

**COMITE PERMAMENT
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
DE PARIS - ORLY
(2^{ème} partie)**



Jeudi 21 novembre 2002

Ordre du jour

- Le bilan de la mise en œuvre du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.....4
- Rapport d'étape du groupe de travail emport 43
- Rapport d'étape du groupe de travail sur la qualité de l'air 69
- Elaboration du Plan de Gêne Sonore et du Plan d'Exposition au Bruit 79

**COMITE PERMANENT DE LA
COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME PARIS - ORLY**



Jeudi 21 novembre 2002

La séance est ouverte à 9 heures sous la présidence de M. Christian DORS, Préfet, Secrétaire général de la préfecture de la région Ile-de-France.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose que nous commençons notre séance.

Nous ne sommes pas très nombreux aujourd'hui mais, comme dans les classes où il y a peu de monde, nous allons pouvoir faire un travail plus approfondi.

Je vous propose que nous reprenions les choses là où nous les avons laissées. Monsieur ?

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Monsieur le Président, au nom d'un collectif qui s'est créé, l'association collective de cinq associations d'Orly, nous tenons à élever une protestation contre les conditions que nous jugeons scandaleuses dans lesquelles s'est passé le précédent comité permanent.

Les associations sont soucieuses de conserver à ce comité permanent son caractère d'instance de travail et de réflexion pour le compte de la CCE, et nous estimons que ceci implique une certaine rigueur dans l'organisation des travaux.

Nous avons à cet égard des suggestions à faire que nous allons d'ailleurs confirmer par lettre à M. le Préfet de Région en tant que Président de la Commission Consultative de l'Environnement.

Nous souhaitons en particulier que ce comité permanent ne fonctionne pas "à guichets ouverts" et que n'y participent que les personnes qui ont été désignées à cet effet par la Commission Consultative. Nous souhaitons également que ces comités puissent être programmés sur l'année de manière à savoir quand ils se passent et non être avertis au dernier moment sur un ordre du jour que nous découvrons de la tenue de cette instance.

A ce propos, nous souhaitons et nous demandons également d'avoir un droit d'initiative sur l'ordre du jour, c'est-à-dire que les associations puissent suggérer l'inscription à cet ordre du jour de problèmes qu'elles jugent particulièrement urgents.

Il faut que ce comité puisse se réunir à des dates qui soient prévues et prévisibles.

Nous souhaitons donc que ces suggestions que nous allons confirmer à M. le Préfet de Région soient prises en compte. Et nous souhaitons qu'il y soit donné suite dans l'intérêt des riverains que nous représentons ici.

M. LE PRESIDENT.- L'ordre du jour de cette présente réunion ne fait que reprendre ce qui restait à traiter et que nous n'avions pas pu voir la dernière fois. La dernière réunion était d'un genre particulier, tout le monde en conviendra, qui n'est pas le fonctionnement habituel de notre instance de travail, mais tout le monde voit aussi l'intérêt d'associer l'ensemble des parties prenantes, fut-ce comme on

l'a fait de façon ponctuelle. Il ne serait pas bon qu'on fonctionne sans associer l'environnement extérieur.

Sur l'ordre du jour, l'esprit de ce comité permanent est qu'il soit fixé ensemble, ensuite c'est le Président qui prend ses responsabilités et qui le fixe de façon ultime, mais je crois qu'en effet cela n'aurait pas de sens si on ne prenait pas en compte ce que vous souhaitez.

Si vous en êtes d'accord, et s'il n'y a pas d'autres prises de parole, je vous propose de reprendre les affaires là où nous les aurions poursuivies l'autre jour.

Il nous restait à voir plusieurs points :

- Le bilan de la mise en oeuvre de dispositif de circulation aérienne en région parisienne ;
- L'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore ;
- Le rapport du groupe de travail "emport" et celui sur "la qualité de l'air".

- **Le bilan de la mise en œuvre du dispositif de circulation aérienne en région parisienne.**

M. DUBOIS (ADP).- Merci, Monsieur le Préfet.

Bonjour Mesdames et Messieurs. Je vais vous présenter le bilan du dispositif de circulation aérienne en région parisienne tel qu'il a été mis en place le 21 mars. Il s'agit naturellement d'un premier bilan.

En effet, ce document est sous l'effet d'évolutions permanentes, et en conséquence ce que je vous présente ici est un point d'étape, et non pas un document achevé puisque

nous avons encore un certain nombre d'éléments en cours d'analyse.

Vous avez ici une vue de la salle d'approche de CDG.

Je voudrais vous rappeler quelques invariants, en allant assez vite, puisque ce sont des éléments du dossier que vous connaissez pour la plupart d'entre vous, mais je souhaite quand même recaler quelques points importants.

D'abord, nous avons deux configurations principales en face à l'Ouest pour 60 % et en face à l'Est pour 40 %.

Deux systèmes indépendants d'approche qui se coordonnent : la salle d'approche de CDG et la salle d'approche d'Orly. Ces deux systèmes sont gérés par la même autorité, mais sont indépendants au point de vue du contenu des qualifications de contrôle, de la non interchangeabilité des personnels; mais naturellement la proximité et les méthodes de travail font que ces systèmes sont étroitement coordonnés.

Vous savez que notre objectif est d'éviter au maximum les configurations inverses, c'est-à-dire d'avoir une approche travaillant en face à l'Ouest pendant que l'autre opère en face à l'Est.

Les principes qui ont été retenus reposent sur un certain nombre de principes de base en matière de contrôle aérien.

Le contrôleur a besoin d'espace: le radar n'est efficace que lorsque les différents flux d'avions sont séparés géographiquement en plan. Je me permets de rappeler que, pour un contrôleur, la représentation d'une situation radar est une projection dans deux dimensions d'une situation réelle qui se passe évidemment en volume, l'altitude ou le niveau de vol étant représentés par une étiquette sur l'écran

radar. Le contrôleur pour être efficace doit agir sur des avions, autant que possible séparés géographiquement en plan, pour la raison que le radar permet mal de gérer des flux superposés. Et si les flux sont bien séparés dans le plan horizontal, la sécurité s'en trouve améliorée.

Ce sont des principes que nous avons fortement conservés dans le DCARP dont la mise en oeuvre est survenue le 21 mars 2002.

Quels sont les principes de base de ce nouveau dispositif ?

Nous avons créé un nouveau point d'entrée pour les arrivées à CDG. Ce nouveau point d'entrée traite plus particulièrement le point Sud-Ouest et sa création doit diminuer globalement les nuisances sonores, vous en verrez les premiers résultats tout à l'heure. J'insiste sur le mot "premiers", étant entendu que le travail en l'espèce n'est pas totalement achevé.

Voici maintenant la situation en face à l'Ouest, le point d'entrée de CDG dont je viens de parler, conduisant à situer un peu plus bas dans le Sud-Ouest un nouveau point d'entrée pour Orly, appelé ODRAN. Vous voyez ici la trajectoire d'EUROCONTROL. Les entrées Nord pour les deux approches sont inchangées. Le changement dans les points d'entrée au Sud-Est pour accéder aux deux plates formes provient de la nécessité d'agrandir la zone de régulation radar d'Orly vers l'est.

Vous voyez sur cette vue que par sa disposition et par l'organisation de l'espace en région parisienne, l'aéroport d'Orly est naturellement enclin à traiter plutôt du trafic dans les directions où les origines ou les destinations sont situées vers le Sud de la région parisienne.

Face à l'Est, on retrouve évidemment les mêmes points d'entrée avec des trajectoires que vous reconnaissez, notamment pour ceux d'entre vous qui connaissent le dossier des départs face à l'Est.

Vous voyez l'amélioration qui en résulte notamment pour le flux Sud-Ouest à destination de CDG, qui était transformé en flux Nord-Ouest auparavant, ce qui compliquait les choses tant au plan du contrôle que de l'environnement.

Pour quantifier les résultats en termes d'avantages et d'inconvénients constatés après la mise en service de ce nouveau dispositif, comment avons-nous procédé ?

Après presque six mois de mise en service, nous nous sommes fixés quelques points de repère en matière de respect de l'environnement, en nous efforçant également d'évaluer la sécurité du dispositif, les retards et le nombre des populations survolées.

Nous nous sommes attachés à regarder tout d'abord si le dispositif préconisé par EUROCONTROL était correctement respecté.

Pour ce faire, nous avons identifié six points particuliers que nous avons matérialisés par des barreaux, qui sont des fenêtres dans le plan vertical. Elles apparaissent sur la carte comme un trait. On regarde à quelle altitude ou à quel niveau de vol passent les avions à travers ces fenêtres, c'est-à-dire comment ils entrent dans cette fenêtre, en enregistrant naturellement les résultats en chacun de ces points.

Quels sont ces barreaux ?

Vous vous souvenez qu'en commission consultative de l'environnement, il avait été arrêté que le survol de Réau

pour les arrivées en face à l'Ouest devait se faire à 2.500 mètres ou au-dessus. Nous avons situé ici une fenêtre dans le plan vertical, dont vous avez la projection au sol, et on enregistre à quel niveau de vol les avions franchissent cette fenêtre.

De la même façon, nous avons défini un barreau pour mesurer quelles étaient les interceptions à 4.000 pieds pour les arrivées en face à l'Ouest à Orly. Vous vous souvenez que le débat revient à comparer les effets d'une interception à 3.000 pieds ou à 4.000 pieds.

Troisième barreau, quantifiant les altitudes des arrivées au-dessus de la ville de Livry-Gargan, qui concernent des flux qui arrivent pour CDG. Vous avez bien entendu noté que le contournement de la ville de Meaux est conditionné largement par l'altitude de passage de ce barreau.

Lorsqu'on regarde les situations face à l'Est, nous trouvons un barreau à la verticale de Thoiry , afin de vérifier si les avions passent au-dessus de ce point à 2.000 mètres.

Deuxième barreau en face à l'est, nous vérifions si le survol des arrivées notamment vers le Bourget s'effectue bien au-dessus de 1.200 mètres, sur le Sud-Ouest de la région parisienne. Vous vous souvenez que dans le dispositif précédent, il existait une inversion au-dessus de la boucle de Montesson, conduisant à un double passage à un certain point des mêmes vols avant leur atterrissage au Bourget.

Quels sont les indicateurs de performances environnementales sur les barreaux dont je viens de vous parler :

Ce premier graphe, et en ce sens, le travail n'est pas achevé, est construit sans aucune tolérance dans le respect des altitudes. On considère que les avions devraient suivre

exactement à quelques mètres près la pente idéale qui leur est théoriquement allouée et on en déduit les taux de respect des altitudes de passage sur ces différents barreaux.

Concernant le survol de Réau, le barreau se trouve sur la trajectoire EUROCONTROL après la descente vers la zone de guidage de régulation radar, et prend en compte les survols effectués au-dessus de 2.500 mètres. Vous en voyez le taux de respect : 80 %.

Le respect des interceptions à 4.000 pieds d'Orly est actuellement à 63 ou 64 %.

Les survols de Livry-Gargan, au-dessus de 3.000 mètres : les arrivées en face à l'Ouest à CDG dans le Nord-Est proche de la région parisienne sont respectées à près de 90 %.

Le contournement de Meaux est respecté à près de 90 % également.

Le survol de Thoiry de la même façon, et le survol du Sud-Ouest de Paris également à 90 %.

Lorsqu'on fait, sans pondération, un cumul de ces différentes valeurs mesurées, ce qui est un indicateur dont la signification est un peu absconse, on s'aperçoit que le respect de ces indicateurs de performance environnementale est pour l'instant, j'insiste sur ce point, de l'ordre de 80 %.

C'est ce que la presse avait traduit lorsque nous avons publié ces premiers résultats par "20 % des avions volent trop bas".

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je souhaiterais intervenir maintenant puisqu'il y a les cartes. Si vous pouviez revenir sur la carte des barreaux.

Nous sommes intéressés par Orly uniquement. Le respect des altitudes sur Roissy est à 80/90 % et le respect des trajectoires des altitudes sur Orly est à 63 %, je note que sur Orly on respecte beaucoup moins les trajectoires que sur Roissy.

Ensuite au niveau des barreaux, vous avez ce que vous appelez le barreau EUROCONTROL et le barreau des trajectoires d'arrivée sur Est. Il nous manque énormément de barreaux.

Vous avez un non respect des trajectoires notoire au Sud-Est, au niveau arrivées, sur Salins, vers Melun. Ensuite à l'Ouest, vous avez aussi des non respects de trajectoires.

Sur Orly, deux barreaux de contrôle me paraissent complètement insuffisants. Sur Orly, des barreaux de vérification, il devrait y en avoir à l'Est, à l'Ouest, dans les deux configurations, sur le côté gauche et sur le côté droit d'Orly, dans les arrivées et les départs.

On est en comité permanent d'Orly, parlez-nous d'Orly et à ce moment-là établissez des barreaux conséquents qui vont nous donner une géographie de respect des altitudes correctes sur Orly. Cela ne me semble pas suffisant du tout !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Votre intervention est tout à fait intéressante et je me permets d'en extraire deux ou trois points :

Le premier, c'est ce que je disais tout à l'heure, ce travail n'est pas achevé. En effet, je vous montrerai dans un instant ce que donnent les indicateurs lorsqu'on prend une tolérance autour des valeurs que l'on a fixées. Le premier tableau que je vous ai montré est un tableau de résultats sans tolérance aucune. Il faudrait que les avions soient à tel

endroit très exactement à la hauteur spécifiée au plan théorique, et vous concevez aisément que la situation est un peu plus compliquée que cela.

Deuxièmement, vous avez parlé de Salins, je vous montrerai tout à l'heure d'où proviennent les problèmes particuliers à Salins...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je le sais, c'est parce que la balise a été reportée.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- C'est un peu plus compliqué que cela, je le commenterai sur les deux ou trois diapositives consacrées à ce sujet.

Troisième point, je souhaite rappeler que nous sommes à la veille de définir des volumes de protection environnementale et c'est dans ce contexte-là, quand la commission ad hoc aura statué, qu'il sera possible de dire ce que doivent être les barreaux, où ils doivent se situer etc.

Simplement, en tant que techniciens, nous avons fait le travail que les Pouvoirs Publics nous ont demandé de faire, nous validons actuellement un certain nombre de concepts, et le travail n'est pas totalement achevé.

J'en reviens rapidement où nous en étions.

Les indicateurs de performance environnementale :

C'est une partie de la réponse à la question qui a été posée: on a regardé pour le barreau situé à la verticale de Réau ce que devient l'indicateur si nous prenons en compte une tolérance de plus ou moins 150 mètres, ce qui correspond à une tenue d'altitude de plus ou moins 500 pieds. Je rappelle que les autorisations de contrôle données

par les contrôleurs sont exprimées par tranches entières de 1.000 pieds.

Sur le barreau de Réau, l'indicateur est amélioré lorsqu'on prend en compte une tolérance sur les altitudes de passage, étant entendu que le respect strict en un point donné du survol par les avions ne peut pas être, pour de nombreuses raisons, aussi rigoureux et précis qu'on le souhaiterait.

C'est un élément qu'il convient de faire valoir au plan technique: Ensuite, ceux qui sont en charge des décisions se prononceront. Je répète que notre thèse est qu'il est nécessaire de prendre en compte une certaine marge de tolérance technique qui doit être associée à ces indicateurs.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Le problème des 20 % de non respect des altitudes, il faudrait aussi essayer de voir si ce ne sont pas les avions les plus bruyants qui ne respectent pas les altitudes.

Le gros problème sur Orly, ce sont les avions gros porteurs qui sont les plus bruyants, ce sont ceux qui ne peuvent pas monter, ce sont ceux qui sont obligés de prendre un angle de descente très faible pour ne pas se crasher à l'arrivée. Effectivement, si vous avez 20 % de non respect qui proviennent d'avions bruyants, cela fait beaucoup de bruit sur les riverains.

A mon avis, l'étude ne devrait pas être faite comme cela, il faudrait regarder dans votre étude quels sont les avions qui ne respectent pas les altitudes, pourquoi ils ne les respectent pas. Dans notre expérience de riverains, les avions qui ne peuvent pas respecter les altitudes, ni au

décollage, ni à l'atterrissage, ce sont les avions gros porteurs qui font le plus de bruit et qui sont les plus polluants.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- L'association OYE 349 souhaiterait qu'il y ait un barreau au travers d'OYE comme vous l'aviez fait pour les décollages face à l'Est. Comme cela, nous pourrions constater que l'interception de l'ILS à 4.000 pieds est favorable pour nous ou si cela ne change rien. Nous pourrions effectivement vérifier que les avions sont bien sur un plan de descente, OYE étant à 6,5 nautiques de la piste d'Orly.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Lorsque les volumes de protection environnementale seront définis, il sera alors possible de répondre plus précisément à ces questions. Il faudra alors expliquer où et pourquoi on met tel et tel type de volumes. Je prends note de votre demande mais je ne sais pas répondre instantanément.

Pour ce que disait M. LACAMBRE, tout à l'heure, il conviendra en effet de vérifier après coup quels sont les avions qui ne respectent pas les altitudes souhaitables de survol et pour quelles raisons. Mais, dans un premier temps, les situations résultantes doivent être analysées au plan du contrôle. Je ne néglige pas leur incidence sur l'environnement, mais je dis qu'il faut regarder tout d'abord en terme de sécurité pourquoi ces écarts ont été constatés. Est-ce pour des raisons de contrôle, est-ce qu'une descente plus rapide a été demandée? Notre premier critère sera de regarder pourquoi au plan du contrôle il y a eu cette dispersion dans le plan vertical. Nous prenons naturellement bonne note de cette demande.

Je vous disais que le travail n'était pas achevé, et qu'il existe des pistes d'amélioration.

Très rapidement, pour ce qui concerne CDG puisque nos travaux concernent Orly, nous allons regarder le profil de descente de Thoiry. Nous en tirerons des enseignements sur d'autres profils de descente concernant Orly.

L'indicateur relatif au contournement de Meaux : je vous montrerai tout à l'heure sur une carte les questions qui peuvent se poser pour le survol de Dourdan. A Orly, il faut que nous analysions, lorsqu'on est en configuration en face à l'Est dans quelle mesure les appareils qui viennent du Sud-Est peuvent arriver un peu plus haut, notamment pour améliorer la situation à Salins, sans toutefois changer l'altitude de l'interception de l'axe de descente final: en effet, cela conduirait à survoler des zones peuplées dont celle de Dourdan.

En configuration face à l'Ouest, on verra également ce qu'il en est pour cette même ville de Dourdan, comme je vous le disais tout à l'heure.

Voici donc, mesdames et messieurs, quels ont été jusque là nos principaux travaux d'amélioration.

Je vais maintenant répondre à la question concernant Salins. Vous voyez ici l'ancien système d'alimentation d'Orly, vous savez qu'il conduisait à une situation de face à face que les contrôleurs devaient gérer.

Dans notre nouveau dispositif, les trafics se présentent en situation orthogonale, ce qui est plus simple à gérer à condition que le contrôleur ait une zone de régulation radar un peu plus importante pour pouvoir éventuellement écarter vers l'est le flux arrivant soit par la trajectoire dite

Eurocontrol, soit le flux arrivant du sud est, avant de les combiner pour aller intercepter l'axe d'ILS.

C'est la raison pour laquelle nous avons déplacé notamment les flux d'arrivées de Charles de Gaulle qui sont maintenant plus à l'est qu'avant le 21 mars, afin d'augmenter la taille de la zone de régulation radar d'Orly.

Mais je dois dire très honnêtement que nous n'avions pas détecté la situation résultante, conduisant à une résolution tardive des conflits. Sur cette diapositive, ces avions viennent du point MOLEK, alors qu'arrivent également au niveau 110, sur la trajectoire EUROCONTROL, l'autre flux de trafic: en retardant les descentes des avions provenant de MOLEK, ils se trouvent en conflit avec ceux provenant de l'ouest, dans une situation de résolution tardive des conflits. Les gens de Salins nous disent : ce n'est pas conforme à ce que vous avez mis dans votre Cédérom que nous avons publié auparavant. C'est exact, mais pour éviter cette résolution tardive de conflits, il faut donner une pente un peu plus forte aux avions arrivant de MOLEK pour que le contrôleur ait plus de marge pour gérer les conflits. Je reconnais que nous n'avions pas vu le problème.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Le problème est plus ambigu que cela. Ce qu'EUROCONTROL avait proposé dans la latérale, la FL.110, cela correspond à votre barreau de vérification d'altitude. Effectivement, si cette transversale et si le barreau de vérification d'altitude qui est d'ailleurs à quelle altitude à ce moment-là... ?

M. DUBOIS (ADP).- Au-dessus de Réau, 2.500 mètres.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce que vous aviez dit et ce que EUROCONTROL avait dit à ce moment-là, c'est qu'il n'était pas question de 1.500 mètres mais de 3.000 mètres d'altitude. A ce moment-là, vous n'auriez pas cet écart, on pourrait tout relever et c'est ça la grande question des riverains. C'est de relever les altitudes partout, de faire en sorte que votre problème conflictuel au lieu de se trouver à 1.200 mètres, se retrouve à 1.800 mètres d'altitude. Le problème est là. Est-ce que c'est possible techniquement ?

M. DUBOIS (ADP).- Nous pouvons relever toutes les altitudes, sauf qu'à un moment il faudra bien que les avions descendent ! Dans la zone de régulation radar que je vous montrais tout à l'heure, plus les avions quittent tardivement le niveau de vol 110, c'est-à-dire 11.000 pieds, plus ils iront prolonger leur descente vers l'Ouest et plus ils se trouveront en conflit avec les arrivées de CDG.

C'est une image un peu simpliste mais que l'on prend souvent, la circulation aérienne en région parisienne est un jeu de mikado ou un plat de spaghetti. Si vous bougez une baguette de mikado, vous en faites bouger une autre très loin.

C'est pourquoi nous essayons de regarder de façon globale comment toute évolution va se traduire.

Relever les arrivées pour le flux venant du Sud-Est vers Orly va avoir un impact sur les départs Est. Tout est lié, et si on remonte ces altitudes, il faut s'assurer que le centre suivant qui est le centre d'Athis-Mons n'aura pas lui-même des difficultés qui seront induites par cette modification.

Sur un plan contrôle, il faut qu'on regarde les choses globalement. Je rappelle que ces avions qui sont représentés ici volent à la vitesse de 4 nautiques par minute à peu près, c'est-à-dire entre sept et huit kilomètres par minute. Vous concevez naturellement que pour un contrôleur, cela va vite.

M. LACAMBRE (UFCNA).- La situation de Salins dans les atterrissages face à l'Ouest se retrouve à St Arnoult en Yvelines, je ne vois pas pourquoi à St Arnoult en Yvelines les avions sont à des altitudes aussi basses alors qu'apparemment il n'y a pas trop de conflits. Ou alors il faut que vous m'expliquiez le conflit, ou encore il faut dire carrément ce que disait Eurocontrol en CCE que la TMA de la région parisienne est une TMA aberrante et qu'elle est à peine gérable. A ce moment-là, la seule façon de pouvoir gérer la TMA en Ile-de-France est de supprimer un des deux aéroports, notamment Orly.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- C'est une conclusion qui vous appartient. J'ai la faiblesse de penser que la TMA de Paris - Terminal Area - est encore gérable.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Pas pour les riverains. Le problème, il est là !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- C'est peut-être une preuve d'orgueil démesuré de ma part.

OFFENSTEIN (OYE 349).- Sans aller aussi loin que M. LACAMBRE, il y a un décret de 1994 qui stipulait 200.000

mouvements, nous pensons que c'est largement suffisant sur Orly. Si jamais on arrive à gérer 200.000 mouvements, on n'a pas l'intention demain d'en gérer 250.000 ou 300.000.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Vous avez déjà posé cette question à la première partie de cette séance et il vous a été fait réponse .

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Je n'ai pas souvenir de la réponse !

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je n'ai pas du tout l'impression qu'on a répondu à OYE 349.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Nous avons dit que nous prenions acte de votre position et que nous nous conformions aux textes qui avaient été fixés par les pouvoirs publics, notamment en terme de limitation de trafic...

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Qui disaient que pour les créneaux horaires il y avait une limite de 20 % qui a été largement dépassée.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- A Orly, on sera très en deçà de l'utilisation du potentiel de cette plate-forme à la fin 2002.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Sur le plan des communiqués qu'ont faits les contrôleurs aériens...

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Si vous le permettez, sous l'autorité de Monsieur le Préfet, je souhaiterais qu'on s'en tienne à notre objet...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Cela va ensemble, on est dans le sujet. Les contrôleurs aériens ont bien dit que leur premier souci est de faire attention à la sécurité. Ils ont bien dit dans leur communiqué, d'une façon très précise, que dans le triptyque sécurité / environnement / capacité, plus on génère de conflits dans une TMA, plus ils doivent s'occuper de la sécurité, mais moins ils peuvent s'occuper de l'environnement.

C'est exactement ce que vous êtes en train de me dire. Vous êtes en train de dire que dans cet endroit-là, il y a des avions qui arrivent ici, vous avez des avions qui arrivent là, on ne s'en était pas rendu ce compte, donc ceux qui vont en supporter les conséquences, ce sont les riverains parce qu'ils vont avoir des avions plus bas.

C'est une explication claire et nette du communiqué des contrôleurs aériens.

Dites-nous de façon claire et nette que dans une certaine capacité, on ne peut pas gérer les problèmes d'environnement, soyez clair et précis.

Ne faites pas semblant de dire que c'est possible !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je vous dis de façon tout à fait claire et nette que le service public de la navigation aérienne suivant les instructions qui lui sont données par les pouvoirs publics, respecte dans l'ordre premièrement les impératifs de sécurité, deuxièmement d'environnement, et troisièmement de capacité.

J'ai la faiblesse de croire que les trois sont compatibles en région parisienne.

M. LACAMBRE (UFCNA).- C'est le contraire de ce que disent les contrôleurs aériens. Faites-les venir à ce bureau et faites leur répéter ce qu'ils n'arrêtent pas de dire en communiqué !

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Ils sont présents dans l'instance institutionnelle de la CCE. Vous le savez très bien.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Il faudra qu'on puisse discuter avec eux. On ne discute jamais avec les vrais responsables des choses.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Il ne faudrait pas que vous parliez au nom des contrôleurs qui sont représentés dans le collège des professionnels aéronautiques.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Et qui ont une liberté d'expression suffisante pour s'exprimer par eux-mêmes.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce que je dis au niveau des contrôleurs n'est que le reflet de leur communiqué. Je peux vous le donner.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Ils vous remercient de rapporter leur point de vue !

Nous passons maintenant à l'aspect sécurité et retard, deux points importants du triptyque dont je parlais au début de mon propos.

Il nous semble que nous ayons amélioré la situation globale sur un certain nombre de points difficiles. Notamment, la sécurité pour ce qui concerne Orly dans cette situation de face à face que l'on voyait tout à l'heure qui était un peu problématique.

Je vais vous montrer sur une diapositive comment nous avons réglé la situation des inverses.

Puis, nous verrons ensuite l'incidence du nouveau dispositif en terme de délais.

Restent des problèmes d'alarme, de filet de sauvegarde à résoudre. Ce sont des problèmes de contrôle.

Pour les inverses, voilà ce qui se passait : lorsqu'une approche était en face à l'Est et l'autre à l'Ouest, nous avions une intersection non nulle des zones de compétence dans ces configurations difficiles, d'autant plus difficiles qu'elles se produisent 1 à 2 % du temps. Ce sont des situations où nous n'avons pas beaucoup de pratique réelle.

Vous voyez que, dans le nouveau dispositif, une zone de protection a maintenant le mérite d'exister entre les deux zones de compétence.

Le filet de sauvegarde : il y a maintenant au sol et à bord deux outils qui sont complémentaires. Le filet de sauvegarde est un outil pour le contrôleur. C'est une extrapolation des positions radars qui sont faites et qui permet d'appeler l'attention du contrôleur sur un rapprochement qui va être dangereux dans les 30 secondes qui viennent. On génère des pistes radar que l'on rafraîchit toutes les 4 ou 8 secondes suivant le cas et, après filtrage, on

sait extrapoler où seront les avions à 1, 2 ou 3 minutes, et appeler l'attention du contrôleur sur un rapprochement qui peut être difficile, pas nécessairement dangereux, dans les 30 secondes qui viennent.

Que constate-t-on ?

On constate que les arrivées au niveau de vol 110, c'est-à-dire à 11.000 pieds, venant du sud-ouest de la région parisienne suivent la trajectoire Eurocontrol, arrivent dans la zone de régulation radar et se posent à Orly. Pendant ce temps, les avions décollent d'Orly sur la piste 4 et passent sous la trajectoire Eurocontrol. Plus ils vont vers le Sud-Est, plus leur distance développée est courte et donc plus il passent facilement sous cette trajectoire. Ceux qui sortent en direction du Sud-Ouest, surtout ceux qui montent bien, ont un temps de vol un peu plus long et ils interfèrent avec cette zone d'arrivée. On a des déclenchements d'alarmes assez fréquents du filet de sauvegarde.

Le deuxième élément de sécurité est ce qu'on appelle le TCAS, le Traffic Awareness and Collision Avoidance System.

C'est un système à bord qui permet, par communication avec les répondeurs radars des avions proches, de s'auto-interroger entre avions et ainsi de savoir où est le trafic environnant.

On a, sur la trajectoire Eurocontrol, des avions stables et des avions en montée sur cette trajectoire de départ. Les avions en montée sont initialement limités soit à 9.000 pieds, soit à 10.000 pieds, les avions volant à 11.000 pieds sur la branche Eurocontrol; or, le système de bord TCAS ne connaît pas encore cette instruction de limitation de montée aux niveaux 90 ou 100 suivant le cas. Il n'y a pas encore de couplage entre ce qui est rentré par le pilote au

niveau de son pilote automatique et le système TCAS, ce sera la version suivante du système.

Les avions en montée voient donc arriver à court terme un avion dans leur voisinage immédiat et ils appellent l'attention du pilote sur le risque de conflit possible alors que le pilote sait très bien qu'il va limiter sa montée soit à 9.000 pieds soit à 10.000 pieds.

C'est un point sensible que nous sommes en train de regarder.

Je me permets également d'appeler votre attention sur la ville de Dourdan. La ville de Dourdan est située à peu près au centre du rayon de ce virage pour alignement sur la trajectoire Eurocontrol. Les habitants de Dourdan sont donc, vis à vis de ce virage, à source de bruit à peu près constante. Je dois dire, là encore, que nous n'avions pas vu le problème. La zone est relativement habitée et nous devons essayer de voir ce que l'on peut faire pour les habitants de Dourdan.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Dans cette zone de déclenchement d'alarme, est-ce que vous n'avez pas déjà pallié en partie le problème ? J'ai un commandant de bord dans mon association qui m'a dit que cela s'était passablement calmé et qu'il avait beaucoup moins d'alertes à bord que précédemment. Est-ce que vous avez en partie résolu le problème ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Le problème est en partie résolu, j'y viens.

Voilà les projets dont vous vous souvenez. Le projet de la Direction de la Navigation Aérienne était plus près d'Orly et un peu plus bas, et vous voyez sur cette carte la

pente de décollage des avions d'Orly vers le Sud. Pour respecter les trajectoires de départ sans avoir trop d'alarmes, provenant tant du filet de sauvegarde que des TCAS, on donne comme je le disais précédemment, ce qu'on appelle une clearance, c'est-à-dire une autorisation de contrôle en-dessous du niveau de vol des avions à l'arrivée. Donc on limite les avions soit au niveau 100, soit un peu plus bas quand on ne peut pas faire autrement au niveau 90, et ensuite on reprend la montée.

En réalité, il y a des avions qui montent plus vite, que l'on plafonne un peu plus longtemps avant qu'ils ne reprennent la montée.

C'est dans ces conditions que nous constatons des alarmes TCAS et ou du filet de sauvegarde. Le filet de sauvegarde est un outil pour le contrôleur, et le TCAS est un outil pour le pilote. On s'aperçoit que les deux réagissent dans le même sens.

Si vous me permettez une parenthèse, vous vous souvenez que dans l'accident près de Fribourg, où deux avions sont entrés en collision, le TCAS d'un avion demandait à un des pilotes de monter et le contrôleur, pour une raison probablement malencontreuse, a pris une autre solution technique et lui a demandé de descendre. Le pilote a obéi au contrôleur, ce qui est normal dans l'état actuel de la réglementation. Celle-ci est en train de changer tant au plan de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale que dans les compagnies, et maintenant la résolution proposée par le système de bord sera impérative pour le pilote. La machine, c'est une orientation qui est en train d'être prise, prendra le pas sur la décision de l'homme. Philosophiquement, on peut en penser ce que l'on veut

M. LACAMBRE (UFCNA).- A votre début de palier, par rapport à la piste, on est à combien de kilomètres au sol ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Sur les points de sortie, Philippe, est-ce que tu peux nous dire à quelle distance on est ?

M. VUILLERMET (ADP).- Il faudrait qu'on regarde de près.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Et l'altitude ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- C'est 10.000 pieds, c'est-à-dire 3.000 mètres. Cet avion-là est à 11.000 pieds, c'est-à-dire 3.300 mètres.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je vais faire une petite réflexion qui peut être philosophique : dans les procédures de moindre bruit au décollage, il y a plusieurs procédures. A Orly, on a choisi en fait de monter le plus vite possible le plus haut. On est bien d'accord ?

M. VUILLERMET (ADP).- Non !

M. LACAMBRE (UFCNA).- Contrairement à de nombreux aéroports, notamment à Bruxelles où les avions montent pour décoller et ensuite forment un palier environnemental où ils réduisent la poussée de façon à moins gêner les riverains. Ils sont plus bas et en poussée minimum.

En étant plus bas, ils font plus de bruit mais étant en poussée minimum, ils font un bruit beaucoup moins élargi. C'est une procédure de moindre bruit qui est employée alors qu'à Orly on monte à toute vitesse au maximum. Vous pourriez résoudre cela sans avoir le palier, en faisant une montée plus légère avec des poussées moteur moins fortes.

Ce serait une position environnementale très appréciée des riverains de proximité jusqu'à 6/7 nautiques d'Orly où on en prend plein les oreilles parce que les moteurs sont poussés à fond.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- On a bien compris.

M. VUILLERMET (ADP).- Les codes d'exploitation d'Orly et de CDG, depuis très longtemps, au moins 25 ans, imposent aux compagnies aériennes dans la partie de décollage initial d'adopter ce qu'on appelle la procédure de décollage à moindre bruit. C'est une procédure préconisée par l'OACI qui est pratiquée sur un certain nombre d'aéroports et qui consiste à monter à puissance de décollage jusqu'à 1.500 pieds, puis de réduire la puissance jusqu'à 3.000 pieds, et à partir de 3000 pieds reprendre la puissance normale de montée.

Cette procédure est appliquée par toutes les compagnies aériennes. L'OACI préconise aujourd'hui de faire une réduction de puissance non pas à 1500 pieds mais à 800 pieds, soit un peu plus de 200 mètres. Cette préconisation est à l'étude pour Orly et pour CDG pour étudier l'impact sur les PEB et PGS.

Cette procédure qui consisterait à réduire non plus à 1.500 pieds mais à 800 pieds permettrait de soulager les

communes particulièrement proches de la plate-forme et situées dans l'axe.

Voilà, la réalité de la procédure de décollage à moindre bruit dans la région parisienne.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Si j'ai bien compris, à 3.000 pieds, soit à environ 1.000 mètres d'altitude, vous remettez les gaz à fond. Quand un avion décolle à Orly...

M. VUILLERMET (ADP).- A puissance de montée normale.

M. LACAMBRE (UFCNA).- 3.000 pieds à Orly, c'est carrément le bout de la piste.

M. VUILLERMET (ADP).- Non !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Ce n'est pas ce que vous nous avez dit lors du dossier du décollage face à l'Est.

M. LACAMBRE (UFCNA).- 3.000 pieds, c'est 1.000 mètres d'altitude, pour un avion qui monte à 5,5°, vous êtes à combien de kilomètres de la piste sérieusement ?

M. VUILLERMET (ADP).- 10 nautiques.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Au doigt mouillé, considérez qu'un avion qui monte bien prend 200 mètres par nautique et qu'un avion qui monte mal prend 100 mètres.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Quand on vous dit qu'à 10 kilomètres d'Orly les avions sont à 3.000 pieds, vous nous dites que ce n'est pas possible !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Pardonnez-moi, je vous ai dit exactement le contraire lors de la présentation de l'étude des départs face à l'Est.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Là, vous nous dites le contraire de ce que vous dites d'habitude ! Quand à 7 kilomètres des pistes, des gens vous disent "les avions sont à 1.000 mètres au-dessus de ma tête", vous dites que ce n'est pas possible. Et là, vous êtes en train de me dire qu'à 10 nautiques les avions sont à 1.000 mètres !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Nous allons voir si mon propos sera un peu plus clair par la suite. Je vous ai parlé du système anti-collision, passons maintenant aux délais.

Si on regarde les délais moyens par vol entre mai 2002 et 2001 et juillet 2002 et 2001, vous vous apercevez que notre objectif de réduction des délais, qui est un objectif fort également pour le service public de la navigation aérienne, a été respecté puisque, tant pour les arrivées que pour les départs, vous pouvez noter des diminutions extrêmement sensibles des délais. Ceci est souligné d'ailleurs au niveau de IATA et des organismes internationaux d'une façon générale.

Pour autant, la situation n'est pas totalement satisfaisante. On s'aperçoit que lorsque les vols ont du retard, ce retard, toutes causes confondues, peut être encore relativement significatif. Vous constatez cependant avec ces chiffres que, d'une certaine façon maintenant, l'apport des services de la navigation aérienne en terme de retard par rapport au total des retards subis par les compagnies commence à devenir, non pas encore marginal, mais est devenu très faible.

D'après cet indicateur, les résultats sont équivalents à Orly, bien que le trafic ait diminué. Ce qui nous permet de dire, du point de vue de la réduction des délais subis par les passagers, que le dispositif de circulation aérienne en région parisienne a atteint ses objectifs.

Les populations survolées :

Encore une fois, cette étude est à affiner, ce ne sont là que ses premiers éléments. Nous avons fait une étude sur des flux de trafic où il y a plus d'un avion par heure. On a considéré qu'en deçà de cette valeur, les résultats n'étaient pas nécessairement pertinents.

Vous avez ici des résultats sur CDG et sur Orly qui donnent les résultats suivants en cumulé :

En ordonnée, sont figurées des populations par tranche de 500.000 personnes et en abscisse des altitudes de survol en mètres.

En face à l'Ouest, vous vous apercevez qu'il y a un "mieux", avec une valeur tout à fait relative de ce mot, pour 1.300.000 personnes avec des gains beaucoup plus importants pour les personnes qui sont survolées par des avions au-dessus de 3.000 mètres.

Lorsqu'on regarde ce qui se passe en face à l'Est, le résultat est moins significatif mais il y a quand même un mieux pour 400.000 personnes pour des avions en dessous de 3.000 mètres.

Les conclusions que je vous présente maintenant recouvrent quatre points :

-Ce bilan est provisoire, l'indicateur de performance environnementale sans pondération est à 80 %;

- Les études sont en cours pour améliorer cet indicateur.

- Les informations sont diffusées régulièrement;

- Nous avons diffusé ces flux de trajectoires que vous trouverez sur le site ADP.

Voilà, Mesdames et Messieurs, la présentation que je souhaitais vous faire, je vous remercie pour votre attention.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- En face à l'Est, si nous obtenons une révision des départs face Est comme l'a proposé le groupe de travail auquel nous avons participé, en pourcentage quel gain d'amélioration peut-on espérer par rapport au dernier graphique que vous avez présenté ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- J'ai du mal à répondre à votre question.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Aujourd'hui, vous dites : "face à l'Est, on a une amélioration minime par rapport aux gains face à l'Ouest". Si on aboutit à un

consensus, dans quelle proportion en pourcentage comptez-vous améliorer les populations survolées ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Lors de la première partie de la réunion de cette instance, dans le rapport que j'avais présenté, vous avez vous même constaté qu'il y avait une amélioration pour une centaine de milliers de personnes sur les trajectoires présentées soit par l'ADEV soit par ADP.

Maintenant, il y a d'autres trajectoires qui vont être proposées, dont une par M. TRON. Je n'en ai pas le descriptif écrit, ce qui serait quand même un avantage certain pour travailler. On doit remettre sur la table l'étude des trajectoires des associations, ce qui va être fait, et en fonction de ces résultats, on verra quelles évolutions connaissent les indicateurs représentatifs des populations survolées.

Ce que l'on sait d'ores et déjà, c'est que les trajectoires, notamment la trajectoire Sud proposée par le collectif d'associations, améliorent sérieusement les conditions de survol sur une partie du Nord de l'Essonne. Simplement, je fais valoir que cette trajectoire avait le défaut, c'est pour cela qu'on l'avait refusée au titre du contenu de notre cahier des charges, de faire survoler par une trajectoire de départ des populations déjà survolées par une trajectoire d'arrivée, ce qu'on a essayé d'éviter autant que possible. On attend une amélioration du résultat du groupe de travail, tout dépendra de la trajectoire qui sera arrêtée.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Concernant le nombre de populations survolées, si on prend le Cédérom de la DGAC au niveau des flux, je vous ferai remarquer qu'il y a 2.300

communes répertoriées sous les flux aériens dans le grand bassin parisien. La population survolée, il y en a pas mal !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Bien sûr.

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Je voulais revenir sur les populations survolées, en fait il s'agit, si je comprends bien, du résultat d'un calcul théorique à partir des altitudes qui sont constatées ou des altitudes théoriques et qui ne tiennent pas compte du niveau de bruit effectivement subi par les populations. Ces niveaux de bruit étant particulièrement liés à la catégorie d'aéronefs, à son ancienneté etc.

C'est pourquoi cet indice qui peut donner satisfaction, à notre avis, mériterait d'être recoupé par une analyse au sol des bruits effectivement perçus par les populations, parce que c'est à ce niveau-là que l'on pourrait vis-à-vis de nos mandants dire qu'il y a effectivement amélioration.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Avec des capteurs, vous voulez dire ?

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Oui, avec des capteurs. Ce calcul théorique est insuffisant pour répondre aux préoccupations des habitants.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- La remarque de M. SOUCHARD est bonne, mais si je me souviens bien, EUROCONTROL avait présenté à la fois le volume de

population en dessous d'une certaine altitude et, en même temps, le volume d'une population indisposée touchée par un niveau de bruit : 50, 60, 70 décibels etc.

Je crois que les deux éléments sont complémentaires pour apprécier les choses.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Monsieur le Préfet, si vous le permettez, lors de la première partie de la réunion de ce comité permanent, j'ai présenté les départs Est et j'ai dit que la trajectoire proposée par l'ADEV n'était pas constructible. C'est un propos que je voudrais nuancer, je regrette que M. BONNETAIN ne soit pas là, je vais lui répondre d'ailleurs par écrit sur ce point.

Je tiens à nuancer mes propos tenus lors de la première partie de la réunion de cette instance, parce qu'ils constituent un raccourci que je regrette.

La procédure présentée par l'ADEV n'est pas facile à construire et elle conduira à une trajectoire très voisine de celle qui vous a été présentée sous le nom de procédure normalisée. On aura un écart entre les deux de l'ordre d'un kilomètre, donc les dispersions de bruit seront quand même très semblables, mais je tiens à présenter officiellement mes excuses à M. BONNETAIN. Mon propos a été trop lapidaire, je souhaite que ce propos soit porté au compte rendu, avec l'autorisation de M. le Préfet.

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Les éléments présentés ce matin ne peuvent que relancer le débat sur l'opportunité d'un troisième aéroport. On ne peut pas y échapper dans la mesure où on voit bien les enjeux pour les populations survolées.

Toutes les populations ne sont pas survolées à la même hauteur. Les questions environnementales ne sont pas vécues de la même façon quand on habite les communes de Valenton ou Villeneuve-St-Georges que je connais bien ou au contraire d'autres communes beaucoup plus éloignées. Nous, on sait bien, et au décollage et à l'atterrissage, que les avions sont au-dessus de nos têtes. C'est de plus en plus difficile pour les populations parce qu'on n'est plus du tout dans les années 1960/1970.

La population de Valenton sur la base d'une pétition demande, non pas de fermer Orly, mais de mieux prendre en compte l'avis des riverains.

Je n'ai pas l'impression que le ministre et les pouvoirs publics prennent la dimension de ce qu'il faut faire aujourd'hui.

Pourquoi un troisième aéroport ?

Une commune comme Valenton est traversée par le TGV et n'est pas loin non plus des trains Corail et de la N6. C'est beaucoup à la fois pour la question environnementale.

Le ministre des Transports pourrait dire de travailler sur la complémentarité des modes de transport. Or aujourd'hui, ce n'est pas le cas. J'entends la SNCF dire : on va faire de plus gros TGV etc. On est dans le domaine de la concurrence. Je ne suis pas sûr que l'utilisateur des transports y voie un intérêt. On a après des problèmes de capacités. Là, les riverains, ce n'est pas un problème qui est pris en compte : on va surcharger la ligne qui a été réalisée à un moment donné sur un certain volume de circulation.

Il faut aujourd'hui jeter les bases d'un dialogue autre que celui qu'on a. J'ai été assez malheureux la dernière fois dans cette salle. Je ne comprends pas bien ! Je viens dans le

cadre d'un mandat qui est le mien et je vois arriver, je le dis et je pèse mes mots, une manipulation politicienne, parce que nous pourrions aussi dans ce genre de manifestation venir à 150 Valentonnais. Ce n'est pas difficile, il y a 450 adhérents de l'association et on va avoir bientôt un millier de pétitionnaires !

Quel est l'intérêt de ce genre de chose ?

Si Aéroports de Paris considère qu'il faut donner la parole à des usagers d'accord, mais utiliser une séance plénière d'un comité permanent de la CCE pour voir arriver ce genre de manifestation, je trouve que c'est tronquer le débat.

On ne parle pas de la même chose et je tenais à le dire solennellement parce que je ne me prêterai pas à une seconde opération de cette nature. Je vous le dis très simplement.

Quant à la démarche sécurité / environnement, je ne sais pas si le riverain peut choisir aussi facilement.

Il y a une crainte réelle : est-ce que l'avion va continuer sa route jusqu'à Orly ? Si demain on nous demandait de choisir entre l'environnement et la sécurité, on choisit les deux. Mais, qu'est-ce que cela veut dire l'environnement si on ne prend pas les mesures pour que les avions atterrissent non pas au milieu de Villeneuve-St-Georges mais bien sur la piste d'Orly ?

Enfin il m'a semblé que le Ministre des Transports n'écrit plus "créneau" mais "mouvement". Ce qui veut bien dire que l'on n'est plus du tout dans la démarche qui était de 250.000 créneaux et 200.000 mouvements. On dit aujourd'hui un créneau = un mouvement. On est à l'avant veille d'augmenter le nombre de créneaux. C'est d'ailleurs ce que le Secrétaire d'Etat, Dominique BUSSEREAU, a dit très

officiellement lors de l'assemblée des gestionnaires des aéroports en disant qu'on pouvait envisager l'augmentation de la capacité d'Orly.

Je crois que dans la notion de créneaux, il y a aussi une notion de sécurité, sans compter la notion d'environnement pour diminuer le nombre de mouvements. Sauf à penser que le ministre est mal informé, je ne peux pas le croire, je suis pour qu'on revienne aussi à la notion de 250.000 créneaux et 200.000 mouvements.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Si vous m'autorisez, Monsieur le Préfet, je dirai simplement que M. le Maire faisait partie, avec ardeur, ainsi que les représentants des compagnies aériennes qui sont là aujourd'hui, des groupes de travail qui ont porté sur l'élaboration de la charte de qualité de l'environnement sonore de Paris-Orly, et que de cette charte était issu le concept des accords "gagnant gagnant" à travers lesquels il y avait à la fois la recherche d'une meilleure qualité environnementale pour les communes riveraines et d'un développement très maîtrisé de la plate-forme d'Orly. C'est très exactement ce que dit la charte, les compagnies aériennes ici présentes pourraient le confirmer.

C'est dans cet esprit de la recherche des accords "gagnant gagnant" que devraient se reprofiler les comités permanents quand ils sont invités à se prononcer puisque c'est ce que souhaitent les professionnels et les associations.

Voilà ce que je voulais ajouter aux propos de M. le Conseiller général.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Je comprends M. LORRIAUX et je suis sensible à son propos.

Il n'a pas manqué depuis deux ou trois ans et depuis 1994 de déclarations de foi, de bonnes intentions : oui, c'est 250.000 créneaux pour arriver à 200.000 mouvements.

Il y a un texte et puis les déclarations de toutes les personnalités, d'Aéroports de Paris, de la DGAC etc. Je vous prends à partie, gentiment, vous en avez toujours rajouté sur la bonne foi, la main sur le cœur, y compris M. AZAM au dernier comité permanent.

Mais il reste que dans les propos officiels, j'ai une réponse écrite du ministre des Transport qui utilise le terme de "mouvement" à la place de "créneau".

Il joue sur l'ambiguïté. Jusqu'à quand ?

Pour l'instant, nous avons tous la main sur le cœur en disant : c'est 250.000 créneaux. Certes. Mais c'est un peu comme les problèmes de sécurité, on voit bien qu'on joue sur les ambiguïtés et qu'il nous pend au nez quelque chose qui sera grave pour nous.

Il a quand même levé la limitation de 55 millions de passagers à Roissy alors que la veille encore, il y avait certainement des gens honnêtes, la main sur le cœur, qui disaient : "c'est une limitation qui ne sera jamais dépassée".

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Je peux rajouter une petite précision à ce disait M. le Maire de Valenton.

Toutes ces communes sinistrées qui partent de Villeneuve-le-Roi et qui vont bien au-delà de Valenton, sont des communes dont les populations sont survolées 100 % du temps, aussi bien par les trajectoires face à l'Est que par les

trajectoires face à l'Ouest. C'est pour cela que je remets l'accent sur les 200.000 mouvements qui me semblent une priorité absolue aujourd'hui.

Notre association compte aujourd'hui 350 adhérents, nous avons signé aussi cette pétition qui est partie depuis une semaine et nous avons déjà 850 signatures.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Cela fait trois ou quatre ans que les ministres parlent de mouvements sauf avant les élections pour M. GAYSSOT qui, à l'Assemblée Nationale, recommence à parler de créneaux et de limitation à 200.000 mouvements. Depuis trois gouvernements, depuis 1994, on rappelle systématiquement l'arrêté qui a été voté. Maintenant je dois dire officiellement que si un jour un ministre ou un régime politique voulait augmenter le nombre de mouvements sur Orly, il en subirait sérieusement les conséquences. Je vous le garantis.

M. LORRIAUX (ADP - SECRÉTAIRE CCE).- Je ferai une suggestion puisque je connais le souci des élus et des associations de la qualité de l'environnement sonore : que l'on puisse présenter lors d'un prochain comité permanent les résultats des stations de mesure de bruit qui sont des indicateurs rarement pris en considération.

Nous avons très récemment à Roissy eu l'occasion de présenter aux maires des communes qui sont équipées d'une station de mesure les résultats. Je pense que nous devons, dans un prochain comité permanent, rendre de compte des résultats recueillis par les stations de mesure de bruit en les insérant dans le dispositif des annonces du Ministre sur la création d'un Observatoire du bruit. Les départements de

l'Essonne et du Val-de-Marne ont aujourd'hui créé des observatoires départementaux. Il est important que ces mesures de bruit soient portées à connaissance du comité permanent et de la commission consultative de l'environnement.

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait, je vous remercie.

M. PERIGAUT (Comité de Défense Thiaisien).- Je suis le représentant de l'association de Choisy-le-Roi et de Thiais.

Je trouve que le travail qui a été fait, c'est très bien, on essaie d'avancer le mieux possible, bien que cela ne corresponde pas tout à fait aux promesses de la Charte.

Par contre, je pense que ce travail ne sera valable que le jour où il y aura un troisième aéroport. On nous a même dit dans des réunions que suivant la puissance des avions, on n'a pas la même trajectoire. Le jour où on aura un troisième aéroport, les gros avions pourront aller sur le troisième, et tout le travail que vous faites en ce moment pourra être surveillé et exécuté. Mais avant l'ouverture d'un troisième aéroport, ce ne sera pas possible.

Hier soir, il y avait encore un avion à 23 h 15 qui a décollé d'Orly sur la piste 4, il n'était pas dans le circuit, il était beaucoup plus à l'Ouest. Après, je l'ai vu tourner et reprendre la direction de l'Est. Pourquoi ? Parce que c'était un gros porteur qui devait être trop chargé.

On manifeste aussi pour avoir un troisième aéroport et à ce moment-là, tout le travail que vous avez fait sera respecté.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je serai intéressé pour avoir l'heure du passage de cet avion, on regardera ce qui s'est passé pour cet avion.

M. PERIGAULT (Comité de Défense Thiaisien).- Il était 23 heures 10.

M. LORRIAUX (ADP - SECRÉTAIRE CCE).- Rappelons, Monsieur le Président, que quand nous avons procédé à l'élaboration de la charte de qualité de l'environnement sonore, nous étions à un niveau de mouvements sur la plate-forme d'Orly qui était de l'ordre de 250.000. Ceci a été considéré comme un acquis à partir duquel l'objectif était de s'assurer que nous mettions en oeuvre des politiques de réduction des nuisances sonores. En particulier, je rappellerai qu'à la charte de qualité était associé un code de bonne conduite et que c'est à travers cela que se situent les gisements de productivité environnementale.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous jouez avec les mots, Monsieur LORRIAUX. Les 250.000 mouvements acquis, c'est faux ! La charte n'a pas été signée par l'UFCNA, on l'a toujours remise en cause. La notion de maîtrise que vous voulez instituer et la notion de réduction qui est le sine qua non pour les associations, vous êtes en train de jouer avec les mots et vous êtes en train d'essayer et vous avez essayé depuis le début de faire admettre aux gens qu'Orly pouvait aller jusqu'à 250.000 mouvements. Les associations sont

contre, la population est contre, et si vous voulez aller contre cet état de fait légal, vous allez avoir des soucis graves !

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Je rappelais simplement la Charte.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Une toute petite parenthèse sur la charte de qualité de l'environnement, Monsieur LORRIAUX, à l'époque où nous ne siégeons pas encore puisque nous venions de nous constituer, j'ai déposé 18 amendements dont je n'ai jamais vu la couleur par l'intermédiaire de M. BONNETAIN. Je n'accuse personne mais je n'ai jamais vu la couleur de ces amendements.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Il y a quelque chose de grave dans cette assemblée. Jusqu'à présent tout le monde considérait - j'ai bien compris que l'UFCNA n'avait pas voté pour - que cette charte de qualité de l'environnement sonore avait été le fruit d'une élaboration collective, tous les corps de métiers étaient présents, et qu'elle contenait - M. LORRIAUX a sa présentation propre bien sûr du travail - des éléments très importants pour notre bagarre future ou pour les gains futurs à avoir.

Quand on lit dans la Charte de l'environnement qu'il faut "avoir un outil efficace" à Orly mais un outil efficace pourquoi ?

D'un point de vue économique, oui bien sûr. D'un point de vue social, oui, c'était très important au moment où les emplois dégringolaient à l'époque. Le troisième point qui était en réalité le premier, c'était le gain environnemental. Le volet environnemental qui doit être amélioré dans chacune

des décisions techniques qu'on doit prendre, comme par exemple ce qu'on a vu tout à l'heure.

Cette charte, j'invite tout le monde à s'accrocher à elle. Sinon on va dériver. On va rebâtir une autre politique. Cela suffit comme ça ! On nous met en cause les mouvements, on nous met en cause les créneaux et demain ce sera autre chose ! Sinon, il n'y a pas de progrès possible.

M. PERIGAUT (Comité de Défense Thiaisien).-

Nous n'avons pas approuvé cette charte à la dernière réunion parce qu'elle était remplie de promesses. Effectivement qu'elle était très bonne, et notre association avait demandé qu'elle ne soit votée qu'un an ou deux après, c'est-à-dire quand vous auriez déjà mis en place les choses promises.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Battons-nous sur les objectifs !

M. PERIGAUT.- Les promesses ne sont pas tenues.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Pour le PEB, il était écrit dans la charte qu'on devait pouvoir trouver des éléments pour soutenir l'urbanisme des centres de ville. Qu'est-ce qu'on nous propose maintenant ? Une possibilité peut-être dans la zone C, mais la zone C, par rapport au coeur de ville...

M. LACAMBRE (UFCNA).- De toute façon, dans le préambule de la charte, il est bien marqué que l'arrêté de 1994 sera appliqué, quoi qu'il arrive.

Si on s'en tient à la charte, l'arrêté de 1994 est immuable, c'est un acquis.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- J'ai eu une information sur l'avion dont vous avez parlé, sous toutes réserves, cela mérite d'être confirmé : 1/ ce serait un avion de CORSAIR...

M. MAGNIN (CORSAIR).- Non, on n'a pas eu de décollage hier soir, je viens de le vérifier. Ce n'est pas nous.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- 2/ Il aurait décollé de la piste 3.

M. PERIGAULT.- Ce n'est pas possible !

M. DUBOIS (OAT-ADP).- 3/ Il serait sorti largement de l'air SONATE et il serait éligible à une amende.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Nous l'avons vu à 23 heures 10.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Ce ne sont que des informations au conditionnel, je souhaite qu'on regarde cela plus précisément. Je présente mes excuses au représentant de CORSAIR.

M. LE PRESIDENT.- Avant de passer au point suivant, je vous propose de faire une courte suspension de séance.

Rapport d'étape du groupe de travail emport.

M. ROBERT (DAC Nord).- Je suis responsable du département navigation aérienne aéroport à la Direction de l'Aviation Civile Nord. Je représente M. REVIRON qui n'a pu venir, il y a des réunions au niveau de la DGAC.

Je vais vous faire une présentation d'un rapport d'étape du groupe de travail "emport".

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Qui représente M. DE BENOIT dans la salle ?

M. BRUNEAU (DNA).- La DNA n'est pas membre à part entière ni du comité permanent, ni de la CCE. Cela étant, à l'ordre du jour du comité permanent et de la CCE, il y a des aspects qui relèvent purement de la DGAC qui sont les volumes de protection environnementale.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- M. BRUNEAU est le patron de M. DE BENOIT.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Est-ce qu'on peut avoir des précisions sur le désengagement de la DGAC sur la circulation aérienne dans la TMA et la reprise en main complète et définitive de la TMA par Aéroports de Paris, alors

que sur les deux dernières années on avait eu une prise en main de la DGAC et d'EUROCONTROL ?

Est-ce que maintenant on peut dire à nos adhérents que la circulation aérienne dans le grand bassin parisien n'est plus que l'affaire d'ADP ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- A la première question, la réponse est non, ainsi qu'à la deuxième.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce n'est pas ADP qui gère la circulation aérienne dans la TMA et dans le grand bassin parisien, c'est la DGAC. Je n'ai jamais pu comprendre, je voudrais bien qu'une fois pour toutes on nous explique ! ADP dit que c'est la DGAC, mais...

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je répondrai quand vous me le permettrez !

M. LACAMBRE (UFCNA).- ... en fait c'est la DGAC/ADP et la DGAC dit : "ce n'est pas nous qui sommes concernés" etc. Donnez-nous des explications vraies, soyez transparents sur votre relation entre ADP et DGAC, DGAC/DGAC et DGAC/ADP. Qu'on sache où on en est. Ce serait la moindre des choses.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Dès que vous me laisserez répondre, Monsieur LACAMBRE !

Dans mon exposé, j'ai employé plusieurs fois le vocable "service public de la navigation aérienne".

Le service public de la navigation aérienne a pour tutelle la DGAC. Voilà la réponse aux deux questions que vous avez formulées. Il n'y a pas de désengagement ou quoique ce soit, la structure est maintenue depuis plusieurs années et elle perdure.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous entretenez la confusion. Je ne sais toujours pas qui est qui et qui est quoi. Je ne sais pas la différence entre DGAC /ADP, et DGAC tout court. J'aimerais que les riverains le sachent. Vous entretenez une ambiguïté colossale.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je vous ai répondu. Vous avez des agents du service public de la navigation aérienne qui sont statutairement parlant mis à la disposition d'Aéroports de Paris.

Le service public de la navigation aérienne est unique et a pour tutelle la Direction Générale de l'Aviation Civile. Il m'est difficile d'être plus clair.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Qui commande ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Le Directeur Général de l'Aviation Civile, encore une fois, est la tutelle de l'ensemble, sous l'autorité de M. le Secrétaire d'Etat aux Transports, lui-même sous l'autorité de M. le Ministre des Transports. Cela me semble limpide !

M. LACAMBRE (UFCNA).- On pourrait être plus précis : à quoi servent les membres DGAC payés par ADP dans la circulation aérienne ?

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je vais vous répondre pour ce qui concerne la Direction des Opérations Aériennes. Sur les 10.000 personnes d'Aéroports de Paris, la Direction des Opérations Aériennes, c'est à peu près 1.300 personnes, dont 700 à 800 fonctionnaires qui sont mis à disposition d'Aéroports de Paris et qui sont rémunérés par la Direction Générale de l'Aviation Civile. C'est mon cas, je sais à peu près de quoi je parle.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Vous êtes DGAC/ADP.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Je suis DGAC mis à disposition d'Aéroports de Paris.

M. LE PRESIDENT.- C'est le cas des autres aéroports, qu'ils soient gérés par Aéroports de Paris ou par des Chambres de Commerce.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Vous faites une confusion, me semble-t-il, entre l'exploitant de l'aérodrome, le service du contrôle du trafic aérien et la tutelle.

Le service public de la navigation aérienne dépend du Directeur Général de l'Aviation Civile sous la hiérarchie que je vous ai indiquée tout à l'heure. C'est très clair, il n'y a pas d'ambiguïté, ni de volonté de cacher quoique ce soit.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Quand quelqu'un de la DGAC me dit : "je ne gère que les aéroports qui ne sont pas concernés par ADP", je voudrais comprendre qui gère les 28 aéroports d'ADP si la DGAC nous dit qu'elle ne gère pas.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Monsieur LACAMBRE, il faudrait que vous relisiez le code de l'Aviation Civile. J'appelle votre attention sur l'article L.219 où il est dit que le Directeur Général d'Aéroports de Paris a une double casquette : c'est le représentant du Conseil d'administration de cet établissement public et c'est également le représentant du ministre en charge de l'Aviation Civile dans cet établissement.

Les textes sont extrêmement clairs, on peut vous donner toutes les références que vous voudrez.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de reprendre le fil de nos travaux.

M. ROBERT (DAC Nord).- Je vais vous faire une présentation du rapport d'étape du groupe de travail emport.

Ce groupe de travail a été animé par la Direction de l'Aviation Civile avec la participation de deux autres services de la DGAC : la Direction des Transports Aériens et le Service des Bases Aériennes.

Les autres participants de ce groupe sont différentes associations (ADEV, CIPE, OYE 349, PEGASE, UFCNA) ainsi que des collectivités locales (Epinay-sur-Orge, Limeil-Brévannes, Thiais et Orly), les professions aéronautiques (Aéroports de Paris, les compagnies aériennes : Air France,

AirLib, Corsair), la FNAN, le syndicat CFE, et les intervenants extérieurs (Airbus, Snecma Moteurs) que nous avons invités pour avoir des éléments d'information sur les réductions technologiques de bruit.

Le constat qui a motivé la création de ce groupe de travail était la diminution régulière de l'emport moyen à Orly depuis 1995. Les questions qui se posent sont de savoir quelles sont les conséquences de cette diminution de l'emport sur le bruit autour d'Orly et également sur le développement d'Orly.

Cette courbe montre de manière imagée la diminution très importante qu'on constate depuis les années 1995, diminution qui d'ailleurs se stabilise relativement depuis trois ans. On a environ un emport moyen de 105/106 passagers par mouvement.

Cet emport moyen est très contrasté entre les aéroports. Vous voyez sur cette courbe qu' Orly par rapport à CDG a un meilleur emport moyen, mais que par rapport à d'autres plates-formes européennes, il y a des différences très importantes : Londres (139) et Tokyo (220).

Ceci montre à l'évidence que la nature du trafic sur une plate-forme a une influence essentielle sur l'emport moyen.

Le groupe de travail a été créé au comité permanent du 10 décembre 2001 avec les objectifs suivants : quelles sont les améliorations que peut apporter l'augmentation de l'emport moyen et comment faire pour obtenir une augmentation de cet emport ?

Les objectifs du groupe ont été débattus lors de la première réunion et le Directeur de l'Aviation Civile, M. REVIRON, a proposé des pistes de réflexions : évaluer

l'incidence globale de l'emport sur les nuisances sonores et étudier quelles sont les solutions qui pourraient être mises en oeuvre pour assurer un développement maîtrisé du transport aérien en Ile-de-France exploitant les complémentarités Orly/ Roissy/ TGV etc.

Mais il a fixé une limite à l'action du groupe dans la mesure où il ne pense pas qu'il soit du ressort de ce groupe de travail d'intervenir dans le choix des avions exploités à Orly.

Nous nous sommes réunis cinq fois entre le 28 février et le 28 juin. Nous avons commencé par nous poser la question de savoir quelles étaient les attentes précises de chacun des participants de ce groupe de travail.

Les élus ont exprimé leurs inquiétudes concernant le déclin d'Orly, suite à la montée en puissance de Roissy qui s'est faite relativement lentement. On a constaté cet effet sur Orly dans les années 1990 alors que Roissy est ouvert depuis très longtemps.

Ces effets ont conduit à des réorganisations, des transferts d'entreprises et des pertes d'emploi qui inquiètent bien évidemment les élus.

L'objectif stratégique des élus est de redonner à Orly un rôle dans le développement économique et social local.

Pour les compagnies aériennes, les problèmes se posent de manière un peu différente. L'exploitation des marchés se fait sur des segments différents, les compagnies aériennes n'ayant pas toutes la même réponse à l'exploitation de ces différents marchés. Ce qui fait que globalement à Orly cohabitent des avions de très grande capacité, ayant une capacité largement supérieure à l'emport moyen qui est de 100/105. Il y a des avions qui emportent régulièrement plus

de 300 passagers et pouvant aller jusqu'à 580 sur certains avions 747 extrêmement chargés.

De l'autre côté, beaucoup d'avions ont une capacité moyenne qui tournent autour de l'emport moyen.

Les positionnements des compagnies aériennes par rapport au groupe de travail emport sont assez proches. Elles n'ont pas exprimé d'opposition systématique à l'augmentation de l'emport mais elles ont émis de nombreuses réserves, en particulier elles souhaiteraient qu'on évite de fausser la concurrence. Elles souhaitent qu'on ne les empêche pas d'adapter leurs moyens à la demande et qu'on ne les oblige pas à mettre en ligne des surcapacités qui les conduiraient à transporter des sièges vides.

Compte tenu de ces réserves très importantes, on peut penser d'ores et déjà à ce stade qu'il sera difficile de trouver des solutions acceptables pour les compagnies aériennes mais comme elles restent quand même ouvertes, la discussion peut néanmoins continuer.

Les associations ont exprimé des positions contrastées.

Des associations préconisent l'augmentation de l'emport moyen pour limiter le nombre de mouvements en espérant que la limitation du nombre de mouvements conduira à une diminution globale du bruit perçu.

Certaines associations préconisent l'exclusion rapide des avions les plus bruyants qui est une mesure beaucoup plus directe par rapport à l'objectif de réduction globale de bruit.

Elles ont également des options stratégiques différentes : certaines mettent plus en priorité la défense de l'environnement que l'équilibre économique de l'aéroport et

des compagnies aériennes, sans pour autant dire qu'elles s'en fichent totalement, c'est pour elles une question de priorité.

D'autres estiment que le développement maîtrisé d'Orly doit rester une préoccupation tout en tenant compte de l'environnement.

Nous avons essayé, lors des réunions suivantes, de rassembler des informations les plus précises possibles sur un certain nombre de domaines qui nous paraissent essentiels à la réflexion.

En particulier, il nous semble important de mieux préciser les caractéristiques de trafic d'Orly.

Il est important également d'analyser pourquoi les gens prennent l'avion et quelles sont leurs demandes et leurs comportements d'achat.

Autre élément à éclairer : comment les compagnies aériennes arrivent à constituer leur flotte d'avions. Pourquoi y a-t-il des avions de telle et telle catégorie ?

Quelles sont les évolutions technologiques qui peuvent être envisagées permettant de réduire l'impact sonore des avions ?

Enfin, on s'est posé la question des règles d'attribution des créneaux.

Pour ce qui concerne les caractéristiques du trafic aérien : il y a des compagnies spécialisées sur certaines dessertes long-courrier, comme la compagnie Corsair par exemple ; certaines compagnies sont plutôt sur des marchés touristiques ; d'autres enfin font plutôt du point à point court et moyen long courrier, desserte métropolitaine ou européenne.

Il en résulte une cohabitation de modules tournant autour de 100 places, entre 50 et 150 places, et des modules de plus de 300 places.

Il semble que la plate-forme d'Orly soit par ailleurs, cela a été exprimé par les compagnies aériennes, une plate-forme assez fragile par rapport à un code international qui draine du trafic avec des accords de partage de codes de compagnies aériennes qui se complètent. A Orly, c'est surtout un aller et retour, point final.

Le comportement d'achat des passagers peut être classé en trois catégories.

Il y a les passagers professionnels, les particuliers, les passagers de loisirs qui ont leurs contraintes propres. Le professionnel cherche à avoir la souplesse maximum et gagner du temps. Les particuliers donnent la priorité à leurs contraintes personnelles. Pour les loisirs, les contraintes sont liées à l'hébergement, d'où les pointes de trafic qu'on peut connaître en fin de semaine ou même le samedi et le dimanche.

Certaines compagnies ont vocation à couvrir les trois segments et d'autres sont plus spécialisées.

Les informations concernant la stratégie de constitution des flottes ont permis de dégager un certain nombre de points qui montrent que ces flottes sont constituées en fonction du segment de marché visé, du type d'étapes et de passagers à transporter, de l'historique de la flotte et de la disponibilité sur le marché du neuf ou de l'occasion d'avions répondant aux besoins de la compagnie, et enfin des disponibilités financières.

Les évolutions technologiques sont menées dans trois directions classiques : la réduction du bruit des

moteurs ; la réduction des bruits des cellules, c'est-à-dire les bruits aérodynamiques ; et l'intégration de procédures à moindre bruit dans les aides au pilotage, notamment les systèmes de gestion de vol. Et enfin, sur les procédures d'atterrissage / décollage et de survol on peut aussi faire des progrès pour réduire le plus possible la trace de bruit au sol.

Les progrès technologiques constants permettent de voir que, pour un type d'avion donné, on arrive à avoir un progrès régulier bien qu'on ne change pas de type d'avion, grâce aux progrès technologiques réalisés sur les moteurs qui peuvent être intégrés au fur et à mesure, le moteur étant toujours compatible avec la cellule.

Par ailleurs, si on considère deux types d'appareils différents, on peut grâce aux progrès technologiques obtenir avec la génération suivante un bruit qui n'est pas forcément supérieur à celui de la génération précédente d'avions plus petits.

On voit sur cette présentation que l'A340-300 au décollage fait près de 96 décibels alors que l'A340-600 réussit à faire 94,5 décibels et l'A380-800 est prévu aussi à 94,5. Ce sont des bruits certifiés.

Depuis 1997, la SNECMA et AIRBUS nous avaient fait part du bilan des bénéfices obtenus avec la recherche technologique qui montre que, depuis 1997, en moyenne le bruit a été diminué de 6 décibels pour une première génération d'avions et sera diminué de 6 décibels pour une génération qui est actuellement en cours de construction puisqu'il a été évoqué l'échéance de 2006, génération qui ne peut plus actuellement intégrer de nouveaux progrès technologiques.

Par contre, dans l'avenir, on voit qu'à partir de 2006 de nouveaux programmes et de nouveaux progrès de la

recherche pourront en intégrer, ce qui situe l'objectif des 10 décibels entre 2014 et 2020.

En ce qui concerne l'attribution des créneaux, on a essayé de se fixer les idées sur les règlements européens qui fixent le cadre général et sur le comité de coordination des aéroports parisiens qui propose les décisions d'attribution de créneaux.

Les objectifs d'attribution de créneaux que nous avons identifiés et qui ne sont pas forcément exhaustifs sont les suivants : l'égalité de traitement ; des réservations de créneaux pour que l'Etat puisse satisfaire aux obligations de service public ; le respect des opérateurs historiques ; permettre l'accès à de nouveaux entrants ; et, dans les derniers textes européens, il y a un début de prise en compte de l'environnement dans l'attribution des créneaux. C'est un tout petit début, me semble-t-il.

Nous avons, par ailleurs, souhaité, à la demande de notre directeur, construire une base de données simplifiée de bruits certifiés. Actuellement il y a des données qui sont disponibles dans nos services mais elles sont un peu difficiles d'emploi parce que tout est précis et que les gens qui s'en occupent ne veulent pas donner des informations qui ne seraient pas parfaitement justes.

Nous avons souhaité avoir une idée simplement. Nous prendrons toutes les précautions nécessaires pour le préciser. Il s'agit d'avoir une base de données, un outil à disposition qui permette de tester des hypothèses d'évolution de l'emport que le groupe pourrait émettre par la suite. C'est un outil d'aide à la décision pour répondre à des demandes d'information en première approximation.

Voici quelques exemples qui montrent ce qu'on peut faire. On voit qu'on peut faire des comparaisons entre avions,

on peut visualiser les marges. En bas du graphique, vous voyez le cumul des marges sur les trois points qui est une notion utilisée mais qui n'a pas vraiment de sens.

Lors de la dernière réunion plénière de notre groupe, il a été décidé de faire une synthèse de nos discussions sur l'évolution de l'emport et ses conséquences sur le bruit et les conditions d'exploitation de la plate-forme. Il est apparu au cours de cette discussion qu'un consensus était relativement difficile à trouver.

Pour l'instant, on en est plutôt à faire le constat parallèle des souhaits : les attentes des différents participants.

A la réunion du 28 juin, les élus ont exprimé de nouveau leurs préoccupations concernant l'économie et la vie locale. Ils souhaitent redynamiser Orly pour créer de nouveaux emplois, disposer d'activités porteuses d'emplois à la place d'activités qui sont parties à Roissy et assurer un développement durable de l'aéroport d'Orly en maîtrisant le bruit.

En terme d'activité aérienne, ils souhaitent qu'on arrive à utiliser cet aéroport avec toutes ses capacités. On pense qu'il serait possible d'augmenter le nombre de passagers de 22 millions actuellement vers 30/35 millions. Ils souhaitent que des avions plus gros soient employés, que des lignes nouvelles long-courrier soient ouvertes et que des activités de fret et de maintenance aéronautique puissent s'installer à Orly.

Les compagnies aériennes ont exprimé à l'issue leur crainte que des mesures autoritaires conduisent à trop devancer la demande, à compromettre l'équilibre économique de leur exploitation à Orly. Ils ne souhaitent pas qu'on réduise les fréquences parce c'est un élément de la

compétitivité aérienne très important, notamment face au TGV. Il faut éviter, d'après eux, d'augmenter la gêne sonore en mettant des avions trop gros.

Leur demande est de rester dans le cadre d'une économie libéralisée du transport aérien et qu'on les laisse poursuivre leur adaptation à l'évolution du marché en mettant en ligne des avions plus importants au fur et à mesure que les besoins apparaissent.

Les associations souhaitent que des mesures réglementaires soient prises pour obliger les compagnies aériennes à mettre en ligne des avions de plus grande capacité et moins bruyants.

Elles demandent aussi de mieux prendre en compte les questions d'environnement lors de l'attribution des créneaux.

Dans les années 1990, une mesure gouvernementale avait été prise pour permettre l'adaptation de la capacité des avions suivant l'importance du trafic sur une ligne donnée. A notre avis, c'est une mesure qui était probablement plus destinée à optimiser l'optimisation des créneaux qu'à réduire le bruit. Cela montre en tout cas que des mesures gouvernementales sont possibles.

A l'issue de cette réunion, un comité de rédaction a été désigné pour établir une première synthèse. Il s'est réuni le 20 septembre et un rapport de synthèse est en cours de rédaction. Un rapport d'étape, qui a été joint à votre convocation, a été réalisé. Nous poursuivons le travail de synthèse la semaine prochaine puisque nous avons programmé une réunion.

En conclusion, on peut souligner qu'il y a beaucoup de contraintes à respecter par rapport aux objectifs du groupe :

Il faut maîtriser l'évolution du bruit autour d'Orly : si on met des avions plus gros il faut s'assurer que cela ne conduit pas à augmenter les nuisances sonores.

Il faut préserver la compétitivité des compagnies aériennes et de l'aéroport.

Il faut préserver également les intérêts de la clientèle en maintenant les fréquences, sinon on risque d'avoir une désaffection.

Il faut aussi concilier les intérêts des différents opérateurs à Orly. Il ne faut pas qu'une mesure soit bonne pour une compagnie et mauvaise pour une autre.

Il faut également intégrer les règles internationales sur la concurrence notamment, puisque la commission européenne y veille particulièrement.

Et puis intégrer les préoccupations environnementales européennes, développer Orly sans augmenter les nuisances.

Voilà les contraintes.

Nous avons esquissé des pistes de solution lors de notre dernière réunion. Il y en a quatre qui peuvent être dégagées pour le moment.

Il n'y a pas de rejet a priori de mesures de régulation de l'emport, à condition de tenir compte des suggestions des partenaires ;

Intégrer les préoccupations environnementales lors de l'attribution des créneaux paraît être une piste à envisager ;

Comment profiter des progrès technologiques en favorisant le renouvellement des appareils opérants à Orly : si on remplace les appareils les plus anciens, même chapitre 3, par des appareils plus récents, on est toujours gagnant. Mais lorsqu'on passe à des avions plus gros, il faut aussi que les avions plus gros soient plus récents parce que les avions plus gros mais de la génération actuelle et qui existent actuellement dans les compagnies aériennes vont sûrement ajouter du bruit.

Accompagner toute croissance de la demande : c'est le cas idéal, si la demande de trafic à Orly augmente en terme de passagers, ne faudrait-il pas essayer de voir si on ne peut pas favoriser dans ce contexte l'augmentation de l'emport, sans augmenter le bruit global, ce qui oblige à bien contrôler le type d'appareil ?

Toutes ces pistes de solution n'ont pas été débattues de manière approfondie.

Nous proposons qu'une deuxième phase du travail du groupe soit maintenant menée. Nous avons fait le point des informations de base nécessaires, nous avons un outil qui commence à se développer et nous pensons pouvoir dans une deuxième phase aller un peu plus loin dans l'approfondissement de ces pistes de solution.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Qui souhaite la parole ?

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Deux questions : une de détail et une plus importante.

La question de détail : je n'ai pas vu Ile-de-France Environnement parmi les membres du groupe. Je n'en fais

pas une affaire considérable mais à l'occasion, si vous le rajoutiez, ce serait bien.

Une question plus importante : j'avais émis l'idée qu'il faut développer Orly en termes d'emplois et d'activités économiques, et je crois que tout le monde est d'accord, les élus et les associations, mais nous sommes pris dans la contradiction dont on ne peut pas se sortir a priori qui est : si nous augmentons l'emploi du fait d'une augmentation du trafic aérien, d'une façon ou d'une autre, même à créneaux constants, on augmentera le bruit. Et vous l'avez dit à plusieurs reprises, si on n'a plus que des gros-porteurs à Orly et si on arrive au chiffre qui a été fixé par M. GAYSSOT et qui reste encore dans les esprits de 35 millions de passagers à Orly, il est illusoire de penser que ce trafic serait fait à bruit constant.

On est là dans une contradiction qu'il faut assumer. J'avais dit avec certains qu'il faut maintenant, puisque nous avons quelques années devant nous, chercher à diversifier l'activité d'Orly.

Autrement dit, on est toujours dans le schéma d'une plate-forme qui ne vit que par et pour le trafic aérien. Tant qu'on restera dans ce schéma de figure, on ne s'en sortira pas, on pourra discuter à perte de vue sur la priorité à donner à l'emploi ou la priorité à donner à l'environnement.

Par conséquent, il faut que, dès à présent, parce que c'est une affaire de longue haleine, on se pose la question d'une diversification de la plate-forme d'Orly en terme d'activités, peut-être prioritairement d'activités liées au trafic aérien mais pas obligatoirement.

Il nous serait tout à fait satisfaisant et intéressant de savoir si ADP ne peut pas aider à cette reconversion partielle, je n'aime pas beaucoup le terme de reconversion

parce qu'on n'en est pas au stade de la fermeture de l'aéroport d'Orly mais à celui de la diversification de ses activités pour sortir d'une contradiction insoluble.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Je trouve honnête le rapport d'étape, bien que je ne sois pas forcément d'accord sur certaines appréciations, mais vous le savez.

Il y a un défaut, toutefois : quand vous parlez, vous professionnels de façon générale, du bruit, vous avez sans doute à l'esprit le niveau global du bruit à un moment donné. Autrement dit, quand un avion passe, s'il est plus gros, c'est vrai qu'il fera plus de bruit qu'un petit. Pour vous, c'est ça le bruit.

La charte de qualité de l'environnement sonore appelait l'attention sur le fait que, pour ce qui est de la gêne ressentie par les riverains, il y avait plusieurs éléments à prendre en compte : le bruit effectivement du passage de l'avion pendant un temps donné, ensuite la multiplication des événements sonores dans la journée, et ce n'est pas vrai qu'un gros avion embêtera plus les gens que cinq ou six avions plus petits.

Je dis cela parce que se pose nécessairement, à un moment donné, la question essentielle qui a été vue au départ sur : pourquoi un examen de l'emport ?

Ce n'était pas pour faire tourner un groupe de travail, mais c'était pour dire dans quelle mesure l'élévation nécessaire de l'emport parce qu'il avait dégringolé avec la mise en concurrence folle des compagnies aériennes sur la métropole, pouvait être améliorée, avec comme visée effectivement de diminuer le nombre de fréquences ? Donc diminuer un des éléments qui caractérise le bruit.

L'idée de départ était celle-là, avec comme objectif d'arriver à un développement durable parce que c'est la notion à la mode qui sera profitable à la fois pour le social mais surtout pour l'environnement.

C'est dans ces termes-là qu'il faut poser le problème de l'emport, sinon on peut continuer pendant des quantités de réunions à en discuter.

Il apparaît assez vite que l'élément qui peut déclencher les choses, c'est une régulation publique. Vous n'écartez pas la chose mais il y a des pistes sur lesquelles on doit pouvoir avancer.

Par exemple, sur la gestion des créneaux horaires, il y a maintenant une idée qui vient de l'Europe, vous l'avez mentionnée tout à l'heure, il y a une directive européenne, me semble-t-il, qui impose l'idée de faire que cette gestion de créneaux horaires introduise des éléments environnementaux de façon à ce que localement on puisse faire des choses à Orly, par exemple empêcher tel ou tel avion de venir, quand il est bruyant etc.

Dans cette gestion de créneaux horaires qui est actuellement une gestion monopolisée par les professionnels, ce sont les compagnies aériennes qui se répartissent les créneaux, qu'une porte soit ouverte à des représentants d'associations et à des élus, non pas pour faire le travail technique à la place des compagnies, mais au moins pour qu'il y ait de la transparence et qu'ils puissent alerter.

C'est tout de même des choses qu'on peut faire !

M. ROBERT (DAC Nord).- Je ne sais pas si on peut le faire mais c'est une piste de réflexion qui a été exprimée dans le groupe. Je crois qu'il faut réfléchir encore avec

notamment la Direction des transports aériens pour voir comment, dans la pratique, cette idée peut être éventuellement mise en place. Pour l'instant, c'est une idée très préliminaire par rapport au système lui-même. Mettre en place cette idée nécessite que les acteurs soient concertés et se mettent d'accord.

Sur les autres questions que vous avez soulevées, sur la diversification à Orly, j'en ai un peu parlé au cours de l'exposé, mais il est vrai qu'au niveau des perspectives, je ne l'ai pas repris. Il m'a semblé tout de même que la réflexion au cours de nos réunions n'avait pas été beaucoup approfondie sur ce point. C'est pour cela que je cité cette préoccupation dans les avis des différents participants, des élus locaux notamment, mais par contre dans la pratique : qu'est-ce que c'est ? Les compagnies aériennes présentes ont leur secteur, ce n'est pas elles qui peuvent nous dire vers quoi on peut aller à Orly.

Peut-être faudra-t-il indiquer dans le rapport final que c'est une éventualité qui a été proposée par différents participants.

Sur la question que vous me posiez, Monsieur BEAUBILLARD, sur la notion du bruit, sur les événements de bruit par rapport à la dose de bruit, on est parfaitement conscient qu'il n'y a pas que l'événement qui compte, même si l'événement est quelque chose qui est très mal perçu. Vous pouvez avoir des avions relativement peu bruyants, lorsqu'apparaît dans un flux d'avions relativement peu bruyants un avion qui émerge au niveau sonore, on y est sensible.

En ce qui concerne le trafic à Orly, on pourrait dire qu'on peut augmenter l'emport en diminuant les fréquences, en considérant qu'on aurait la même quantité de passagers à

transporter. Or les compagnies aériennes nous disent que si on diminue les fréquences, cela va diminuer la compétitivité et l'attrait du transport aérien et par conséquent, diminuer la clientèle. On diminue les fréquences et probablement qu'on va diminuer le nombre de mouvements nécessaires.

M. MAGNIN (CORSAIR).- Je regrette qu'il n'y ait pas plus de compagnies aériennes, mais je dois dire que je constate une chose depuis dix ans : finalement le transport aérien français, c'est 20 milliards de recapitalisation pour les compagnies nationales, ce qui leur a permis de rebondir, c'est un des plus grands opérateurs d'Orly aujourd'hui qui pour l'instant est soutenu artificiellement par le gouvernement avec un trou de 100 millions d'euros, c'est-à-dire qu'on frôle le milliard, une compagnie Air liberté qui avait déposé le bilan en 1995 pour déjà un montant d'un milliard de Francs.

On nous parle d'emport, de tas de choses, mais je note que chez Corsair on a privilégié l'emport, qu'on est la seule compagnie à avoir eu 9 exercices bénéficiaires sur 11, et la seule compagnie à ne pas avoir eu d'aide d'Etat depuis dix ans sur cette plate-forme. On constate une distorsion totale de la concurrence, donc une distorsion qui touche la totalité de ce qui l'opérationnel d'Orly. On parle de l'augmentation des fréquences des compagnies aériennes, on s'aperçoit que dans ce qu'elles ont fait face à Air France depuis dix ans, c'est un échec total financièrement. Il faut appeler un chat un chat : aujourd'hui, on est dans une incapacité pour les compagnies aériennes de la plate-forme d'Orly d'arriver à un véritable équilibre. Il y a quand même quelque chose qui ne va pas.

Si le gouvernement ne soutenait pas artificiellement la compagnie Air Liberté, le problème de l'emport se poserait

déjà nettement moins. Je pense que si nous étions entre opérateurs privés, avec cette menace permanente de déposer le bilan quand on fait des bêtises, je pense que déjà au niveau de l'emport, je peux vous rassurer, cela se passerait nettement mieux et il y aurait peut-être moins de mouvements, j'ose le dire, et il aurait peut-être une plus grande clarification de ce qu'est le transport aérien.

On n'a jamais vu - un certain nombre de pays occidentaux en tirent les leçons - la distorsion de concurrence amener le transport aérien à avoir un développement sain.

C'est exactement le problème de fond de ce qu'est en train de vivre la plate-forme d'Orly.

Je crois que, dans notre notion d'emport, on n'insiste pas assez sur cette notion : le fait que la non distorsion de concurrence déjà réglerait beaucoup de choses dans ce pays. On est dans un pays qui a perdu toute raison sur le plan du transport aérien. Voir un de mes concurrents qui a cessé de payer Aéroports de Paris depuis un an - d'ailleurs on va interpellier en tant que compagnie aérienne Corsair les responsables de ce pays sur la réelle distorsion de concurrence - montre qu'on est dans un cadre totalement démagogique.

Ce cadre démagogique rejoint l'utilisation de la plate-forme. On peut dire tout ce qu'on veut sur le nombre d'emplois qu'on va créer, tant qu'on n'a pas une position claire sur le plan économique de ce que doit être le transport aérien en France, on n'arrivera pas à solutionner le problème.

On a une grande compagnie, Air France, qu'on a redressée avec l'argent des contribuables mais qui, en même temps, depuis quatre ou cinq ans, a prouvé qu'avec l'argent du contribuable, on pouvait clarifier les choses. M. SPINETTA l'a dit très clairement : "Je ne m'attends plus à avoir d'autres

aides de l'Etat, on n'en aura pas deux fois". Air France a le mérite de s'engager sur la voie de la privatisation, mais que le gouvernement cesse de soutenir en permanence des compagnies déficitaires ! On voit Air Littoral qui demande à nouveau une aide, M. DUFOUR aura réussi l'exploit de vendre quatre fois sa compagnie aérienne en 5 ans. Je constate encore une fois que cette compagnie demande 15 ME. Qu'est-ce que c'est que ce transport aérien français ?

Je vais m'arrêter là mais il est extrêmement important que tous ensemble on soit conscient que la notion de la clarté économique du transport aérien sera la base à Orly et à Roissy de plates-formes aéroportuaires saines et constructives.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Il y a des compagnies américaines qui sont sous perfusion en ce moment et pourtant c'est aux Etats-Unis !

Il faut faire un débat sur la question, je ne suis pas opposé, mais vis-à-vis de l'emport prenons aussi Orly telle qu'elle est avec ces compagnies qui sont différentes. Il y en a qui font du long-courrier et celles-ci sont en dehors de la problématique de l'emport.

Corsair, je ne vois pas pourquoi on irait embêter Corsair alors qu'elle n'est pas touchée par cette question.

M. MAGNIN (CORSAIR).- Nous l'avons dit dans la réunion emport, nous sommes quand même dans un pays où le chemin de fer est archi-subsventionné et la plupart des pays européens n'ont pas réglé cette histoire. Nous sommes actuellement dans une situation économique où les

compagnies aériennes sont concurrentes d'un système qui est ultra subventionné.

C'est vous-même qui soulevez ce point, cela entraîne des réflexions sur le plan de ce que devrait être la clarté économique de tout cela.

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Il faut aussi donner une dimension du coût social. Je ne veux pas polémiquer, gardons-nous d'aller chercher chez le voisin les difficultés qu'on ne peut pas résoudre chez soi. Dans le domaine du privé, j'ai en mémoire le patron du MEDEF qui, il n'y a pas si longtemps, a déposé le bilan de sa compagnie aérienne. Je préfère avoir des chemins-de-fer tels qu'ils sont en France plutôt que ceux de l'Angleterre et d'ailleurs. C'est une certaine conception du service public.

M. DELELIS (OYE 349).- Il y a même aussi la politique agricole qui est subventionnée et ce n'est pas proprement français. Je crois que la France et les compagnies aériennes françaises sont arrosées par cette déréglementation qui fait que, depuis maintenant dix ou quinze ans, on est en train de se chercher. On ne peut pas dire à la France c'est parce qu'il y a du service public que les riverains sont arrosés de bruit . Ce serait des raccourcis qu'il vaut mieux éviter.

Par contre, je pense que la réglementation éviterait ces distorsions, y compris en matière de bruit.

La raison de l'emport a été celle-là d'abord : les riverains ont plus d'avions pour moins de passagers transportés. Il y a un problème qui ne va pas ! Plus d'avions,

c'est plus de bruit, c'est le bruit d'un événement multiplié par le nombre d'événements.

Il y a un problème réel. Bien sûr qu'il y a l'ouverture de la plate-forme de Roissy qui est montée en charge de manière douce pour ensuite exploser. Le Hub d'Air France en est un élément. Je ne critique pas Air France d'avoir eu cette politique-là, c'est un fait économique important.

Quand vous présentez le premier tableau sur l'emport moyen, il serait bien de voir la synthèse avec le nombre de mouvements sur ces aéroports, sinon cet indicateur pourrait être mal traduit. Il y a peut-être moins d'emport mais pour moins de mouvements qu'à Roissy.

Sur l'emport, la raison première qui présidé à la constitution de ce groupe, comme le disait Gilles BEAUBILLARD, devrait permettre de remettre en tête le chapitre environnement. Il faut toujours avoir cette notion en tête.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- De façon plus terre-à-terre, sur Orly aujourd'hui il y a un progrès dont nous pourrions bénéficier très rapidement, c'est l'élimination de la troisième flotte d'Orly composée de T 80/83. Ce sont des appareils extrêmement bruyants et polluants qui emportent peu de passagers.

Je sais que cette élimination est prévue dans cinq ou six ans, c'est beaucoup trop long. L'élimination très rapide de ces appareils qui sont souvent des chapitre 3 parce qu'ils étaient des chapitre 2 hushkittés qui sont passés dans l'autre chapitre, serait un gain pour tout le monde.

M. ROBERT (DAC Nord).- On a noté toutes les remarques. Ces questions sont évoquées par le groupe et à partir des réunions futures, je pense qu'on ira plus sur le fond que dans les premières réunions. Avec les réflexions qui ont été émises, on voit bien qu'on n'est pas arrivé au bout du processus de réflexion, c'est pour cela que je demande, si le comité en est d'accord, que nous puissions continuer ces travaux pendant quelques mois.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des oppositions ?

...

On vous demande surtout de rapporter fidèlement les remarques de tous ceux qui se sont exprimés aujourd'hui.

M. ROBERT (DAC Nord).- Le rapport fait état des positions de chacun des participants individuellement. La difficulté est de faire une synthèse et je ne sais pas si on sera capable de sortir une synthèse consensuelle de ces réflexions. Il y a néanmoins un espoir avec les différentes pistes qu'on a signalées, et éventuellement d'autres qui pourraient être émises ultérieurement.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Je vous propose de passer au rapport suivant.

Rapport d'étape du groupe de travail sur la qualité de l'air.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Je vais intervenir au nom de M. Jean-Claude GAZEAU, Directeur-Adjoint de la DRIRE, qui a présidé le groupe de travail commun au deux CCE Orly et Roissy sur la problématique de la qualité de l'Air.

Ce sera, Monsieur le Président, une présentation très courte dans la mesure où le rapport de Jean-Claude GAZEAU a été fait devant le comité permanent de CDG le 16 octobre et que l'impression de ce rapport sera annexée à ce compte rendu.

Le groupe de travail a été constitué à la demande commune des deux CCE de Paris-CDG et d'Orly.

Trois réunions ont été tenues sous la présidence de Jean-Claude GAZEAU, Directeur Adjoint de la DRIRE Ile-de-France. Je me ferai le représentant de M. LACAMBRE pour dire que tous les membres du comité permanent se sont félicités de l'excellence de la présidence de M. GAZEAU et de sa très grande courtoisie et ouverture d'esprit. Je pense traduire ici fidèlement l'opinion des participants.

Deux autres réunions ont eu lieu respectivement au mois de mai et au mois d'octobre pour faire un point sur les méthodes de travail de ce groupe.

Les méthodes de travail se sont inspirées des travaux qui sont menés dans le cadre de la loi sur l'air et dans le cadre de la mise en place du plan de protection de l'atmosphère qui a été initié par le préfet de Région et le préfet de police de Paris.

C'est à la demande des associations et sur l'orientation du Président du groupe qu'il a été convenu que le groupe de travail qualité de l'air, commun aux deux plateformes, travaillerait en groupe miroir des groupes de travail installés dans le cadre du PPA, puisque le PPA a retenu pour la première fois comme source fixe d'émissions polluantes les sites aéroportuaires. C'est dans ce cadre-là qu'il a été décidé que ce groupe jouerait une réflexion de travail en miroir et en complémentarité au lieu d'avoir des effets, soit de redondance, soit de percussion des argumentations.

Le groupe de travail a auditionné toute une série d'acteurs, en particulier les motoristes avec un exposé de la SNECMA. Le groupe a surtout auditionné AIRPARIF en la présence de Dominique GOMBERT, Directeur Adjoint d'AIRPARIF, qui a fait un point complet sur les études menées par AIRPARIF autour de l'aérodrome de Roissy et de l'aérodrome du Bourget, étude qui avait mobilisé plus de 200 points de mesure et quatre camions d'AIRPARIF pour l'ensemble des tests.

AIRPARIF qui intervient d'ailleurs au Conseil d'Administration d'Aéroports de Paris, a fait un diagnostic extrêmement complet qui sera poursuivi sur la plate-forme d'Orly en 2003 et qui met en évidence un certain marquage des sites aéroportuaires dans les gros contributeurs de pollution atmosphérique, sans pour autant déceler des présences dont les seuils seraient de nature à alerter tant sur le plan de la santé que sur le plan de la concentration la population francilienne.

60 communes sur les deux aéroports du Bourget et de Roissy ont fait l'objet de mesures, 200 sites avaient été prédéterminés par AIRPARIF qui y a ajouté quatre camions laboratoires mobiles. Il n'y a pas de marquages particuliers de

la pollution liée au transport aérien, on retrouve les marquages qui sont liés à la pollution routière en général. Il y a de vraies difficultés à identifier et traçabiliser les impacts respectifs des trafics routiers et aériens.

Il a été décidé par conséquent d'affiner les campagnes de mesure de telle manière à croiser les données pour déterminer l'impact propre des infrastructures aéroportuaires.

On a cependant noté une concentration de NO₂.

Le groupe de travail mis en place dans le cadre des deux CCE doit, comme le groupe de travail PPA, se mettre en position de faire des propositions. M. GAZEAU de la DRIRE hier soir m'a informé que le groupe de travail PPA s'était réuni le 18 novembre, qu'il a déjà commencé son travail d'inventaire des propositions et qu'il a déjà retenu une trentaine de propositions. Son objectif maintenant est d'aller vers une sélection de ces propositions de manière à avoir un bouquet final d'actions qui pourrait être présenté dans le cadre du PPA d'une dizaine d'actions prioritaires, en tenant compte des quatre sources de pollutions identifiées : les sites industriels, les sites biogéniques, le transport routier et le transport aérien.

A partir de là, un bouquet de propositions sera soumis au préfet de Région pour une échéance de PPA qui devrait se situer en octobre 2003.

Voilà les travaux qui ont été menés par le groupe de travail Qualité de l'air. Encore une fois, il s'est inscrit dans un travail de coopération en miroir avec les groupes de travail issus sur la loi de l'air et la mise en place du PPA, avec un tout léger retard puisque le bouquet final des propositions structurant les actions en matière de réduction d'émissions

polluantes devait être finalisé pour le deuxième semestre 2003.

Voilà, Monsieur le Président, ce qu'au nom du groupe de travail et en l'absence de Jean-Claude GAZEAU empêché, je devais vous restituer.

M. LACAMBRE a souhaité pouvoir distribuer avec votre permission un certain nombre de...

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je voudrais bien être intervenant parce que j'ai fait partie du groupe de travail sur la qualité de l'air.

On en est au niveau de la pollution du trafic aérien à peu près au stade concernant le bruit des avions, il y a sept ou huit ans, quand ADP nous disait : "Les avions font du bruit ? Mais non ! Voyons, ils ne font pas de bruit !"

On en est à peu près là au niveau de la pollution.

Ils ont essayé de faire quelque chose, mais je ne vois pas trop la collusion qu'il peut y avoir à essayer de comprendre et essayer de minimiser la pollution du trafic aérien.

Il y a eu un refus constant au niveau du groupe de travail sur la qualité de l'air de considérer la pollution du trafic aérien en production et non pas en réception.

En réception, on peut être flou complètement. AIRPARIF a dit : "oui, effectivement, puisque les avions ont des moteurs à combustion, cela doit polluer".

AIRPARIF met des stations un peu partout mais vous comprenez bien qu'on ne peut pas différencier la production de NOX du trafic aérien avec la production de NOX du trafic routier. On est incapable de le faire. On met des stations près

d'un aéroport et on en conclut que les avions doivent polluer mais comme il y a l'autoroute à côté, est-ce que ce n'est pas le transport routier qui pollue ?

On est dans une espèce de vague et on refuse systématiquement de calculer en production alors qu'ADP a donné les chiffres de production. ADP a donné les chiffres, la transparence est arrivée depuis 2001, cela fait deux ans qu'on a les chiffres de production LTO du trafic aérien, après des demandes réitérées pendant un an et demi de ma part !

Maintenant nous les avons. En production, ADP annonce 54.000 tonnes de production par an de NOX. On le donne en production, c'est ADP qui le donne.

Nous avons été chercher les normes officielles européennes de calcul voiture des constructeurs des années 2000 et on trouve que, pour une journée de pollution du trafic aérien qui est de 14,79 tonnes, on arrive à 1.972.000 voitures à essence qui font 50 kilomètres.

Ces chiffres sont incontestables. C'est simplement un problème de 6^{ème} !

Je voudrais que ce soit mis bien clairement, que ce soit bien explicité, qu'on ne revienne pas dessus, qu'on n'essaie pas de rouler les riverains dans la farine et qu'on n'essaie pas de leur faire prendre des vessies pour des lanternes.

Le trafic aérien pollue énormément et les conséquences de la pollution sont néfastes pour la santé. Je voulais le dire.

Quand on essaie de différencier les sources de pollution d'un aéroport, vous avez quatre ou cinq sources de pollution :

La pollution du trafic aérien est calculée en norme LTO qui est la pollution de chaque avion pendant trois minutes au décollage et quatre minutes à l'atterrissage. L'avion ne pollue pas après !

Ensuite, vous avez la pollution inhérente à l'aéroport qu'ADP a bien voulu nous communiquer pour la première fois, c'est historique, qui est de 185.000 tonnes de CO₂, à laquelle il faut rajouter la production NOX de l'aéroport.

Il faut rajouter aussi la pollution induite sur le trafic routier au niveau du fret et au niveau des passagers des gens qui vont à l'aéroport.

Un aéroport est une industrie extrêmement polluante.

M. DUBOIS (OAT-ADP).- Le chauffage urbain aussi.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Est-ce qu'il faut complètement gommer cette chose-là ? Est-ce qu'il faut faire des comités permanents pour noyer le poisson ? Je ne suis pas du tout d'accord et je m'insurge. J'accuse !

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- J'entends les positions de principe de M. LACAMBRE qui nous a fait l'honneur de participer au groupe de travail. Le groupe de travail étant en miroir du groupe de travail PPA qui est placé sous l'autorité de M. le préfet de Région, je suggère que ce comité de travail sous la présidence de M. GAZEAU continue son travail. Nous avons une prochaine réunion prévue au mois de janvier. Le rapport d'étape sera fait dans le premier

trimestre 2003, et certainement que les observations de M. LACAMBRE seront prises en compte.

Je rappelle que, outre l'expertise de M. LACAMBRE, plusieurs centaines d'experts ont été identifiés. Nous vous avons donné l'ensemble des accessibilités au site extranet de la DRIRE ainsi qu'aux travaux du PPA. L'ensemble de ces documents sont accessibles. Nous travaillons en dynamique, associations, professionnels, et sous l'autorité de l'Etat dans un contexte puisque nous sommes bien dans le cadre de l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère en région Ile-de-France.

Je suggère que nos travaux continuent, la prochaine réunion du groupe de travail devant se tenir au tout début de l'année 2003.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je suggère que le préfet de Région demande que les considérations associatives et les chiffres que j'avance qui ne sont pas les miens... Vous n'arrêtez pas de répéter que ce sont mes chiffres ! Quels chiffres sont à moi ? Ce ne sont que des données ADP.

Les chiffres au niveau des normes voitures, je ne les ai pas inventés, je les ai pris dans les rapports officiels. Pourquoi continuez vous à persister à dire que ce sont "mes" chiffres ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Merci, Monsieur LACAMBRE, de bien vouloir utiliser nos chiffres.

M. LACAMBRE (UFCNA).- J'insiste pour que ce que j'ai dit soit pris en compte et mis dans les rapports. Cela a été refusé jusqu'à maintenant systématiquement.

M. LE PRESIDENT.- En tout cas, ce sera mis au compte rendu et on pourra tous s'y reporter.

Monsieur le Maire ?

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Est-ce qu'on peut penser que ce travail va aussi prendre en compte un volet santé ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- A l'évidence, oui.

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Là-dessus, on aura du mal à démontrer qu'il n'y a pas de pollution ou alors il faut habiter très loin d'Orly.

Je crois qu'il y a un vrai problème sur la santé des Franciliens et quelles mesures seront préconisées s'il y a un volet santé ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Monsieur le Préfet, je vais peut-être vous céder la parole car je pense que les considérants de la loi sur l'air et de la mise en place du PPA s'inspirent bien évidemment de considérations sur la santé de nos concitoyens.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Ce n'est pas vrai que cela tient compte de la santé. Il n'y a aucune industrie en France qui a le droit de faire ce qu'a fait le trafic aérien en Ile-de-France. Vous avez annoncé, chiffres en mains, c'est vous qui les avez donnés, une augmentation de 300 tonnes pour l'année de production de NOX. Quelle est l'industrie française actuellement qui a le droit d'augmenter sa production de NOX de 300 tonnes/an, à part le trafic aérien ? En dépit de tous les décrets, de toute les lois ! C'est une horreur votre position !

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Je ne peux pas me substituer au préfet de Région qui préside aux travaux du PPA mais les travaux du PPA sont inscrits dans un calendrier très identifié par l'ensemble des acteurs à la fois du groupe de travail PPA et du groupe de travail aéroport.

Je pense que les associations qui ont participé au groupe de travail qualité de l'air sont aujourd'hui satisfaites du niveau d'information et du niveau de production intellectuelle qui ont été faits sous la présidence de M. GAZEAU. La prochaine réunion aura lieu en janvier et l'élaboration définitive des forces de propositions, les 10 actions recensées comme prioritaires dans le cadre du PPA, sera certainement réalisée dans le premier semestre 2003. Et à ce moment-là, nous aurons toutes les informations pour apprécier votre contribution.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Juste une question. Tout à fait au début de votre propos, vous avez dit que nous aurions, les membres du comité permanent, la documentation. Vous confirmez ? Nous allons l'avoir dans les jours qui suivent ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Comme il se fait de coutume dans nos réunions, annexée au rapport de M. GAZEAU et dans ce compte rendu.

De la même manière, vous avez été informés par M. GAZEAU en séance de groupe de travail des deux sites sur lesquels vous pouvez vous connecter et qui vous donnent la restitution des travaux AIRPARIF et la restitution des travaux du PPA mis en place sous l'autorité du préfet de Région.

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Vous avez fait allusion à une campagne de mesure qui serait faite au niveau d'Orly, après la campagne faite au niveau de Roissy.

Comment le comité permanent sera-t-il informé des modalités de cette campagne ?

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- C'est AIRPARIF qui fait la campagne.

M. SOUCHARD (Ile-de-France Environnement).- Oui, mais le comité permanent est intéressé par le sujet.

M. LORRIAUX (ADP - Secrétaire CCE).- Comme il a été procédé à l'audition de M. Dominique GOMBERT par le groupe de travail, je vous propose que nous demandions à AIRPARIF de bien vouloir présenter le cahier des charges de l'étude de mesure qu'il se propose de faire autour de la plateforme d'Orly lors de notre réunion du début d'année.

M. LE PRESIDENT.- Très bien. Merci, Monsieur LORRIAUX. Nous passons au dernier point sur le PEB et PGS

M. LORRIAUX (ADP-Secrétaire de la CCE).- Monsieur le Président, nous n'avions que peu de points à l'ordre du jour à la suite de la première partie du comité permanent, et j'avais prévu trois heures pour ce qu'il restait de points à traiter, pensant que ce serait un temps suffisant à la concertation qui est de mise dans cette institution. En conséquence, j'avais demandé à Mme Thomas, sténotypiste de conférences, d'être présente de 9 heures à midi. Je sais qu'elle a des obligations après. Est-ce que nous pouvons vous proposer de clore la séance d'ici 20/25 minutes ?

M. LE PRESIDENT.- Nous allons essayer.

Elaboration du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore.

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Je vais vous présenter, non pas le travail qui est fait sur l'élaboration à proprement parler du Plan d'Exposition au Bruit et du Plan de Gêne Sonore d'Orly, mais le contexte et le dispositif qui va se mettre en place pour mettre en oeuvre les nouveaux Plan d'Exposition au Bruit et Plan de Gêne Sonore de l'aéroport d'Orly.

Un bref rappel : le Plan d'Exposition au Bruit est un document de prévention. C'est un document d'urbanisme qui va permettre d'éviter que de nouvelles populations viennent

s'implanter dans les zones soumises au bruit autour de l'aéroport d'Orly.

La situation actuelle du Plan d'Exposition au Bruit d'Orly :

Ce plan est obsolète. Il a été approuvé le 3 septembre 1975, il a donc 27 ans. Il prenait quatre pistes en compte.

Cette révision du PEB est aujourd'hui conditionnée et doit prendre en compte la création d'une nouvelle zone, la zone D, qui a été créée par la loi de 1999 qui stipulait pour les dix principaux aéroports français l'obligation d'inclure une nouvelle zone D.

L'ACNUSA dans son rapport d'activité 2000 publié en avril 2001 a fait des recommandations concernant les Plans d'Exposition au Bruit et les Plans de Gêne Sonore. Ces recommandations portaient sur le changement de l'indice et sur les Plans d'Exposition au Bruit et les Plans de Gêne Sonore.

Ces recommandations ont été globalement prises en compte dans un nouveau décret qui a été publié le 26 avril 2002, soit un an après les recommandations formulées de l'ACNUSA, dont les dispositions sont les suivantes :

Le nouvel indice Lden – Level Day Evening Night – prend en compte trois périodes : le jour, la soirée et la nuit, avec des pondérations de 5 et 10 décibels pour les périodes de soirée et de nuit.

Ce décret a fixé les valeurs des indices pour délimiter les quatre zones du Plan d'Exposition au Bruit : la zone A avec un indice Lden de 70, la zone B dont la valeur de l'indice pour fixer la limite extérieure peut être comprise entre 65 et 62, la zone C dont la valeur de l'indice est comprise entre 55 et 57, et enfin la zone D à un niveau 50. Donc deux zones de

valeur fixe, A et D, et deux zones intermédiaires B et C dont la valeur de l'indice peut être modulée par l'autorité compétente, le préfet.

La procédure :

C'est tout d'abord des études préalables faites par Aéroports de Paris qui permettront de dessiner des contours de bruit pour chacune des quatre courbes du Plan d'Exposition au Bruit.

La nouvelle réglementation a imposé que la CCE soit consultée sur les valeurs des indices à retenir pour les zones B et C. cette consultation est obligatoire avant que le préfet ne fixe les valeurs pour définir ce que sera le projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Cette phase d'études techniques devrait intervenir tout début 2003 et dès que les documents auront été préparés, ils seront soumis à la CCE qui aura à prendre position sur les valeurs des indices pour les zones B et C.

Une fois cette première phase achevée, le projet de Plan d'Exposition au Bruit sera mis au point par ADP. Puis un arrêté inter-préfectoral de mise en révision sera pris par les préfets concernés.

Ensuite, s'engagera le processus de consultation sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit qui n'a pas été modifié par rapport à la réglementation antérieure et qui comprendra la notification commune aux établissements publics intercommunaux concernés de l'arrêté de mise en révision accompagné de ce projet de PEB. Les communes ont un délai de deux mois pour faire part de leurs observations.

Une fois la consultation des communes faite, c'est la CCE et l'ACNUSA qui seront à nouveau saisis pour avis sur ce projet de Plan d'Exposition au Bruit qui, ensuite, sera soumis

à enquête publique avant qu'en dernière étape, un arrêté préfectoral n'approuve un nouveau Plan d'Exposition au Bruit.

Le nouveau décret a imposé que l'ensemble des PEB de France métropolitaine et des départements d'Outremer soit achevé d'ici au 31 décembre 2005.

Là, il y a, par ce nouveau décret, obligation d'achever la révision du Plan d'Exposition au Bruit avant cette date.

Une copie des transparents se trouve dans vos dossiers.

Sur le Plan de Gêne Sonore, qui lui est un document graphique qui permet de délimiter trois zones à l'intérieur desquelles les riverains peuvent avoir une aide à l'insonorisation de logement, un petit rappel : le PGS actuel a été approuvé en 1994 et le changement le décret impose que l'ensemble des dix PGS de France soit révisé à la fin 2003, donc d'ici un an.

Les principales dispositions de ce nouveau décret concernant les PGS : changement d'indices également et fixation des valeurs des indices pour les trois zones.

Vous pouvez constater sur le transparent que les zones 1 et 2 ont des valeurs fixes d'indice. La zone 2 a une valeur de l'indice qui est fixée à 65, sauf si un PEB approuvé a fixé une valeur de la zone de la zone B du PEB à une autre valeur, et à ce moment-là c'est la valeur de cet indice de la zone B du PEB qui est prise en compte pour délimiter la zone 2 du PGS.

Les hypothèses de trafic ne changent pas, ce sont les hypothèses de trafic de l'année suivant la date d'approbation du Plan de Gêne Sonore. Le Plan de Gêne Sonore devant être approuvé avant la fin de 2003, les hypothèses de trafic qui

seront prises en compte sont celles de prévisions pour l'année 2004.

Le processus de consultation est plus simple que le Plan d'Exposition au Bruit : consultation des communes concernées, avis de la Commission Consultative de l'environnement et de l'ACNUSA avant qu'un arrêté inter-préfectoral n'approuve le nouveau Plan de Gêne Sonore.

Monsieur le Préfet, voilà très rapidement ce que je voulais vous présenter.

M. LE PRESIDENT.- Merci Monsieur GAURAN.

Y a-t-il des questions ?

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Très rapidement, ma première question : vous nous avez expliqué là ce qu'est le décret du 26 avril. Aucune information ne nous a été donnée pour la mise en route du PEB et PGS pour Orly, pour le Val-de-Marne et l'Essonne. Vous confirmez ? C'est-à-dire qu'on n'en sait pas plus aujourd'hui qu'on en savait après avoir lu le décret.

Néanmoins je renvoie à la Charte de l'Environnement sonore : les participants avaient obtenu que dans le même temps de la mise en route de l'étude technique pour le Plan d'Exposition au Bruit, il y ait une étude de l'impact socio-économique que le Plan d'Exposition au Bruit allait générer. Qu'il y ait au préalable ou en même temps une étude d'impact socio-économique.

Je dis cela pourquoi ? C'est parce que nous avons vécu quand même, vous l'avez dit vous-même, 27 ans de PEB qui ont pu être des années destructrices pour certaines

communes. Je suis effrayé parce que vous allez rééditer les mêmes causes qui vont avoir les mêmes effets, alors que les garde-fous avaient été présentés dans cette Charte de l'Environnement, notamment ce que je viens de dire, essayer d'évaluer l'impact socio-économique de la mise en place d'un PEB.

Regardez, par exemple, toutes les communes touchées par le Plan d'Exposition au Bruit qui existe feront état à la fois d'un maintien ou d'une diminution de la population, cela s'est vu avec les derniers recensements, et d'une détérioration de l'urbanisme dans les zones vraiment soumises aux contraintes les plus strictes, et cela a des conséquences sociales lourdes.

Or la Charte de l'environnement entendait ce discours et cette émotion des communes.

Et comme je le dis, on est reparti encore pour un tour. Je ne sais pas si cela va durer 27 ans mais dans l'immédiat, il n'y a rien qui vient contrarier ce qui s'est passé.

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Les études techniques du Plan d'Exposition au Bruit qui seront faites par ADP incluront un aspect impact sur l'urbanisation et aménagement du territoire des courbes de bruit qui seront définies.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Cela demanderait beaucoup d'investigations.

Par exemple, cela fait l'objet d'une discussion dans un colloque qui a eu lieu récemment "aéroport et ville", l'évaluation du coût social de l'activité de l'aéroport, ce sont des choses qui sont étudiées. Il y a différents types de travaux

dont un qui a été fait par un chercheur du Val-de-Marne qui pourrait nous aider dans cette affaire-là.

Ce sont des choses qui sont présentes dans notre esprit parce que ce sont des problèmes vécus.

Mais aujourd'hui, on est reparti pour un tour et je vois mal M. le Préfet du Val-de-Marne conclure aisément la réalisation du Plan d'Exposition au Bruit.

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Le Plan d'Exposition au Bruit est un outil dont le but est d'éviter que de nouvelles populations viennent souffrir des nuisances.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Pour le futur troisième aéroport, vous avez tout à fait raison, il faudra prendre garde mais là, ce n'est pas le cas.

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Il a raison, il ne faut pas oublier qu'Orly est un aéroport urbain, même si au niveau de l'Europe il n'est pas considéré comme urbain. C'est un aéroport implanté en zone urbaine, même s'il y a eu des constructions depuis, il a toujours été considéré en zone urbaine.

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Alors qu'il y a une histoire avec l'ancien PEB, on tourne la page et on veut ignorer les conséquences !

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Je pense qu'il serait bien de rapprocher de la

charte environnementale les 20 mesures qui ont été mises en place dont on ne parle plus. J'espère qu'à la prochaine CCE on aura du nouveau sur leur mise en œuvre.

Le Président LERON nous avait annoncé, il y a quelques semaines à Créteil, que le PGS allait précéder le PEB au niveau des configurations des territoires.

D'un côté, il y a une certaine satisfaction des riverains par ce qui pourrait être un élargissement de l'aide et de l'autre côté, il y a un resserrement des capacités des villes à aménager sur la base aussi d'autres documents d'urbanisme. On entre dans la révision du SDRIF, par exemple, qui n'a jamais fait l'objet de délibérations puisque c'est le ministre PASQUA qui en avait décidé.

A Valenton, je connais de petites gens qui ont acheté un terrain avec un petit objectif : construire un pavillon. Et patatrac ! la friche ! C'est une spoliation. Et je sais ce que sont devenus ces terrains. Il y a des gens qui ont acheté ces terrains et qui ont posé une caravane, deux caravanes, trois caravanes etc. Ce qui veut dire que nos zones pavillonnaires sont aujourd'hui en déshérence. On a créé des friches.

Gardons-nous de dire : "vous êtes de trop, allez voir ailleurs !". On ne peut pas réglementer comme ça. Il faut prendre en compte que c'est l'aéroport qui doit vivre avec ses riverains.

On est dans des territoires très soumis. A Valenton on nous a imposé le PPRI. Attention ! La crue de 1910 revient ! Et aujourd'hui, on a l'addition de ces choses-là.

Je crois que les villes, ce sont avant tout des populations, des gens qui travaillent, qui veulent continuer de travailler.

On nous dit : il ne faut pas ramener davantage de population. On me dit la même chose pour le PPRI. Des gens qui ont acheté un pavillon veulent l'agrandir pour faire une chambre, non, c'est interdit ! Montez sur pilotis ou allez voir ailleurs ! C'est un peu trop facile !

M. OFFENSTEIN (OYE 349).- Une petite question subsidiaire : hier, nous avons appris que les crédits de l'ADEME avaient été diminués. Nous espérons qu'ils ne sont pas diminués en ce qui concerne les indemnisations qui seront entreprises dans le futur PGS.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Je demande la création d'un groupe de travail PGS.

Je suis relativement satisfait que le PGS se fasse avant le PEB. Le PEB en 2005, cela permettra de ne rien changer du tout. Mais on aura un nouveau PGS, il nous en faut un.

Il nous faut un nouveau PGS agrandi et qu'il arrive avant que le PEB ne soit fait, c'est quelque chose de fantastique puisque, avant, les municipalités voulaient tellement un PEB réduit qu'on ne pouvait pas avoir un PGS juste.

En mettant le PGS avant de travailler sur le PEB et en essayant d'élargir au maximum, je pense que c'est une bonne chose et après, nous, associations de riverains, on insistera si vous nous donnez un coup de main sur le PGS et vous avez intérêt à ce que les gens chez vous...

M. BEAUBILLARD (PEGASE).- Mais à qui tu t'adresses là ?

M. LACAMBRE (UFCNA).- Aux élus et à tout le monde.

M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne, Maire Valenton).- Vous avez bien dans votre association des riverains, j'espère ?

(départ de M. BEAUBILLARD)

M. LACAMBRE (UFCNA).- Mais bien entendu. L'ambiguïté d'Orly est la suivante, il faut bien la comprendre : les riverains veulent être indemnisés et avoir l'aide à l'insonorisation, et les élus veulent rétrécir le champ du PEB pour pouvoir construire encore. On est dans une ambiguïté complète.

Il est intéressant et souhaitable qu'on fasse le PGS avant. Et ensuite, en 2005, quand on en arrivera au PEB, vous le ferez comme vous voudrez le PEB ! Du moment que les riverains sont indemnisés, tout va bien !

Ce qui m'importe, c'est le PGS, le PEB, je m'en fous !

M. GAURAN (DGAC-SBA).- Dans mes propos, vous avez compris que j'avais dit qu'on ferait le PGS avant le PEB, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le décret imposait que les PGS devaient être faits avant la fin 2003 et que les PEB devaient être faits avant la fin 2005.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Si cela ne veut pas dire avant, cela veut dire quoi ? Je ne comprends plus rien !

M. LORRIAUX (ADP - SECRÉTAIRE CCE).- Monsieur LACAMBRE, cela pourrait faire l'objet d'une autre session. Je connais votre galanterie et j'espère que vous autoriserez Mme THOMAS, la sténotypiste, à nous quitter.

M. LACAMBRE (UFCNA).- Cette information sur le PGS ne me suffit pas. Est-ce qu'on fait ce groupe de travail ?

M. LE PRÉSIDENT.- Je note la question, on va y réfléchir, car je n'ai pas de réponse immédiate. J'ai noté toute l'importance que vous y accordez et toutes les questions qui se posent.

(La séance est levée à 12 heures 35).