectoires sur Internet pour l'Environnement).

Les informations qui seront disponibles dans cette application sont les suivantes :

Le trafic IFR au départ et à l'arrivée des aéroports parisiens : CDG, Orly, Le Bourget et les aérodromes de Toussus-le-Noble, Villacoublay, Melun et Pontoise, jusqu'à 3500 mètres d'altitude.

Il y aura possibilité de centrer le document sur Paris, sur les plates-formes de CDG ou d'Orly, ou sur une zone qui correspondra à une ville qui sera sélectionnée.

Il y aura quatre échelles de visualisation.

On aura des informations de configuration de pistes en service.

Et surtout la possibilité d'interroger un vol en particulier pour obtenir des renseignements.

Deux modes d'exploitation seront possibles : l'un en temps différé de 30 minutes qui donnera les informations suivantes : la date, l'heure locale, un identifiant interne qui est un numéro à 9 chiffres qui

correspond à une piste interne au système, le type d'appareil selon le code OACI et l'altitude pression en mètres.

Le deuxième mode d'exploitation est la possibilité de rejouer une séquence de trafic 24 heures après l'événement et sur une période glissante de 30 jours. Les informations sont les mêmes qu'en temps différé avec en plus le code transpondeur qui apparaîtra sur le vol.

Pour permettre de comprendre mieux ce document et cette application, des liens pédagogiques sont prévus : des explications sur la configuration de la piste, ce qu'est l'altitude pression, ce qu'est le code transpondeur, et une page de circulation aérienne avec des explications sur l'ensemble du trafic en région parisienne, figurant déjà sur le site Internet d'Aéroports de Paris, sera implémentée au système de façon à permettre une compréhension plus aisée.

Ces images statiques représentent le plan le plus large qui sera proposé dans l'application. C'est une recopie de l'écran que vous verrez tout à l'heure en réel sur Internet sur le démonstrateur technologique que nous avons mis au point. Ceci représente l'image la plus large, qui représente en l'occurrence le Bassin Parisien au sens large. Elle donne une idée du trafic avec un code de couleur qui correspond d'une part au terrain de départ et de destination et d'autre part au type de vol, s'il s'agit d'un départ ou d'une arrivée.

Autre échelle possible, celle qui est juste en-dessous : la carte est centrée sur Paris, le vol sélectionné apparaît en bleu cerclé. Lorsque vous cliquez sur ce vol, les informations le concernant apparaissent.

Lorsqu'on arrive au plan le plus serré, par exemple la plate-forme de Roissy, le vol sélectionné est toujours cerclé en bleu et on a toujours les informations qui apparaissent et qui nous permettent d'avoir les renseignements dont je vous ai parlé.

Voici la plate-forme d'Orly avec la commune d'Yerres qui a été sélectionnée et dont le symbole apparaît toujours.

Je vous propose de passer à la démonstration dynamique, c'est-à-dire que nous sommes branchés sur Internet. Nous allons vous montrer ce qu'il sera possible de visualiser.

Vous voyez la date du 2 décembre, nous sommes dans le mode d'exploitation temps différé de 30 minutes, à 16 heures 06 et cette page correspond à la page d'accueil.

On peut déplacer la carte dans plusieurs sens.

Il s'agit d'un démonstrateur technologique, c'est-à-dire qu'il y a encore quelques imperfections, notamment sur la configuration de piste ou sur des éléments qui ne sont pas encore tout à fait au point mais qui sont en cours de perfectionnement.

Sur la configuration, par exemple, c'est un lien que nous avons pensé mettre pour expliquer ce qu'est une configuration de piste, pour expliquer comment sont utilisées les pistes et dans quelle proportion par rapport aux statistiques annuelles.

Nous pourrions revenir à la partie riverains - environnement puisque le site sera hébergé sur celui d'Aéroports de Paris à la rubrique riverains - environnement. Nous pourrions revenir à tout moment

vers tous les textes des commissions consultatives et tous les textes qui se rapportent à l'environnement.

La page circulation aérienne est le document pédagogique qui vous permettra d'avoir une explication sur l'ensemble du trafic.

On sélectionne un vol, grâce à sa couleur, on sait qu'il s'agit d'une arrivée sur Orly et vous avez les informations dont je vous ai parlé tout à l'heure concernant l'altitude-pression etc.

Pour l'instant, il y a un lien qui n'est pas terminé, qui nous permettra d'expliquer ce qu'est l'altitude-pression, quelles sont les différences entre l'altitude, la hauteur, les niveaux de vol, ainsi que d'expliquer comment ces valeurs changent en fonction des conditions météorologiques et en fonction de la pression atmosphérique.

Je vous propose de vous montrer ce qu'est un Rejeu.

Il s'agit de rejouer une séquence de trafic. Je vous propose le 5 novembre 2002. Il est possible de visualiser 30 jours de trafic. J'ai choisi une séquence sur Orly au cours de laquelle deux appareils ont été contraints de remettre les gaz. Un autre appareil a dû se poser sur la piste 25 au lieu de la piste 26. Pour le rejeu, la vitesse d'affichage est possible en une fois, deux fois ou quatre fois. Nous sommes centrés sur la plate-forme d'Orly, les appareils arrivent les uns après les autres. A partir du second, les deux appareils suivants vont remettre les gaz et un autre appareil va s'écarter pour se poser en piste 25. Un colis suspect avait été trouvé dans les servitudes des pistes, et pour éviter tout risque on a fait remettre les gaz à ces appareils pour être sûr qu'il ne

s'agissait pas de quelque chose de nuisible. On a à l'arrivée un Airbus A-319 qui va se poser et qui a été autorisé à se poser en piste 25 puisqu'il n'était pas concerné par le problème. Vous avez le cas typique d'une séquence extraordinaire.

Nous allons vous montrer maintenant la visualisation d'une commune : la commune de Yerres. Toutes les communes d'Ile-de-France sont visualisables, bien sûr. Lorsqu'on se fixe sur cette commune, on est sur un plan large mais on peut zoomer à volonté, sachant que la symbologie de la commune va rester fixe.

**M. RICO (ADP).**- Je remercie Mme Dhersin. C'est la première fois que nous présentons en public ce produit qui pour l'instant est toujours sous la forme d'un démonstrateur technologique. Nous avons réussi à nous brancher sur Internet depuis la régie et à vous montrer ce que nous espérons mettre en ligne avant la fin de l'année ou dans les tous premiers jours de l'année 2003.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de cette première dont nous mesurons l'importance. Y a-t-il des questions ?

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Quel est le code du site ? Il n'est pas accessible encore ?

**M. RICO (ADP).**- Nous avons obtenu une URL pour la journée, elle sera détruite ce soir. Lorsque l'application sera en ligne, il y aura un communiqué et elle sera accessible via le site [www.adp.fr](http://www.adp.fr).

J'en profite pour répondre à une question qu'avait posée M. Lacambre lors du comité permanent. Il m'avait alerté sur les difficultés de connexion au site Internet d'Aéroports de Paris. Nous avons fait une enquête, il avait raison, nous sommes en train d'étudier les mesures pour corriger cet état de fait. C'est un problème de sous capacité de notre site.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- J'ai été voir sur le site d'ADP l'application TRACE, qui est un peu à l'identique de cela, sauf que c'est pour une seule journée. J'ai remarqué aussi que ce n'était pas sur le même serveur qu'ADP. Quand on cherche les commissions consultatives de l'environnement, on mettait 3 heures pour les avoir et pour finir on ne les avait pas, par contre pour TRACE, vous utilisiez un autre serveur à haute vitesse et on avait TRACE d'une façon à peu près correcte.

Une seule remarque dans la continuité de nos actions à propos de l'avion que l'on veut cibler, on a sa marque, je ne demande pas l'âge du capitaine mais je demanderai l'âge de l'avion. Sur un lien, c'est très facile à faire, MD 83 : 22 ans et comme cela, on connaîtrait l'âge de l'avion. Cela nous éviterait d'aller faire des recherches au fur et à mesure.

**M. MALHERBE (Epinay-sur-Orge).**- Le fond des cartes utilisées est moins précis que celui que vous aviez utilisé pour le cédérom que vous nous aviez remis lorsque vous aviez fait les simulations des différentes trajectoires. Beaucoup de communes n'apparaissent pas sur ce fond de carte. Est-ce qu'il va être amélioré ?

**M. RICO (ADP).**- Nous n'avons pas l'âge de l'avion puisque dans les données de navigation aérienne il n'y a pas l'âge de l'avion. Il faudrait aller le chercher dans d'autres bases de données qui font référence à l'immatriculation de l'avion parce qu'en matière de navigation aérienne nous n'avons que l'indicatif du vol. L'indicatif du vol, pour l'instant, nous n'avons pas prévu de le diffuser sur Internet pour des raisons de sécurité.

En ce qui concerne le fond de carte, pour aller vite nous utilisons les services d'un prestataire commercial de cartographie, une filiale de France Télécom, et nous sommes prisonniers des fonds de carte de cette société. Par contre, toutes les communes de la région Ile-de-France sont recensées et nous vous avons fait la démonstration du petit point vert qui reste présent quel que soit le zoom et qui permet de récupérer une commune particulière.

**M. POUTIERS (UFCNA).**- Ce qui intéresse les riverains, c'est de savoir pourquoi un avion n'est pas à la même altitude et au bon endroit. Y a-t-il une possibilité pour ces avions qui sont aberrants en terme de trajectoire, puisqu'il reste de la place dans la page, de mettre quelques jours après ou dans la semaine qui suit, une explication sur le fait qu'il n'était pas à la bonne altitude ou au bon endroit. Parce qu'autrement, ce sont des coups de téléphone et des courriers en plus. Même quelque chose en style télégraphique qui explique pourquoi l'avion n'était pas au bon endroit ou pas à la bonne altitude, si vous arrivez à le mettre dans les jours suivants.

**M. VALLE (SCARA).**- Je suis étonné de ce projet parce que M. LERON, le président de l'ACNUSA, nous a dit que ceci ne correspondait pas à une demande de l'ACNUSA ou des riverains en particulier.

Les riverains demandent qu'il y ait une certaine transparence. Les riverains n'ont jamais, à ma connaissance, demandé à mettre en cause la sécurité des vols.

Or, ce que je soutiens, c'est que le projet actuellement, et sans doute encore plus dans son évolution, car il évoluera, est de nature à mettre en jeu la sécurité des vols. Le temps différé, indiqué de 30 minutes, peut évoluer et je pense, tout le monde le dit, y compris le juge antiterroriste, le président Bruguière, les terroristes sont des fanas d'Internet. Et ils arrivent à tout percer, je dis bien "tout".

Le rejeu également sur une période de 30 jours permet de suivre les pratiques opérationnelles de telle ou telle compagnie. Il est indiqué qu'il y aura certaines restrictions sur certains vols, lesquels ? Les vols militaires ? Les vols sensibles ? Les vols d'Etat ? On ne le sait pas.

Il est précisé qu'il n'y aura pas l'indicatif du vol, mais ceci encore est un travail d'enfant que de rapprocher l'indicatif du vol des données qui apparaîtront sur l'écran Internet.

On nous explique que la responsabilité de l'Etat et d'ADP ne peut pas être engagée. C'est une affirmation totalement gratuite. J'ai été partie civile, à titre personnel, dans l'attentat commis en septembre 1989 contre un avion français et j'ai fait condamner l'Etat libyen. Cette affirmation de l'irresponsabilité d'ADP

et de l'Etat ne tient pas la route et je peux vous le démontrer.

L'utilisateur également est irresponsable ? Cet utilisateur, on ne sait même pas qui ce sera. Est-ce que ce sera quelqu'un d'Al Qaïda avec les pensées que vous pouvez imaginer ou est-ce que ce sera un de nos amis riverains ?

Je regrette, il faut que l'utilisateur s'identifie, c'est une condition sine qua non. En l'état actuel des choses, ce projet est absolument insoutenable et par conséquent, je voterai contre.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous rappelle que ce projet ne fait pas l'objet d'un vote.

**M. BONNET (SNPL).**- Des propos semblables avaient été tenus la semaine dernière dans cet hémicycle et je voulais attirer l'attention, comme l'orateur précédent, sur des propos de sécurité que l'on aimerait entendre dans cette instance.

Je n'ai pas pu être aussi assidu que j'aurais souhaité l'être du fait de mon emploi du temps, cependant depuis 1997, je pense avoir oeuvré dans les commissions de Roissy comme d'Orly et, dès 1997, les amis riverains acceptaient de concevoir qu'un différé de 24 heures était envisageable, au vu des événements de sûreté. Ceci avait été rappelé la semaine dernière. Je serai malheureusement obligé de vous rappeler ce que vous avez dû voir dans les journaux télévisés, à savoir la tentative d'attentat sur un avion d'une compagnie aérienne civile, en Afrique à Mombassa. Cela veut dire

que les terroristes utiliseront tous les moyens disponibles.

Je rejoins l'analyse faite par l'orateur précédent concernant l'exemption de responsabilité de l'Etat et d'ADP et je m'inscris en faux contre cette irresponsabilité.

On ne peut savoir sur Internet qui est là, pour le meilleur comme pour le pire. On ne peut savoir de quel continent l'interrogation se fait et on ne peut non plus savoir les volontés de la personne qui interroge.

A titre personnel, je souhaiterais attirer votre attention sur le code transpondeur qui apparaît en supplément lors du Rejeu. Il s'agit d'un élément professionnel, d'une donnée que les pilotes partagent avec les contrôleurs pour exercer leur travail. Je ne vois pas que ce que cela apporte pour un riverain de le connaître. L'interconnexion des réseaux permettra d'utiliser de façon illicite des données contre la sûreté des appareils, non seulement la sûreté des occupants et des pilotes mais également celle des riverains survolés.

La semaine dernière, un député dans cet hémicycle avait dit que les riverains étaient intéressés par l'environnement mais aussi par la sécurité. Selon l'équation qui nous avait été présentée par les spécialistes de l'INRETS sur les développements des pistes de Roissy, si le bruit est quantifiable, par contre la gêne est un élément personnel qui elle, est directement proportionnelle au facteur de risque. S'il y a malheureusement un accident où ne serait-ce qu'une tentative - imaginez si l'attentat avait eu lieu en région parisienne au lieu de Mombassa - la perception du même bruit des avions pourrait générer une gêne beaucoup plus grande.

Pour revenir sur le projet VITRINE, à notre connaissance et à la lecture que nous avons faite de l'engagement du ministre en juillet dernier, il n'y a pas de période de différé qui soit précisée par le Ministre. Nous sollicitons 24 heures de différé et, pendant ces 24 heures, nous souhaitons que le code transpondeur lors du Rejeu de 24 heures disparaisse comme tout identifiant.

On nous a précisé que dans d'autres versions, il serait possible d'avoir le terrain d'arrivée. Je ne vois pas en quoi la destination d'un appareil qui a fait du bruit au décollage d'Orly, qu'il soit à destination du Japon, de l'Angleterre ou des Etats-Unis, a un impact sur la gêne sonore, malheureusement la gêne et le bruit seront identiques. Là encore, je demanderai la plus grande prudence.

**M. BONNETAIN (ADEV).**- Nous avons beaucoup oeuvré à la rédaction de la Charte de qualité de l'environnement d'Orly et je rejoins tout à fait les propos de M. BONNET.

Nous avons sollicité, à l'époque, la consultation sur Internet mais il avait été convenu ce délai de 24 heures de sûreté pour assurer un achèvement du vol ou un achèvement des activités de proximité de l'aérodrome. Je crois que le différé pourrait tout simplement passer à une journée comme le souhaitent ces deux responsables de l'exploitation.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Il ne faut quand même pas faire une chasse aux sorcières avec Internet. Je suis les problèmes d'Internet depuis très longtemps. Quand le

premier interlocuteur a commencé à dire qu'il fallait absolument que la personne qui se connecte sur un site Internet s'identifie, je suis désolé, elle est identifiée. Il y a des paramètres suffisants et nécessaires pour identifier n'importe quelle personne qui vient sur n'importe quel site Internet. Cela pourrait même devenir un sujet intéressant de surveillance, on pourrait voir et identifier qui vient et cela me paraît plus utile que de ne pas le voir.

Sur le plan du Rejeu, que ce soit 24 heures ou un autre délai, cela ne me gêne pas.

Le transpondeur, si ce n'est pas important de l'avoir et si cela ne supprime pas des données pour les riverains, je ne vois pas pourquoi on ne le supprimerait pas pour faire plaisir aux pilotes. Mais il ne faut quand même pas être complètement paranoïaque avec Internet qui sera un outil de notre futur et qui est le meilleur moyen pour identifier les gens qui consultent.

**M. POUTIERS (UFCNA).**- Y a-t-il possibilité de dialoguer avec ce site Internet, de poser des questions, de laisser des messages et d'avoir des réponses, même si ce n'est pas en temps réel ?

**M. VALLE (SCARA).**- Je suis désolé, on affirme que tout utilisateur d'Internet est automatiquement identifié...

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Identifiable.

**M. VALLE (SCARA).**- Excusez-moi, j'ai quand même 36 ans de transport aérien, je connais bien les problèmes de sûreté. Je sais très bien que les terroristes, et je peux vous le faire confirmer par la section antiterroriste du Parquet de Paris, utilisent systématiquement les cybercafés et ils varient entre ces différents cybercafés. Vous savez très bien que ces terroristes sont là, vous pouvez le lire dans tous les journaux.

Justement à Mombassa, comme le rappelait Dominique BONNET, qu'est-ce qui s'est passé ? C'est quelqu'un qui était à l'aéroport et qui a téléphoné pour déclencher le tir et c'est lui qui a été arrêté parce qu'on l'a vu téléphoner. Comment voulez-vous arrêter un terroriste dans un cyber café ? Répondez-moi !

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions ?  
Monsieur RICO, pour les réponses...

**M. RICO (ADP).**- L'aspect sûreté de cette affaire-là ne nous a pas échappé et ce qui vous a été présenté a été présenté précédemment en petit comité au Secrétariat Général à la Défense Nationale qui est en train d'étudier la question.

Je pense qu'il ne devrait pas y avoir de problème pour la version extrêmement limitée qui vient de vous être présentée. Mme Dhersin n'a pas eu le temps de souligner la différence fondamentale entre le temps différé à 30 minutes et le Rejeu à 24 heures. Le temps différé à 30 minutes, c'est du temps réel mais 30 minutes après. Il n'est pas possible d'arrêter et de revenir en arrière. On voit les avions qui évoluent.

Ce délai de 30 minutes, comment a-t-il été défini ?

Je rappelle que les sites équivalents des aéroports américains utilisent un temps différé de 10 minutes. 30 minutes a été défini parce que c'est supérieur à la durée de présence d'un avion dans le système de contrôle d'Aéroports de Paris. Quand un riverain sur son poste Internet voit passer un avion, il est déjà à 350 kilomètres de Paris ou alors il s'est posé.

Là où nous nous posons des questions, en matière de sûreté, c'est sur une évolution éventuelle de ce service. Nous aurions la possibilité de mettre l'indicatif de vol, le nom de la compagnie, le numéro de vol, le terrain de départ, le terrain de destination. Tout ceci nous pose un certain nombre de problèmes et le Secrétariat Général à la Défense Nationale nous a demandé d'être prudents avant de mettre ce genre d'informations sur Internet. Cela dit, si nous préparons une deuxième phase, ce sera pour l'été 2003 au plus tôt, et nous aurons tous le temps de nous revoir, de travailler ces questions à tête reposée et d'avoir le feu vert des responsables de la Défense Nationale.

Une question a été posée sur le code transpondeur. Le code transpondeur, c'est ce qu'il y a actuellement dans les maisons de l'Environnement. Le code transpondeur Rejeu sera une information extrêmement utile à mes collègues des maisons de l'Environnement pour répondre aux questions qui pourront leur être posées. Nous avons mis à leur disposition un certain nombre de systèmes internes Aéroports de Paris qui leur permettent d'avoir accès à des informations plus détaillées à partir de ce code transpondeur, puisqu'à partir du code transpondeur, on

a l'indicatif de vol. Dans ce cadre-là, il sera possible de répondre à des personnes identifiées puisque, lorsqu'on s'adresse à une maison de l'Environnement, soit on le fait par courrier ou par téléphone, et ce sont des personnes identifiées et donc là on a un premier filtre. C'est volontairement que nous n'avons pas mis des informations beaucoup plus détaillées sur les vols dans ce démonstrateur technologique et que nous prévoyons uniquement ce code transpondeur qui va faciliter le travail de mes collègues.

Sur la question qui a été posée sur le moyen de dialogue. On pourra y accéder par le site Internet d'Aéroports de Paris (adp.fr) où il y a la possibilité de s'adresser au webmaster, mais nous envisageons dans le courant du mois de janvier d'ouvrir une fenêtre qui permettra sur ce serveur de poser quelques questions. Mais là encore, il faudra être extrêmement prudent dans les réponses que nous pourrions fournir car dans ce cas, nous ne saurons pas à qui nous répondrons.

Si on nous demande le numéro de vol ou la compagnie de tel avion qui a survolé telle commune tel jour à telle heure, nous demanderons à nos collègues des maisons de l'environnement surtout de ne pas répondre par Internet et d'attendre que la personne concernée se soit présentée ou ait utilisé une procédure postale.

C'est donc un système très modeste qui devrait tourner fin de l'année, ou début de l'année 2003 car on vient de découvrir que notre prestataire de service est fermé pour les fêtes de fin d'année.

Nous avons le temps de la réflexion, entre nous, avec les autorités du Secrétariat Général à la Défense Nationale pour voir s'il convient d'être prudent parce que nous avons la possibilité technique d'enrichir les

informations sur chaque vol qui seront diffusées sur Internet, mais aucune décision n'est prise. Je pense qu'il faudra faire preuve de la plus grande prudence et j'ai bien entendu ce que M. VALLE et M. BONNET nous ont dit tout à l'heure.

**M. du MESNIL (Dir. Général ADP).**- Un travail très important a été fait par une équipe d'Aéroports de Paris sous la responsabilité de Frédéric RICO pour travailler sur le projet annoncé par le Ministre au mois de juillet avec un objectif simple de mise à disposition du public des informations de façon commode, rapide pour que les riverains puissent savoir ce qui s'est passé au-dessus de leur tête.

Il va de soi que l'expérience a montré que techniquement on sait maintenant faire des choses intéressantes qui vont dans le sens de l'objectif qui a été fixé par le Ministre : être prêt à la fin de cette année pour franchir une première étape.

Le contenu précis de l'information qui sera donnée, le mode d'emploi et encore plus son évolution à venir devraient être appréciés au regard des deux objectifs que nous avons tous, au nom de l'intérêt général : être transparent dans l'information que nous donnons et assurer la sûreté et la sécurité des avions et des personnels.

Le débat que nous avons eu était d'une très grande qualité. Il a montré que tout le monde a bien conscience qu'il nous faut tenir ces deux objectifs de manière équilibrée.

**M. BONNET (SNPL).**- Serait-il possible d'acter le décalage de 24 heures puisque nos collègues riverains ont exprimé eux-mêmes que ce décalage de 24 heures n'était pas gênant et ne correspondait pas à un quelconque souci de masquer les événements ? Je vous en serais très reconnaissant.

M. RICO a insisté sur le rôle pédagogique des maisons de l'environnement. Je pense que cette dimension est absolument indispensable pour que l'on puisse parler du bruit et de la position des avions. En se livrant à un rapide calcul, il est fréquent d'avoir en hiver des pressions qui dépassent de 30 HPA la valeur mesurée dans le port de Marseille qui a été pris comme référence de niveau international pour l'altitude pression et, de ce fait, nous pouvons à voir 300 mètres de différence. Dans ces maisons de l'environnement, il y avait de très fréquentes questions sur ce décalage. Le fait que les internautes soient livrés à leur interrogation et ne puissent pas avoir ces réponses me semble dommage. Je renverrai le code transpondeur vers M. RICO puisque vous nous dites qu'il y a des liaisons techniques au sein d'Aéroports de Paris, que j'espère sécurisées, dans ce cas l'identifiant que vous avez sur le code Rejeu devrait permettre d'accéder aux informations avec des personnes dont on connaît l'identité et dont on est sûr qu'elles n'ont que des préoccupations environnementales. Techniquement, je pense que ce serait faire un affront aux techniciens que de leur dire qu'ils ont absolument besoin du code transpondeur.

**M. RICO (ADP).**- Pourriez-vous répéter votre question, Monsieur BONNET ?

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur BONNET, vous posez une question de méthode : quand vous demandez d'acter quelque chose, ce débat n'a lieu selon notre procédure que pour information. Il n'est pas suivi d'un vote. Cela dit, je pense que cela peut ressortir de l'opinion évoquée par les uns et par les autres.

Est-ce que ce point évoqué par M. BONNET fait problème ? Je n'ai pas le sentiment. On peut considérer qu'il fait le consensus. Vous appelez cela acte, moi je l'appelle consensus.

**M. BONNET (SNPL).**- Merci, Monsieur le Préfet. Si M. RICO souhaite que je reprécise la question concernant le code transpondeur : pour moi ce code transpondeur n'est pas nécessaire dans la séquence Rejeu puisque, d'après la vue que j'ai, il existe avec l'identifiant. Pour moi, l'identifiant qui devrait être anonyme aux yeux du grand public devrait permettre en interne à Aéroports de Paris, de la même façon que le code transpondeur, de trouver les sources pour pouvoir répondre aux questions tout à fait fondées des personnes qui sont préoccupées par l'environnement.

**M. RICO (ADP).**- Sur la question de l'altitude, on a été très vite tout à l'heure, mais on précise bien sur le site Internet que l'information d'altitude qui est donnée est à plus ou moins 250 mètres près. On a fait à peu près les mêmes calculs et il y a un renvoi sur un lien. La dépression qui a mis le mât dans l'eau d'un certain nombre de multicoques de la route du Rhum était à 983 HPA. Si vous faites les calculs, cela donne 255 mètres. Pour les non initiés, les avions navigant en altitude ce

jour-là étaient plus bas de 255 mètres par rapport à ce que le pilote lisait sur son altimètre. Vous concevez bien entendu que l'écart relatif entre les aéronefs est cependant maintenu dans le plan vertical. Un altimètre, c'est avant tout un baromètre.

Sur la question du code transpondeur : non, l'identifiant interne est un identifiant du système VITRINE, ce n'est pas un identifiant des autres systèmes, et le seul identifiant commun dont nous disposons, c'est le code transpondeur. Si on l'enlève, les maisons de l'environnement seront muettes, elles ne sauront plus répondre aux questions posées par les riverains.

Personnellement, Monsieur le Préfet, je regrette cette idée de repousser à 24 heures puisque le fait de voir le trafic se dérouler avec un décalage de 30 minutes nous permet quand même de vérifier que le système fonctionne bien. S'il faut attendre 24 heures pour découvrir que nous avons une panne dans le système, nous risquons d'avoir quelques problèmes.

Cela dit, nous sommes là pour mettre en oeuvre les instructions de M. le Ministre, et les informations seront portées à la connaissance des autorités qui ont pouvoir de décision en la matière.

**M. LE PRESIDENT.**- Sur le problème de la convivialité posée par Monsieur tout à l'heure, à partir du moment où existe Internet, une démarche comme celle qui est en train d'être conduite devient inévitable parce que sinon on se fait accuser de ne pas y avoir pensé et si on n'a pas organisé un service comme celui-là, cela veut dire que l'on retient de l'information. De la même façon, puisque c'est le mode intime de fonctionnement de ce

genre de système et de service, la convivialité s'imposera un jour. S'il n'y a pas convivialité, on vous reprochera de ne pas avoir poussé le service jusqu'au maximum de sa performance possible. C'est le progrès...

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Au lieu d'essayer de se poser des questions comme le font les pilotes et d'essayer de réduire au maximum les informations qui vont être données, je préférerais qu'à ce moment-là il y ait une prise d'identité correcte sur Internet, cela peut se faire, on peut donner ces informations par abonnement, et je vous garantis un gros abonnement au niveau de l'Ile-de-France ! Il faut que votre outil soit le plus performant possible et si vous avez des problèmes, essayez de restreindre et d'identifier très clairement les personnes qui vont se connecter par Internet. C'est tout à fait possible avec un code. Vous demandez à la personne son adresse, son téléphone etc. et vous la mettez en abonnement et avec un code il a accès à votre système qui est le système le plus performant possible. Si vous vouliez mettre des restrictions, je préférerais que ce soit des restrictions d'accès plutôt que des restrictions de performance du système.

**M. LE PRESIDENT.**- Avant de vous passer la parole, je vous demande la permission de me retirer et de passer la présidence à M. DORS, Secrétaire Général, que vous connaissez bien. Merci.

**Un intervenant.**- Je souhaitais, Monsieur le Président, donner suite à la proposition de M. Lacambre.

Les compagnies aériennes dans une instance comme la commission consultative de l'environnement et, plus encore dans les comités permanents qui sont des instances de dialogue, ont à plusieurs reprises réitéré leur intention de communiquer avec les autres collègues membres de la commission consultative de l'environnement.

En revanche, la problématique de la communication au grand public de certaines informations ne fait pas partie du fonctionnement de cette commission consultative de l'environnement. Par conséquent, nous laissons aux pouvoirs politiques le soin de se positionner sur ce point.

Nous nous sentons obligés d'échanger de l'information avec le collège des élus et avec le collège des associations de riverains et nous avons toute confiance dans nos interlocuteurs pour qu'ils fassent bon usage des informations qui peuvent leur être données. Cela ne nous empêche pas d'être extrêmement prudents sur l'usage qui pourrait être fait de certaines informations en dehors de ces cercles.

Il me paraît tout à fait intéressant de s'interroger sur la suite qui pourrait être donnée à la suggestion de M. Lacambre, c'est-à-dire contrôler d'une façon ou d'une autre l'identité des personnes destinataires des informations. En tout cas, il me semble que le travail doit se poursuivre sur ce point, ainsi d'ailleurs que sur la nature des informations communiquées comme l'a dit M. RICO tout à l'heure.

**Mme PRATS (CFE-CGC).**-M. le Préfet a parlé de progrès, je suis bien d'accord qu'Internet est un progrès et qu'il ne faut pas s'empêcher de l'utiliser.

La transparence aussi est une chose importante pour nos amis riverains et je crois qu'effectivement il faut pouvoir leur expliquer ce qui se passe régulièrement sur nos plates-formes.

La sûreté est aussi un problème très important. Depuis le 11 septembre, les choses ont changé à travers le monde et pour moi qui travaille sur les plates-formes, j'ai le souci non seulement de la sûreté pour le personnel mais également pour les riverains. Il ne s'agirait pas qu'on ait un avion "attaqué" qui se crashe sur les communes riveraines.

Je souhaite, comme le disait M. RICO, que pour la suite les choses n'évoluent qu'avec l'accord des services français compétents. Je ne pense pas être suffisamment experte dans ce domaine et je crois qu'il faut absolument que les services français responsables donnent leur accord sur ce projet.

**M. MALHERBE** (Maire d'Epinay-sur-Orge).- L'identification des personnes qui consultent sur Internet, je trouve cela illusoire. Nous avons dans nos communes des services d'accès Internet qui sont ouverts au public, l'identifiant c'est la commune. Mais je ne sais pas à un instant précis qui utilise Internet à la ville d'Epinay. A la bibliothèque, il y a un site, des personnes l'utilisent. Il n'empêche que, si à partir de ce site d'Epinay, on consulte dans une mauvaise intention le projet qui vient de nous être présenté, on trouvera que c'est la Ville d'Epinay. Et alors ?

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Vous ne savez pas qui est dans votre bibliothèque sur l'ordinateur entre 9 heures 15 et 9 heures 30 ?

**M. MALHERBE (Maire d'Epinau-sur-Orge).**- Non, c'est un service ouvert au public, il est dans un coin. Toute personne peut consulter Internet. C'est le principe des services publics, c'est ouvert à tous.

**M. DORS, Président.**- On va en rester là, si vous le voulez-bien.

Monsieur RICO, je crois que vous avez prévu de rendre compte de l'ensemble des avis qui ont été émis aujourd'hui auprès du Secrétariat Général de la Défense Nationale.

Nous passons au point suivant...

#### **4 - Bilan de la mise en oeuvre du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.**

**M. RICO (ADP).**- Je rappelle que nous avons des invariants dans notre dispositif de circulation aérienne : nous sommes en face à l'ouest 60 % du temps et en face à l'est 40 % du temps. Nous avons deux systèmes de contrôle indépendants qui se coordonnent, celui de CDG et celui d'Orly. Nous évitons les configurations dites inverses, c'est-à-dire qu'il y a des situations

météorologiques où CDG est en face à l'ouest et Orly en face à l'est ou vice versa.

Les grands principes qu'il faut avoir présents à l'esprit :

Pour utiliser son radar, le contrôleur a besoin d'espace aérien. Un radar n'est efficace que lorsque les différents flux d'avions sont séparés géographiquement en plan. Un radar ne voit pas dans l'épaisseur de la couche d'air. C'est un rabattement d'une projection, c'est comme si on était en haut d'une immense tour de contrôle et que l'on voit ce qui se passe en bas. Si les avions sont superposés, le radar ne sert pas à grand-chose. Par contre, si les flux sont bien séparés dans le plan horizontal, on améliore la sécurité.

Petit cours de circulation aérienne que les élèves qui rentrent à l'école de Toulouse subissent la première semaine : si nous lâchons deux avions au même moment dans le dispositif, nous avons un risque de collision. Dans la préhistoire du contrôle de la circulation aérienne, on mettait un avion en attente pendant 10 minutes, le temps que l'autre se pose. Grâce aux radars, on en raccourcit un, on allonge l'autre, et on vérifie que sur la ligne d'approche finale la séparation entre les avions correspond aux règles d'occupation de la piste.

Nous avons mis en place un nouveau dispositif le 21 mars 2002.

Les principes de base : il nous fallait un nouveau point d'entrée au sud-ouest pour les arrivées à CDG et sa création devait diminuer les nuisances sonores. Les schémas de principe, vous les connaissez bien.

Au bout de 6 mois où en somme nous ?

Nous avons quelques points de repère que nous avons identifiés. Nous nous sommes intéressés à la sécurité et aux retards ainsi qu'aux populations survolées.

Ceci est une carte qui figure sur le site Internet d'Aéroports de Paris.

Nous avons, dans le cadre des groupes de suivi mis en place par le président de l'ACNUSA, mis le dispositif sous surveillance en 6 points.

Nous sommes en configuration face à l'ouest.

Il y avait un premier point de surveillance que nous avons appelé le point REAU qui doit être survolé au-dessus de 2.500 mètres. Je rappelle que notre première idée était Moissy-Cramayel, et ces groupes de suivi ont fait la preuve de leur efficacité puisque nous avons modifié le point.

Deuxième point : l'altitude d'interception de l'ILS à Orly à 4000 pieds.

Ceci concerne CDG, c'est au-dessus de Livry-Gargan, au-dessus de 3000 mètres.

Et, dans cette configuration, il y avait un point particulier sur le contournement de la ville de Meaux.

En configuration face à l'est, ceci concerne CDG, nous avons des arrivées à CDG dans la région de Thoiry qui doit être survolée au-dessus de 2.000 mètres.

Et dans le sud de Paris, la nouvelle procédure d'arrivée au Bourget, à ce point les avions doivent être au-dessus de 1.200 mètres.

Vous avez les repères sur 8/10 jours qui ont été décortiqués et analysés. On s'aperçoit que notre indicateur de performance environnementale, c'est-à-dire

le pourcentage de l'objectif atteint, est à 80 %. 80 % avec des variations assez fortes puisqu'au cours de cette période, pour l'ILS à Orly, l'indicateur était à 65 % alors que sur d'autres indicateurs, notamment le contournement de Meaux, il était au-dessus de 90 %.

Ceci est sans tolérance. Nous avons refait la même analyse un peu plus précise sur le survol de REAU au-dessus de 2.500 mètres, en prenant une tolérance de 150 mètres, ce qui n'est pas énorme par rapport à 2.500 mètres, c'est un peu plus de 5 %. Dans ce cas, l'indice monte à 90 %. Cet indice, il faut l'améliorer.

Sur Orly, voici ce que nous nous sommes engagés à travailler dans le cadre des groupes de suivi :

En configuration face à l'est, les arrivées à une altitude plus élevée des appareils en provenance du sud-est. C'est la seule procédure que nous n'avions pas changée à l'occasion du 21 mars 2002 et un certain nombre de communes survolées par cette procédure nous ont dit : "ce n'est pas mal de faire passer les avions plus haut, vous devriez essayer de faire quelque chose dans ce coin-là".

En configuration face à l'ouest, nous avons un problème avec la ville de Dourdan. Les avions suivent un arc de cercle, le centre de la ville de Dourdan est situé au centre du cercle et il y a certainement des phénomènes acoustiques de focalisation qui font, alors que tous les modèles nous donnaient une situation environnementale saine à Dourdan puisque les avions sont au niveau 110 à 3.300 mètres, les habitants de Dourdan nous disent que ce n'est pas le cas.

Ce dispositif nous a posé un certain nombre de problèmes.

Tout d'abord, le déplacement vers l'est du flux d'arrivées à Orly en provenance du sud-est, et l'altitude de l'interception de l'ILS à Orly.

Qu'est-ce qui se passait avant le 21 mars ? On voit les avions arriver par un secteur d'attente qui était à Melun et les avions qui venaient du Sud-Ouest arriver par le Nord. On avait deux flux face à face et les contrôleurs mixaient ces deux flux pour venir se poser à Orly.

Que se passe-t-il depuis le 21 mars ? Ces deux flux n'en font plus qu'un puisque tout se présente par le sud, de façon à ménager aux contrôleurs une distance pour travailler suffisante entre le point d'entrée en provenance du sud-est et le nouveau couloir sur l'Essonne. Nous avons dû reculer ce point-là, Melun est devenu MOLEK. EUROCONTROL ayant recommandé de ne plus intercepter à 3.000 pieds mais à 4.000 pieds, 1.000 pieds plus haut font 6 kilomètres plus à l'est, donc tout le dispositif a été déplacé plus à l'est. Ce qui fait que nous avons toute une région qui est moins survolée, voire plus du tout survolée, et là toute une région qui n'était pas survolée et qui l'est maintenant.

On a appelé notre attention sur la pente de descente de ces avions qui arrivent par le fameux point MOLEK. Le problème est assez délicat parce que vous avez deux avions qui descendent : un qui descend d'un niveau 70, l'autre d'un niveau 60, et ceux qui viennent de gauche, c'est le fameux nouveau couloir sur l'Essonne. Si les contrôleurs ne prennent pas de précaution, ils n'auront pas ménagé la séparation radar nécessaire lorsque les deux avions sont au même niveau, c'est-à-dire au niveau 70. Donc nous les formons à éviter la résolution tardive des conflits.

Quelles sont les solutions ? La première solution est d'imposer aux avions une pente de descente supérieure à 5,5 %. Il y a une autre solution qui est de les faire descendre plus tôt.

Quel est le résultat au final ? Par rapport à la pente idéale de 5,5 %, s'il n'y avait pas cette arrivée, les avions descendent un peu plus bas, mais suivent une pente qui est en-dessous puisque c'est la conséquence de l'objectif de résolution des conflits en amont. C'est un problème technique que nous n'avons pas encore réussi à résoudre et qui explique un certain nombre de problèmes qui apparaissent dans cette région qui n'était pas survolée. Nous avons une réunion avec le président de l'ACNUSA, le 4 décembre, pour en reparler.

Je passe très vite sur ce qui a été dit sur les fameuses altitudes d'interception d'ILS en face à l'ouest à Orly. EUROCONTROL avait bien dit que l'on pourrait intercepter à 4.000 pieds mais il ne s'était interrogé que sur le trafic qui arrivait par le point ODRAN. C'est le fameux couloir arrivée sur l'Essonne.

EUROCONTROL a écrit : "L'utilisation des vecteurs radars et l'altitude d'interception de l'ILS à 4.000 pieds, 3000 pieds exceptionnellement, offrent une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et à court terme". Ils reconnaissent bien qu'on a besoin de 3.000 pieds exceptionnellement mais ils n'ont pas pris en compte la problématique des arrivées à Villacoublay et à Toussus-le-Noble que l'on a exposée dans le détail dans le cadre des groupes de suivi. Surtout, ils n'ont jamais évoqué ce flux qui arrive du sud-est, le fameux point MOLEK, et j'avoue que ceci est la preuve que les meilleurs experts internationaux, quand on leur donne à traiter une partie d'un problème peuvent optimiser la

solution de la partie du problème, mais ils ont du mal à trouver l'optimisation globale du dispositif, si on ne leur donne pas toutes les données.

Points qui nous ont aussi interrogés : la sécurité et les retards.

En matière de sécurité, les points difficiles ont été réglés. La sécurité a été renforcée.

Les délais dus à l'encombrement dans le nord-ouest de la région parisienne ont totalement disparu. Nous avons encore des problèmes d'alarme des filets de sauvegarde.

Ceci est un schéma de principe. On voit que dans les configurations inverses, l'espace géré par les contrôleurs de CDG et celui géré par les contrôleurs d'Orly étaient interférents. Quand CDG était en configuration face à l'est et Orly en face à l'ouest, on voit sur ce schéma qu'il y avait dans cette tranche des avions de CDG et des avions d'Orly en face à face, ce qui nécessitait des coordinations délicates entre les contrôleurs.

Vous avez en-dessous la répartition des espaces depuis le 21 mars. Les espaces de CDG et d'Orly sont disjoints, donc il n'y a plus nécessité de coordination entre les contrôleurs dans ces configurations dites inverses, ce qui représente 2 à 3 % du temps en région parisienne.

Nous avons des problèmes de déclenchement d'alarme des filets de sauvegarde dans cette région. Sur ce schéma, vous avez le projet dit DGAC, c'est le fameux couloir proposé par EUROCONTROL qu'il faut imaginer perpendiculaire à l'écran. EUROCONTROL espérait bien que les avions monteraient de façon à ne pas être gênés.

Il se trouve que cela ne correspond pas à la réalité que nous constatons. Les avions qui décollent d'Orly vers le sud montent un peu plus vite, ils maintiennent un palier un peu plus long pour passer sous les arrivées et surtout la projection par les calculateurs de leur pente de montée amène les avions à traverser les arrivées. La logique des systèmes anti-collision embarqués et au sol est imparable, les alarmes se déclenchent. La sécurité n'est pas compromise puisque le contrôleur a demandé au pilote de bien stabiliser à ce niveau-là, mais il peut y avoir des oublis et ce déclenchement systématique des alarmes pose problème.

Nous avons une piste : une future version du système anti-collision embarqué prendra en compte le niveau cible que le pilote rentre dans son calculateur de vol. A partir du moment où le calculateur à bord de l'avion saura que l'avion doit stabiliser à ce niveau sous les avions qui sont perpendiculaires à l'écran, le dispositif à bord lui ne déclenchera pas.

Les délais sont améliorés. L'objectif à Orly n'était pas d'améliorer la ponctualité, nous n'avions pas de problèmes de ponctualité. On constate quand même que la baisse de trafic, plus le nouveau dispositif ont entraîné une amélioration de la situation. Nous avons eu un mois de mai de rêve : 20,6 % des vols au départ d'Orly ont été retardés de plus de 15 minutes et ces vols avaient 39,27 minutes de retard.

En juillet - août, il y a eu des travaux, la situation s'est dégradée.

Le mois de septembre était bien. On est monté à 27,75 % en octobre et à 41,5 minutes de retard par vol en moyenne.

L'objectif d'Orly est atteint, la ponctualité n'a pas été dégradée.

Dernier point : les populations survolées.

Nous avons essayé de valider les chiffres qui figurent dans le cédérom qui a été présenté en commission consultative de l'environnement. Ces calculs de population avaient été faits sur des bases simulées. Nous avons pris un calcul a priori, c'est-à-dire que nous nous sommes intéressés aux flux de trafic sur lesquels, entre 6 heures et 23 heures, il y avait en moyenne plus d'un avion par heure. Nous ne nous sommes pas intéressés aux flux pour lesquels il y avait moins de 17 avions par jour.

L'expérience de nos collègues des maisons de l'environnement nous a amené à constater que les plaintes commencent à apparaître lorsque le chiffre de 1 avion par heure en moyenne est dépassé.

Ces résultats que je vais vous présenter ne portent que sur CDG et Orly, alors que le cédérom prenait en compte le Bourget. Sur le Bourget, il y a beaucoup de flux qui sont inférieurs à 17 vols entre 6 heures et 23 heures.

En configuration face à l'ouest, on voit que les chiffres du cédérom sont validés puisqu'on avait dit qu'un million de personnes verraient leur situation améliorée dans la catégorie survol en-dessous de 3.000 mètres. Cela a été confirmé sur la base d'enregistrements radar.

En configuration face à l'est, nous sommes un peu déçus. Il y a du mieux pour 400.000 personnes, sur le cédérom nos études nous avaient amenés à un chiffre de 900.000. Peut-être qu'en prenant en compte le

Bourget, nous allons retomber sur nos pieds. Il faudrait peut-être baisser ce paramètre de 17 vols dans la journée. Cela dit, il y a peut-être eu des erreurs dans le cédérom puisque c'était sur la base de simulations.

1.300.000 en face à l'ouest et 400.000 en face à l'est, je pense que le bilan est honorable.

En conclusion, notre indicateur de performance environnementale est de l'ordre de 80 %. Nous estimons que c'est honorable mais qu'il faut faire mieux. Nous avons des études en cours pour améliorer cet indicateur. Nous diffuserons régulièrement ces informations et nous réaffirmons notre volonté de communication et de transparence.

Je rappelle que le document "flux de trajectoires, journée caractéristique de l'année 2002" que nous publions au mois de juin de l'année N+1, cette année nous l'avons publié avant la fin de septembre 2002 et il est disponible sur le site Internet d'Aéroports de Paris.

Mesdames et Messieurs, Monsieur le Préfet, je vous remercie.

**M. DORS, Président.**- Merci de cet exposé très détaillé. Y a-t-il des questions ?

S'il n'y en a pas, je vous propose de passer à l'état du trafic.

## **5 - Etat du trafic.**

**M. RICO (ADP).**- Par rapport aux chiffres que j'ai présentés en comité permanent, nous avons un mois d'historique de plus.

En nombre de mouvements d'avions, nous sommes à - 5, 7 % sur les 10 premiers mois 2002 par rapport aux 10 premiers mois de 2001.

En termes de passagers, nous sommes à - 2,5 % sur les 10 premiers mois de 2002 par rapport aux 10 premiers mois de 2001.

Les mouvements, - 5 %, et les passagers, - 2 %, il s'est passé quelque chose en ce qui concerne le nombre de passagers moyen par avion.

En 2000, en année pleine, on avait en moyenne un peu plus de 106 passagers par vol à Orly. En 2001, sur les 10 premiers mois, on était à 108,5 passagers. En 2002, sur les 10 premiers mois on est à 111,77 passagers par vol. Il s'est passé quelque chose qui est lié probablement aux conséquences économiques du 11 septembre, peut-être aussi à certaines modifications légères des règles d'attribution des créneaux qui ont amené les compagnies aériennes à une croissance de l'emport moyen par vol. Il y a un groupe de travail qui s'est penché sur cette question.

Le fret à Orly :

On est à + 10 % mais toujours à moins de 100.000 tonnes. CDG est à 1,5 millions de tonnes. Orly et CDG ne sont pas dans la même ligne en ce qui concerne le trafic fret.

Cette planche est une analyse de la flotte. Il y a 150 à 180 types d'avions différents qui fréquentent la plate-forme d'Orly par an. Nous nous sommes aperçus qu'en les classant par ordre de pourcentage décroissant,

avec 23 types d'avions on arrivait à représenter 95 % de la flotte qui dessert l'aéroport d'Orly.

Orly un aéroport particulier.

La famille A320 - A319 - A321, soit les trois petits modules d'Airbus, représente à elle-seule 49,1 %. Une famille d'avions fait pratiquement la moitié des mouvements sur cet aéroport.

Les moyen-courriers : les MD80 font 13,8 % et la famille des Boeing 737 représente 5,9 %.

Si on ajoute les 3 familles A320, MD80 et Boeing 737, on arrive à 68,8 %. On a 3 familles d'avions qui représentent 69 % du trafic. Et ces avions sont des avions moyen-courriers qui font du trafic intra-européen.

Les long-courriers (B747, A340, A310, A330) représentent 6,7 % du trafic et ce sont ces long-courriers qui posent problème. Au sein de ces long-courriers, les quadrimoteurs qui montent le moins vite représentent 3,9 % du trafic d'Orly.

Je terminerai sur cette planche : les avions à hélice. Orly est un aéroport sur lequel il y a beaucoup d'avions à hélice. Les avions à hélice (ATR-42, FOKKER70, EMB120 etc.) représentent 10,3 % du trafic.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2002, les avions dits du chapitre 2 sont interdits sauf dérogation sur les aéroports de l'Union européenne.

Nous enregistrons tous les mouvements des avions chapitre 2 sur la plate-forme d'Orly et sur celle de CDG. Nous les communiquons à la DGAC qui vérifie si cet avion bénéficie ou non d'une dérogation. Le texte de base est une directive européenne qui a précisé les Etats

d'immatriculation, généralement des Etats en voie de développement en Afrique et d'anciens pays de l'Est, qui bénéficient pendant quelques années d'une dérogation pour pouvoir continuer à utiliser leurs avions chapitre 2.

On voit que de 70 à 77 mouvements chapitre 2 par mois on est passé à 27 en avril. Au mois de mai, nous en avions zéro. C'est un peu reparti depuis, mais on voit que le dispositif de contrôle est efficace puisque le dernier mois enregistré nous étions à 5. Je pense que nous sommes sur la bonne voie en ce qui concerne les mouvements d'avion du chapitre 2 à Orly sur 2002.

**M. DORS, Président.-** Y a-t-il d'autres questions ?

**M. BEAUBILLARD (PEGASE).-** A propos des résultats de trafic, on nous donne la variation totale à la fois en passagers et en mouvements d'une année sur l'autre. Il y a une évolution mais il y a certainement des évolutions dans cet ensemble. Par conséquent, je souhaiterais pour les fois suivantes que l'on distingue le trafic à destination des DOM, par exemple, ou en provenance des DOM, le trafic métropolitain purement domestique et le trafic international, de façon à voir comment ces différentes catégories évoluent.

**M. RICO (ADP).-** Connaissant l'expérience professionnelle de M. BEAUBILLARD, cette question ne me surprend pas puisque c'est son ancien service qui s'intéressait à ces données. Nous préparons ces mêmes données pour les membres du Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris. Je pense qu'elles seront disponibles

pour le Conseil d'Administration du mois de janvier, donc si nous avons une plénière vers la fin du mois de janvier, il n'y aura aucun problème pour vous les donner.

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

**M. HUSSON (AVION).**- Je souhaiterais que dans l'ordre du jour et dans les priorités dont notre commission aura à se saisir figure le troisième aéroport, que les études et les différents avis soient confrontés de manière à ce qu'on puisse aller dans les meilleurs délais vers une prise de position gouvernementale.

**M. BEAUBILLARD (PEGASE).**- Je souhaiterais vous soumettre la proposition suivante :

Nous constatons l'impact des nuisances d'un point de vue environnemental. On a vu tout le travail qui a été fait. Néanmoins, beaucoup d'élus, beaucoup d'associations estiment qu'il y a également un impact social, un impact socio-économique. Parallèlement ces questions d'impact qui se traduisent nécessairement par des volumes monétaires font l'objet de travaux d'universitaires, de chercheurs, de bureaux d'études. Je crois qu'il serait souhaitable que notre CCE invite le comité permanent à piocher la question de façon à orienter un travail qui pourrait se mener ces mois prochains.

C'était aussi l'une des recommandations de notre charte de qualité de l'environnement sonore à Orly.

**M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).**-

Il y avait un point de l'ordre du jour qui concernait le plan d'exposition au bruit et le plan de gêne sonore, on ne va pas discuter de cela maintenant, mais il n'en reste pas moins que le plan d'exposition au bruit doit se faire sur des évaluations de trafic à 5, 10 ou 15 ans.

Je souhaiterais que les évaluations, les hypothèses de trafic qui vont être faites sur Orly en vue de l'établissement de ce plan d'exposition au bruit soient examinées au comité permanent et que celui-ci se saisisse de ce problème afin que l'on puisse examiner tout ce dispositif avant la commission plénière.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Nous savons tous qu'ADP a l'intention de passer de 25 millions à 35 millions de passagers à Orly et ce dans un temps assez proche, et que d'autre part une subvention au Conseil Général a été votée à hauteur de 2,3 millions de francs pour des travaux d'aménagement qui vont précéder ceux de la troisième aérogare.

Par conséquent, nous souhaiterions avoir à la prochaine CCE une réflexion sur ce thème, à savoir comment vous allez faire pour emmener 40 % de passagers supplémentaires. Allez-vous remplir les avions ? Ou allez-vous toucher aux mouvements d'avions ?

Je souhaiterais que ce sujet vienne prochainement. Merci.

**M. DORS, Président.**- Monsieur AZAM, voulez-vous dire un mot là-dessus ?

**M. AZAM (SBA).**- Sur ce dernier point, il n'est aucunement question de revenir sur l'arrêté ministériel qui en son temps avait limité le nombre de créneaux attribuables sur l'aéroport d'Orly à 250.000 créneaux. Cette contrainte fixe le plafond d'exploitation de l'aéroport d'Orly. Elle demeure et demeurera. Toutes les évolutions que pourra connaître la plate-forme pour qu'il y ait plus de passagers, éventuellement plus de lignes, ne pourront se faire que par des dispositifs d'exploitation des flottes, mais aucunement par une augmentation du nombre de créneaux attribués sur cette plate-forme.

**M. GRENOT (ANA- UFCNA).**- Dans l'ordre du jour initial figurait en position 7 : "position du comité permanent sur les décollages face à l'est".

Est-ce qu'en deux mots, vous pourriez nous donner les orientations que vous comptez donner à la suite de la réunion du comité permanent du 7 novembre ?

**M. AZAM (SBA).**- Le comité permanent du 7 novembre a demandé que l'ensemble des études soit remis à plat. Les études seront poursuivies et remises à plat sur toutes les hypothèses possibles et imaginables que l'on voudra bien examiner et à partir de toutes les contraintes et de tous les objectifs que l'on voudra bien fixer. On poursuivra les études dans tous les sens que la commission souhaitera.

**M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).**-

Monsieur le Président, je suis désolé de ne pas être au courant de l'actualité, j'ai entendu que finalement la troisième aérogare d'Orly était une chose acquise. Pouvez-vous nous confirmer cela parce que j'en suis resté à des démentis très vigoureux qui avaient été exprimés dans la presse par les plus hautes autorités ? Qu'en est-il de ce projet de troisième aéroport d'Orly, s'il vous plaît ?

**M. RICO (ADP).**- Il n'y a pas de "troisième aéroport d'Orly". Ne mélangeons pas tout.

Quelqu'un a fait référence à une subvention du Conseil Général qui, dans son esprit aurait servi à la construction d'une troisième aérogare. Ce n'est pas nous qui avons fait cette référence, c'est un représentant des associations.

Il y a eu effectivement une subvention du Conseil Général pour nous permettre de viabiliser un terrain qui va accueillir les futurs locaux d'Air France Industrie destinés à la maintenance complexe des équipements informatiques de bord des avions. La subvention du Conseil Général n'a rien à voir avec cette éventuelle troisième aérogare d'Orly.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- J'ai la séance du 28 janvier au Conseil Général, je lis :

"Le plan prévoit la création d'une troisième aérogare, Orly Est, l'aménagement de zones de taxis plus performantes et plus importantes, l'aménagement d'une zone de stationnement de véhicules de location, et offre

la possibilité de dégager des zones périphériques pour le développement économique..."

A la suite de cela, au budget : "...après avoir délibéré, approuve le principe d'une aide totale de 2.300.000 euros à Aéroports de Paris pour l'aménagement de la première phase d'une zone d'activité d'une superficie totale de 18 ha".

Je n'ai jamais dit que c'était pour la création du troisième aéroport, c'est pour la viabilisation d'une zone qui va permettre la création d'un troisième aérogare, qui pourra à terme proposer 35 millions de passagers au lieu des 25 actuels.

**M. AZAM (SBA).**- Je crois que cela a été évoqué lors d'une précédente CCE par le Directeur Général d'ADP qui avait apporté un démenti clair et réaffirmé qu'il n'y avait aucun projet de troisième aérogare sur Orly.

Je participe en tant que commissaire du gouvernement au Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris, je n'ai jamais vu ce projet venir en Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris.

Si les uns et les autres s'amuse, je ne dis pas des personnes qui sont sur les bancs de cette salle, à tirer de tel ou tel plan ou de faire leur propre prévision, je veux bien, mais simplement je peux vous dire que ce projet n'a pas été examiné au sein du Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- A ce sujet-là et au sujet de la restructuration de l'aéroport d'Orly en vue

d'amener le A380, on a eu tout et son contraire. Il a même été dit officiellement en comité permanent que c'était envisageable, quand même. Je pourrais vous retrouver les phrases, si vous le voulez.

Le problème n'est pas de savoir si vous voulez le faire ou si vous ne voulez pas le faire, le problème est de savoir si vous allez respecter la loi. Pour respecter la loi sur le couvre-feu, ADP a mis 18 ans ! Preuves en main ! 18 ans pour respecter l'interdiction de nuit des avions à Orly ! Vous ne respectez toujours pas l'arrêté de 1994, c'est-à-dire les 250.000 créneaux horaires pour 200.000 mouvements environ. Ce n'est pas 250.000 mouvements.

Vous allez nous faire un PGS pour Orly basé sur 200.000 mouvements et vous allez nous coller 250.000 mouvements. Apprenez à respecter la loi. Si vous ne la respectez pas, hé bien ! A ce moment-là, vous aurez de gros problèmes.

Concernant la restructuration d'Orly, les riverains ont des droits et la loi les a établis. Vous avez des études d'impact pour tout. A chaque fois que vous faites des travaux supérieurs à 12 millions, nous voulons savoir quels sont ces travaux et à quoi ils servent, et des études d'impact en fonction de la servitude qui sera imposée et des travaux qui seront faits. Vous ne l'avez jamais fait ! Jamais ! A Roissy, tous les travaux ont été faits sans étude d'impact. Jusqu'à maintenant, vous nous dites : "on ne va pas faire une étude d'impact quand on repeint les balustrades".

Moi je dis si, informez-nous ! Si cela dépasse 12 millions, vous devez le faire. C'est votre devoir d'administration publique de respecter la loi. Respectez-la.

**M. PATRZYNSKI (Conseil régional).**- Je conçois qu'Aéroports de Paris n'ait pas revu le problème d'une troisième aérogare ou l'amélioration de l'accueil des passagers sur cette troisième aérogare, il n'en demeure pas moins que ce n'est pas ce qui a été dit tout à l'heure. On a lu une délibération du Conseil Général du Val-de-Marne, si j'ai bien entendu. On nous parle d'Air France Industrie, pour moi ce n'est pas Orly, mais Villeneuve-le-Roi. Par rapport à ce qui a été dit par le représentant de l'association, je voudrais savoir quelle est la réalité de cette subvention de 2,3 millions d'euros et pourquoi l'a-t-on votée ?

Depuis tout à l'heure, je sens que l'on nous promène dans un sens et dans l'autre et, pour ma part, je n'ai pas la teneur exacte de cette subvention et la réalité de ces fonds. Encore une fois, ce n'est pas Aéroports de Paris que je mets en cause.

**M. AZAM (SBA).**- J'ai employé des mots relativement clairs tout à l'heure, j'ai dit qu'il y avait un arrêté qui limitait l'utilisation de l'aéroport d'Orly à 250.000 créneaux. C'est clair, net et précis : 250.000 créneaux attribuables. Il ne dit pas autre chose.

Deuxièmement, M. RICO vous répondra sur l'objet de la subvention. Mais ceci étant, ce n'est pas à un moment où il y a, en nombre de passagers, une sous utilisation des aérogares actuelles, ce n'est pas à un moment où on se trouve avec Orly-Sud qui est relativement vide en terme de passagers que l'on va imaginer construire une autre aérogare et mettre à la charge de l'établissement public des investissements qui

ne pourraient être ni rentabilisés, ni couverts financièrement.

Il n'y a pas de projet. C'est clair.

**M. DORS, Président.**- Je vous propose qu'on en reste-là. Si vous avez des questions là-dessus, il faut les poser au Conseil Général du Val-de-Marne qui a des représentants ici. Moi-même, dernier arrivé ici, je n'en ai encore jamais entendu parler. Je considère que cette question est close. Elle peut concerner la collectivité départementale concernée mais pas l'administration.

**M. LACAMBRE (UFCNA).**- Il y a une question importante qu'il faudrait résoudre : que signifie exactement l'arrêté de 1994 ? Quand il est marqué : "considérant qu'il ne faut pas plus de 200.000 mouvements à Orly, nous limitons le nombre de créneaux attribuables à 250.000 créneaux". Qui va nous dire un jour ce que cela veut dire exactement ? Et si on peut considérer que c'est 200.000 mouvements pour 250.000 créneaux attribués ou alors si cela ne veut rien dire ?

Monsieur le Préfet, c'est à vous de faire la démarche auprès du Tribunal administratif et de faire juger l'affaire une fois pour toutes et nous dire : il est marqué 200.000 mouvements environ pour 250.000 créneaux. C'est à vous, Monsieur le Préfet, de par la loi de nous expliquer exactement ce que cela signifie. Sinon on va nager complètement dans le vague et il va être établi un PGS pour 200.000 mouvements et deux ans plus tard, on aura 250.000 mouvements. Et ça,

ce sera inacceptable ! Vous ne vous rendez pas compte à quel point c'est chaud !

**M. DORS.-** Je vous propose que nous nous revoyons assez tôt dans le courant du début de l'année prochaine et, d'ici là, je vous souhaite une bonne fin d'année à tous. Merci.

*(La séance est levée à 18 heures 15)*