

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

**Séance du mardi 9 mai 2006**

*La séance est ouverte à 10 heures 15 sous la présidence de M. LANDRIEU, Préfet de la Région Ile-de-France, Préfet de Paris.*

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose de commencer cette réunion dont l'ordre du jour vous a été communiqué, j'en conviens, un peu tardivement mais cet ordre du jour vous permettra néanmoins, en tout cas c'est dans cet esprit qu'il a été conçu, d'aborder l'essentiel des sujets qui sont de votre compétence.

Je vous propose, pour respecter les traditions, de passer la parole à M. HARDEL pour la présentation du trafic de l'année 2005.

**Présentation du trafic 2005**

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Tout d'abord, le trafic passagers de l'année 2005.

La croissance d'Aéroports de Paris dans son ensemble est de 4,4 %, avec une croissance supérieure à CDG puisqu'elle est de 5 % avec 53,8 millions de passagers alors qu'Orly croît de 3,4 % avec 24,9 millions de passagers.

Vous voyez des emports moyens très homogènes entre les deux plates-formes : 112 passagers par vol en moyenne à Orly.

Voici la croissance sur les trois années 2003, 2004 et 2005. L'année 2003, je vous le rappelle, avait été l'année de plus

faible trafic depuis les années 1995. On a donc une forte reprise en 2004, qui s'est confirmée à taux plus faible en 2005. Vous voyez comment cette croissance se répartit entre Orly Sud qui avait été plus affecté par la crise en 2002 et qui croît plus vite qu'Orly Ouest relativement stable.

Par faisceau, vous pouvez voir que le trafic national qui est dominant encore dans le trafic d'Orly avec 12,9 millions de passagers est en faible croissance, + 0,8 %, ce qui est un résultat assez satisfaisant dans le contexte de concurrence que connaît ce réseau.

L'Europe a crû faiblement avec 4,9 millions de passagers, + 2,7 % en 2005. C'est l'effet notamment de la faillite de Volare qui était une grande compagnie européenne d'Orly en 2004 et qui a cessé son activité fin 2004.

Le trafic vers le Moyen-Orient est en baisse. C'est notamment l'effet en année pleine du transfert de la compagnie El-Al à CDG.

Le trafic vers l'Afrique, en revanche, est en forte croissance + 18,6 %. C'est notamment le fait de l'Afrique du Nord qui est un des grands faisceaux d'Orly.

Le trafic vers les Départements d'Outremer est quasiment stable avec 2,7 millions de passagers.

Enfin, nous avons un petit trafic vers les Amériques, principalement vers le Canada et les Antilles autres que françaises, notamment Saint-Domingue.

En terme de mouvements d'avions, on a atteint un point bas en 2003 avec 207.000 mouvements et, en 2004, une reprise assez sensible et peu d'évolution entre 2004 et 2005 : + 4.000 mouvements d'avions, les mouvements commerciaux représentant 223.000 des 227.000 mouvements que vous voyez pour l'année 2005.

En terme de classification de ces mouvements d'avions, vous voyez que les avions du chapitre 2 et les plus bruyants ont quasiment disparu. La légère augmentation de 2005 est le fait des

avions d'Etat, des vols spéciaux, ce n'est pas le fait des avions commerciaux dont le nombre a continué à diminuer en 2005.

Un petit mot pour terminer sur la tendance 2006 que voyez sur ce slide : le trafic passagers sur quatre mois, de janvier à avril, est en hausse de 3,2 % à 8 millions de passagers. Les mouvements commerciaux évoluent au même rythme à 74.000 en quatre mois.

L'emport moyen sur ces quatre mois est de 108. C'est la saison d'hiver, il est normal que l'emport moyen soit plus faible que sur l'année entière 2005.

**M. LE PRESIDENT.**- Mesdames et Messieurs, y a-t-il des questions à poser, des observations à faire sur ce point ?

**M. JEANLIN (SOS Bruit).**- J'apprécie ces informations. Serait-il possible de les avoir par écrit justement ? parce qu'elles sont importantes à la fois par rapport aux évolutions qui nous inquiètent pour l'avenir et puis pour une meilleure adaptation de l'offre aux besoins qui se manifestent sur Orly, notamment en matière de passagers. Pourrait-on avoir un petit imprimé résumant et illustrant ce que vous venez de nous présenter ?

**M. LE PRESIDENT.**- De toute façon, le compte rendu en rendra compte mais, si les ordinateurs d'Aéroports de Paris sont normalement constitués, vous devez pouvoir en sortir une version papier.

**M. HARDEL (Dir Orly).**- J'en ai quelques exemplaires.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous suggère d'en livrer au moins un exemplaire à M. le Président de SOS Bruit et à toute autre personne qui le souhaiterait... *(de nombreuses personnes lèvent la main)*

Est-ce que votre imprimante est capable d'en faire pour tout le monde avant la fin de la séance ? Ce problème technique devrait trouver une solution.

**Mme CUSAN (AVION).**- J'aurais souhaité avoir le détail du nombre de mouvements des chapitres 2 et notamment des gros porteurs.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que ces indications sont disponibles ? On va d'abord rassembler les questions et, ensuite, je repasserai la parole à M. HARDEL.

**M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne).**- Monsieur le Préfet, vous nous avez invités à réagir par observations et par questions.

Pour ce qui est des observations, il me semble que vous avez indiqué que nous avons eu tardivement l'ordre du jour. Autant dire que nous ne l'avons pas eu puisque nous le découvrons ce matin et je trouve regrettable que nous n'ayons pas eu, avec l'invitation à cette rencontre, l'ordre du jour pour nous préparer aux questions soumises.

Quant aux questions que vous souhaitez aborder, vous avez dit "l'essentiel des sujets", je pense qu'il y a d'autres sujets qui doivent être abordés par la CCE comme d'ailleurs la loi le permet et le prévoit.

C'est vrai que nous n'avons pas été très assidus à la CCE puisque, selon le rapport de l'ACNUSA, la CCE d'Orly est celle qui s'est le moins réunie de toute la période examinée par l'ACNUSA. Je trouve fort dommage que la CCE ne se réunisse pas au moins une fois l'an comme la loi l'indique.

Le minimum n'a pas été respecté en 2003 pas plus qu'en 2005, nous ne nous sommes jamais réunis pour ces deux années et une seule fois le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

Je pense que la CCE a un véritable rôle et ce rôle est aussi de nous permettre, les élus, les représentants d'association, de pouvoir témoigner auprès des riverains. Parce que les chiffres sont une chose, la vie des riverains en est une autre. Si on doit travailler en bonne intelligence, je crois qu'il y a lieu de reprendre le travail là où il s'est arrêté, Monsieur le Préfet.

J'en veux pour preuve et je souhaite que ce sujet soit abordé : la Charte environnementale d'Orly qui a mobilisé pendant des mois toutes celles et tous ceux qui ont bien voulu participer et faire en sorte que cette charte soit rédigée dans un esprit constructif et, malheureusement aujourd'hui, cet esprit qui a prévalu dans l'élaboration de la charte ne trouve plus d'écho au sein de la CCE.

Je le regrette profondément, d'autant plus que la situation, et j'aurai l'occasion d'y revenir tout à l'heure, avec la CCAR d'Orly est grave de conséquences pour les riverains, pour les décisionnaires en matière d'aide aux riverains. Je dois le dire au passage, ce matin, je n'ai pas osé prendre la brochure car, à l'époque, votre éditorial prévoyait qu'on allait voir ce qu'on allait voir avec la nouvelle taxe !

J'avais alors déjà des doutes au niveau de la TNSA ; le bilan fait à la dernière CCAR d'Orly m'enlève tous les doutes puisque je crois, et ce n'est pas seulement moi qui le dis, que c'est un bilan de faillite de la TNSA. Et la faillite, c'est avant tout pour celles et ceux qui attendent depuis des mois et des années, d'être aidés.

Je vous ai soumis, ne voyant pas d'ordre du jour, jeudi dernier, je me suis autorisé, Monsieur le Préfet, vous en avez eu connaissance puisqu'on l'a envoyé par fax et par courrier et je l'ai envoyé au secrétaire de la CCE, un ordre du jour qui pouvait permettre sans doute d'élargir.

Je me permets une proposition : les questions qui ne pourront pas être abordées aujourd'hui pourraient l'être dans une prochaine CCE que vous voudrez bien convoquer. D'autant plus que, ce matin, j'ai fait le point tout à l'heure, un maire sur deux de l'Essonne et du Val-de-Marne soutient la proposition d'une table

ronde à convoquer rapidement pour faire le point des aides aux riverains. Toutes sensibilités confondues, vous en conviendrez, si je parle d'une ville sur deux de l'Essonne et du Val-de-Marne, sachant que les Parlementaires ont souhaité saisir aussi le Ministre.

C'est aussi dans un esprit constructif de pouvoir se retrouver autour d'une table pour faire le constat mais surtout pour dégager des propositions susceptibles de relayer à la fois la mise en oeuvre de la Charte de l'environnement et les 20 mesures dites Gaysot qui allaient à la rencontre des aspirations de nos populations.

**Mme JANIS (Forges sans Nuisances).**- J'aurais voulu savoir s'il était possible d'ajouter à l'ordre du jour l'étude relative aux arrivées face à l'Est. On parle des départs mais il y a aussi un gros problème concernant les arrivées. Serait-il possible d'ajouter ce point à l'ordre du jour d'aujourd'hui ?

**M. LE PRESIDENT.**- On ne va pas ajouter ce point à l'ordre du jour, on va répondre aux questions que vous pouvez poser si les indications sont disponibles.

**M. OFFENTSTEIN (OYE 349).**- Je voudrais rebondir sur quelques chiffres que j'ai aperçus, notamment sur ceux du chapitre 2.

Vous nous en aviez annoncé, DGAC et Aéroports de Paris, la suppression en 2002, cela a été écrit en 2003 dans "Entre Voisins". En 2004, les chiffres d'Aéroports de Paris sont de l'ordre de 2.800. Il faut savoir que les chapitres 2 sont des avions extrêmement nuisants et polluants, particulièrement quand ils sont placés sous l'axe de l'ILS.

J'ai par ailleurs fait plusieurs demandes écrites auprès d'Aéroports de Paris et de la DGAC pour avoir les chiffres exacts de 2005. Je ne les ai toujours pas. J'ai eu les chiffres de 2004 mais fin 2005.

Le deuxième point sur lequel je voudrais rebondir est la CCAR avec la TNSA qui est complètement en panne. Pour aller dans le sens de M. TOUSSAINT, je rappellerai que 800 dossiers sont en attente aujourd'hui, le solde négatif pour Orly est de 1 MF. Il faut savoir que la plate-forme d'Orly est la plus urbanisée de l'Ile-de-France et donc celle pour laquelle il y aurait le plus besoin de revoir le pourcentage.

Il faut absolument que ce point soit bien traité aujourd'hui et qu'on arrive à des conclusions qui soient efficaces et rapides. Nous nous sommes entretenus il y a une quinzaine de jours avec M. WACHENHEIM. Il a dit qu'il allait s'en occuper, vu le problème, directement. Je vois que son adjoint est là aujourd'hui, je lui pose la question, je voudrais savoir où il en est. Merci.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous observez que le point "aide à l'insonorisation des riverains" est à l'ordre du jour, nous le traiterons lorsque nous aurons traité les points précédents.

**M. LONCKE (UFCNA).**- Je réinsisterai justement sur le problème d'atterrissage par vent d'Est. J'insiste, comme Madame, car cela fait trois courriers que l'on envoie à la DGAC pour demander un rendez-vous. Le problème est que la CCE est un lieu de concertation et cela peut éviter, une fois de plus pour des problèmes de petits détails, de ressortir dans la rue.

Je voudrais à tout prix qu'on essaie au moins d'en toucher deux mots et de mettre en questions diverses ce problème des atterrissages à l'Est car actuellement la DGAC et d'autres personnes travaillent dessus. Il faudrait profiter de cette CCE pour résoudre le problème.

**M. CARSAC (UFCNA).**- Je voulais revenir sur les histoires de mouvements et de créneaux. On a vu des chiffres où lors des années 1998, 1999, 2000, on avait près de 250.000 mouvements. Est-ce qu'on pourrait avoir le détail des créneaux qui

avaient été attribués à cette époque-là pour arriver à ce chiffre de presque 250.000 mouvements ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je passe la parole à M. HARDEL et à M. SCHWACH. Je voudrais qu'on se focalise parce que, encore une fois, l'insonorisation des riverains et un certain nombre de points évoqués par M. TOUSSAINT, nous les aborderons plus tard. On reste sur le point sur lequel il y a eu beaucoup de questions techniques, c'est-à-dire les arrivées et les départs notamment face à l'Est de façon de répondre à des questions statistiques évoquées notamment par les représentants associatifs.

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Je vais répondre sur les questions concernant les flottes et les créneaux parce que c'est la DGAC qui est compétente sur les atterrissages face à l'Est.

Pour les Chapitre 2, j'ai indiqué nos chiffres 2005 : 563 mouvements de Chapitre 2 dont une partie significative d'avions d'Etat qui échappent à la réglementation, ce qui fait que le solde qui reste en avions commerciaux, c'est nettement moins d'un aller et retour, c'est moins d'une rotation quotidienne. C'est un trafic qui est devenu extrêmement faible et quasiment non significatif sur l'aéroport d'Orly. Il va continuer bien sûr à diminuer.

Sur le détail des créneaux des années 1995-1996, je ne peux pas vous répondre. Simplement, je crois qu'on était, à cette époque-là, dans une situation de croisière. La limitation administrative est venue s'appliquer à une situation de croisière qui correspondait à peu près au trafic de cette époque. Il n'y avait pas de perte en ligne. Donc on a eu à cette époque un nombre de mouvements très voisin du nombre de créneaux autorisés.

La situation d'aujourd'hui est différente. Aujourd'hui, il est beaucoup plus difficile de se rapprocher du nombre de créneaux autorisés. C'est ce qui explique qu'en réalité on a une chute de l'ordre de 10 % par rapport à ce qui est possible.

**M. SCHWACH (DAST)).-** Monsieur le Préfet, sur les questions de statistiques et de trafic d'abord, je n'ajouterai qu'un mot à ce que vient de dire M. HARDEL, c'est que concernant les avions du Chapitre 2, il faut rappeler que ceux qui sont interdits par la réglementation européenne sont ceux qui sont d'un poids supérieur à 35 tonnes. Donc des petits avions ne sont pas strictement interdits mais, comme on l'a vu, ils sont en nombre très limité et tout à fait résiduels et marginaux.

Sur la TNSA, on y viendra tout à l'heure, Monsieur le Préfet, vous l'avez souligné, je ne réponds pas à ces points-là.

Peut-être un mot pour les problèmes face à l'Est. Nous avions prévu une intervention en questions diverses et on avait relevé les problèmes des départs face à l'Est. On peut évidemment aborder également les atterrissages par vent d'Est ou face à l'Est, je ne sais pas trop, ce n'est pas forcément le même sujet. Pour évoquer ce point-là, nous avons des experts de la Direction du Service de la Navigation Aérienne qui pourraient intervenir mieux que je ne le ferai et à qui, Monsieur le Préfet, soit maintenant, soit plus tard en questions diverses, je vous propose de donner la parole.

Sur le problème de la gestion de l'année 2005, si vous me le permettez, Monsieur le Préfet, pour la transparence et l'information complète de la CCE, je crois qu'il serait enfin opportun de dire aussi un mot sur les dérogations au couvre-feu puisqu'on sait que, depuis 1968, Orly est soumis à un couvre-feu nocturne. Il y a toutefois, pour des raisons bien particulières dans certains cas, des dérogations à ce couvre-feu et on pourrait simplement rappeler, pour compléter le panorama de l'année 2005, quel a été le point des dérogations au couvre-feu.

Le bilan fait apparaître 82 dérogations pour toute l'année 2005 dont 56 concernent des vols avant minuit, dans le créneau 23 heures 30 – 24 heures.

Les principaux motifs de ces dérogations, nous y sommes très attentifs, sont des problèmes météorologiques. Parfois, il y a eu des mouvements de grève qui ont désorganisé un peu le trafic et cela a pu amener la nécessité de dérogations.

Ces dérogations ne sont pas données par les agents de l'aéroport eux-mêmes. Lorsqu'il y a un problème de ce type-là, les agents de l'aéroport sont tenus de demander un accord aux responsables de la DGAC. Il y a un petit nombre de gens habilités à la DGAC à donner cette dérogation et ces agents habilités à donner la dérogation veillent tout particulièrement à ce que la dérogation ne soit pas donnée pour des raisons économiques dépendant de la compagnie. Si les seuls motifs sont internes à la compagnie, la dérogation est refusée. Elle ne peut être accordée que s'il y a des raisons extérieures comme la météo ou un mouvement social. C'est en très petit nombre.

Le transparent suivant montre que cela reste conforme à ce qu'il y a eu les années précédentes. 2005 a vu quelques éléments météo supplémentaires par rapport à 2004 mais reste inférieure à 2003 avec un trafic global en augmentation.

Voilà, Monsieur le Préfet, ce que je voulais dire à ce point-là sauf si vous souhaitez qu'on intervienne tout de suite sur les départs face à l'Est.

**M. LE PRESIDENT.**- J'avais oublié effectivement que, dans les questions diverses, il y a les études relatives aux départs face à l'Est. Si vous êtes d'accord, on abordera les problèmes face à l'Est à ce moment de l'ordre du jour.

**Mme CUSAN (AVION).**- Je voulais avoir les perspectives d'évolution à moyen terme du trafic.

**M. LE PRESIDENT.**- Qu'est-ce qu'on peut dire sur les perspectives aujourd'hui ?

**M. SCHWACH (DAST).**- Ce sera une bonne introduction au point suivant sur le PEB. Le Plan d'Exposition au Bruit doit être nourri par les perspectives de trafic.

On peut dire aujourd'hui, de manière très simple et directe, que ce qui dimensionne le trafic en nombre de mouvements est connu. C'est le plafonnement du nombre de créneaux attribuables. Il y a un arrêté qui date d'octobre 1994 qui a organisé ce plafonnement du nombre de créneaux et, comme il est très proche de ce plafond, le nombre de mouvements ne devrait pas évoluer sensiblement dans l'avenir.

En revanche, la question qui peut être posée c'est la nature des aéronefs qui effectuent ces mouvements, leur capacité et leur taux d'emport. Le nombre de passagers n'est pas, lui, plafonné de la même manière. On l'a bien vu dans les évolutions récentes 2004-2005 : le nombre de mouvements n'a guère augmenté mais le nombre de passagers a pu augmenter. On est dans cette tendance-là et, si vous voulez, au point suivant, on pourra peut-être préciser quelques éléments de cette mesure.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Je voudrais d'abord apporter une petite précision : en 1996, nous avons explosé les 250.000 créneaux avec 250.800 mouvements sur la plate-forme d'Orly. C'était pour le rappel.

Deuxièmement, je souhaiterais qu'à l'ordre du jour on fasse un petit point sur VITRAIL parce que le cahier des charges est arrivé dans les communes, il est particulièrement lourd et difficile à comprendre. Nous voudrions quelques réponses aux interrogations que nous nous posons.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est inscrit dans les questions diverses : déploiement de l'outil VITRAIL dans les mairies d'Ile-de-France. C'est à l'ordre du jour qui vous a été communiqué.

S'il n'y a pas d'autres questions sur le trafic, je vais passer au point 2 de l'ordre du jour qui va nous permettre de revenir dans les perspectives qui est le problème du Plan d'Exposition au Bruit.

### **Révision du PEB**

**M. LE PRESIDENT.**- Je suis très clair aujourd'hui : je souhaite que cette commission consultative soit un espace de concertation. La révision du Plan d'Exposition au Bruit va devoir prochainement intervenir.

Le PEB actuel est évidemment très ancien puisqu'il date du 3 septembre 1975. Il y a eu, en 1992, une tentative de modification mais la procédure n'a pas été jusqu'au bout. Cette affaire va devoir être reprise dans les temps qui viennent. Je souhaite, de notre débat d'aujourd'hui, connaître votre sentiment sur la base des éléments juridiques et techniques que va rappeler M. SCHWACH. Je souhaite vous consulter et provoquer un débat sur la façon dont on pourrait agir.

Un des problèmes que nous avons est que, selon les observations de l'ACNUSA, la refonte d'un PEB prend entre 18 et 24 mois. Il faut s'inscrire dans la durée.

Le problème que nous avons est que, dans les 24 mois qui viennent, si aujourd'hui on donnait le coup de pistolet de starter, nous avons des consultations électorales, des phénomènes politiques qui font que cette procédure risque de se télescoper avec des élections, notamment les élections municipales. Notre problème est là.

Comment faire en sorte que la procédure du PEB puisse se dérouler dans le maximum de sérénité et sans perturber les échéances électorales notamment locales qui sont dans notre prochain calendrier ? Voilà la question.

Vous pouvez me dire : "les élections, c'est la vie quotidienne". Oui, mais si l'on veut faire un bon PEB qui soit accepté par le plus grand nombre, il faut le faire dans la sérénité. En tout cas, c'est l'idée de base dont je pars et c'est cela qui est en question.

Monsieur SCHWACH, je vous passe la parole pour que vous nous rappeliez les données techniques, juridiques du PEB et, ensuite, j'ouvre le débat notamment sur le thème que je viens d'évoquer.

**M. SCHWACH (DAST).**- Je ne ferai pas injure à la Commission de rappeler ce qu'est un PEB. Il existe un PEB à Orly, effectivement vous l'avez rappelé, depuis l'arrêté préfectoral du 9 septembre 1975.

Il comporte les trois zones que les maires et les riverains connaissent bien : zones A et B de bruit fort, zone C de bruit plus modéré faisant chacune l'objet de restrictions appropriées à l'urbanisation de manière à atteindre l'objectif de ne pas exposer des populations nouvelles au bruit des avions.

Les populations existantes, c'est la TNSA, on y reviendra tout à l'heure, qui s'en occupe mais l'objectif du PEB est d'empêcher des nouvelles populations d'arriver dans des zones où il y a le bruit des avions.

Cet objectif, il faut d'abord le rappeler, s'inscrit dans un objectif plus large défini au niveau européen par une directive qu'on appelle "l'approche équilibrée du développement aéroportuaire", directive de 2002 qui précise ces conditions-là. On parle de développement durable.

Cette "approche équilibrée du développement aéroportuaire" repose sur quatre piliers :

Le premier pilier est le progrès technologique, c'est-à-dire la modernisation de la flotte. Il y a des incitations importantes des pouvoirs publics sur la modernisation de la flotte. Il y a des crédits de recherche et des subventions à l'industrie de la construction aéronautique là-dessus. D'ailleurs il n'y a pas besoin de beaucoup de subventions en ce moment puisque le baril de pétrole a très fortement monté et les compagnies sont très demandeuses de moderniser leur flotte.

En même temps que les avions font des économies d'énergie, ils font des économies de bruit. Les experts estiment qu'en 20 ans, un avion de catégorie similaire fait deux fois moins de bruit.

C'est le progrès technologique de la construction aéronautique. C'est le premier pilier de cette approche.

Deuxième pilier, c'est la maîtrise de l'urbanisation. Donc les PEB, c'est ce que je vais développer tout à l'heure, c'est-à-dire élaborer des documents d'urbanisme qui s'imposent aux autres documents d'urbanisme et qui ont pour objectif d'éviter que de nouveaux riverains soient soumis aux nuisances.

Le troisième pilier, nous l'aborderons aussi tout à l'heure, est l'aide à l'insonorisation. Il existe des riverains autour des aéroports et en particulier pour Orly il y a un Plan de Gêne Sonore adopté en 2003 après avoir fait l'objet d'études, qui a défini quels étaient les riverains soumis au bruit et qui, en principe, lorsqu'il y a de la recette disponible de TNSA, ce qui a été difficile l'année dernière j'en conviens, peuvent être subventionnés pour leurs travaux d'isolation.

Le quatrième pilier de cette approche équilibrée a aussi été mis en oeuvre sur l'aéroport : les conditions d'exploitation des aéroports qui peuvent être adaptées tenant compte de la situation particulière de chaque aéroport, bien sûr dans une logique d'équilibre entre les besoins des uns et des autres.

A Orly, nous avons trois restrictions d'exploitation d'une certaine manière : le couvre-feu qui existe depuis 1968, le plafonnement des créneaux attribués qui existe depuis 1994 et également ce qu'on appelle un "volume de protection environnementale" qui est un secteur dans lequel les pilotes sont tenus de maintenir leurs avions sous peine d'amende.

Nous avons ces quatre piliers à Orly et le premier message que je voudrais souligner est : autant les progrès technologiques sont permanents, autant l'aide à l'insonorisation a été revue en 2003, autant les restrictions d'exploitation ont été adaptées notamment en 1994, autant le point PEB, donc la maîtrise de l'urbanisation, n'a pas bougé depuis 1975.

C'est le problème qui est devant nous pour Orly : comment adapter ce pilier-là en tenant compte des évolutions qui sont intervenues depuis 1975 ? Depuis 30 ans, il est évident que beaucoup de choses ont changé dans le secteur d'Orly. C'est à mon avis la première raison de réviser le PEB.

Revenir 30 ans en arrière serait assez saisissant. Je rappelle simplement pour nous rafraîchir la mémoire, mais vous savez cela mieux que moi, je suis assez récent dans le secteur de l'aviation, c'est seulement en 1971, quatre ans avant le PEB de 1975 actuel, que l'aérogare Ouest d'Orly a été ouverte. On pourrait rappeler aussi que la première aérogare de Roissy CDG 1 a été mise en service seulement en 1974, l'année avant le PEB.

Le PEB d'Orly comprenait des prévisions qui ne se sont pas réalisées depuis puisqu'il était basé sur la construction de deux pistes Nord-Sud dont l'une seulement existe aujourd'hui et est d'ailleurs utilisée de manière très limitée compte tenu de son environnement très urbanisé, sauf peut-être aujourd'hui lors des travaux de la piste n°4.

Je pourrais continuer comme cela. En 1975 l'avion moyen qui volait à Orly était la Caravelle, ce n'est pas le B777.

Tous ces éléments-là font que le PEB, aujourd'hui, il faut le reconnaître est obsolète.

Il est aussi obsolète pour une raison plus sociologique d'une certaine manière : les attentes sociales, ce que les habitants supportaient en 1975 n'est pas forcément la même chose que ce que les habitants aujourd'hui acceptent de supporter en 2006.

C'est bien pour cela qu'il y a eu une importante réforme en 2002 de la réglementation des PEB qui a changé toute la conception des PEB et qui les a rendus plus adaptés à ce qu'on attend aujourd'hui comme niveau sonore au voisinage d'un aéroport.

Cette réforme de 2002 qui est intervenue, le décret 2002-626, a profondément changé la conception des PEB puisqu'elle a changé la manière de calculer le bruit. Elle a remplacé ce qui existait auparavant, ce qu'on appelait les indices iso psophiques par ce qu'on appelle aujourd'hui les indices Lden (Level day evening night). Ce sont des indices pondérés pour tenir compte du fait que le bruit en soirée et la nuit est perçu comme beaucoup plus gênant que le bruit de jour.

Sur la proposition de l'ACNUSA, la réglementation d'élaboration des PEB a profondément changé en 2006 sur ce calcul des zones de bruit.

Un autre élément est intervenu dans la réglementation, c'est une loi un peu antérieure à 2002 qui a prévu que les nouveaux PEB devaient rajouter une quatrième zone aux zones A, B et C que l'on connaît ici, qui est une zone D, qui est une zone qui n'est pas soumise à des restrictions à l'urbanisation, il n'y a aucune restriction à la construction mais il y a une obligation d'information.

C'est une information au moment d'une transaction immobilière. Lorsqu'un logement en zone D est vendu, il faut que le notaire signale qu'il est en zone D, c'est-à-dire qu'il est susceptible d'avoir un bruit certes modéré puisque ce sont des zones de bruit encore plus faible qu'en zone C mais qui existe et l'acheteur du bien doit pouvoir en être informé.

La réglementation aujourd'hui impose des nouveaux PEB calculés sur la base de l'indice Lden et non plus iso-psophonique avec, pour les grands aéroports comme Orly, une zone D qui s'ajoute aux zones A, B et C.

Ce décret de 2002 a prévu que l'ensemble des PEB qui avaient été élaborés sous l'empire de la réglementation précédente devaient être révisés avant le 31 décembre 2005. C'est une date qui est dans le décret de 2002 et qui est maintenant dépassée. C'est vrai qu'on n'a pas atteint cet objectif-là pour Orly.

On l'a atteint pour un certain nombre de grands aéroports. Pour vous donner une image de la situation France entière, je prendrai les dix grands aéroports suivis par l'ACNUSA. Six de ces dix aéroports ont vu leur PEB révisé dans les conditions demandées par le décret et avant le 31 décembre 2005. Trois sont sur le point d'y arriver : à CDG, à Toulouse et à Marseille, ce sont les trois aéroports sur lesquels la procédure est très engagée. Il y a eu des dossiers, des débats, des délibérations, éventuellement des consultations des communes, dans certains cas même une enquête publique a déjà été faite et donc la signature pourrait intervenir

dans les semaines qui viennent. Seul Orly n'a pas vraiment démarré.

C'est un problème juridique. Je ne peux pas vous dire quelle est la conséquence juridique du fait qu'on a dépassé cette échéance du 31 décembre 2005 mais il y a au moins une incertitude qu'il faudra lever dans les meilleures conditions.

Cette législation française n'est pas la seule. Il y a une deuxième obligation juridique qui est issue de la législation européenne.

L'Europe, en même temps que la France, a adopté une directive dite 2002/49 sur le bruit qui vient d'être transposée cette année dans le droit français.

Cette directive a des obligations sur beaucoup de secteurs, pas seulement les aéroports bien entendu mais concerne notamment les grands aéroports. Les grands aéroports sont les aéroports ayant plus de 50.000 mouvements par an. Manifestement, Orly fait partie de ces grands aéroports au sens de la directive européenne sur le bruit.

L'obligation qui est posée par l'Europe est une obligation de transparence et d'information, c'est-à-dire qu'elle demande d'établir une cartographie – c'est très cohérent avec la réglementation française – établie sur la base des indices Lden – tout cela va bien, c'est la même cartographie – mais rajoute l'obligation de doubler cette cartographie Lden par une cartographie dite Lnight, c'est-à-dire la carte du bruit nocturne simplement, pas pondéré jour, soir et nuit.

La transposition pour les aéroports dans le droit français est intervenue par des décrets récents et il est prévu que cette transposition se fasse dans le cadre des PEB révisés puisque ceux-ci sont établis sur la base du Lden. On aura déjà la cartographie demandée par la réglementation européenne et on ajoutera simplement au rapport de présentation du PEB révisé la cartographie du bruit nocturne.

Tout cela va bien lorsqu'un aéroport a révisé son PEB et que celui-ci n'est plus basé sur les courbes iso-psophiques. Si ce

n'est pas le cas, évidemment on a une difficulté. C'est le cas d'Orly où on a cette difficulté-là pour se mettre en conformité avec la réglementation européenne.

La date limite est d'ailleurs le 30 juin 2007. On voit qu'on a un deuxième butoir, une deuxième obligation réglementaire issue de cette directive européenne sur le bruit qui nous oblige à réviser le PEB d'Orly. Voilà les deux éléments juridiques.

Ayant ainsi, Monsieur le Préfet, si vous me laissez encore deux minutes, rappelé l'obsolescence technique de ce PEB qui est manifeste et les obligations juridiques de procéder à sa révision, je voudrais maintenant rappeler très simplement dans quelles conditions on pourrait imaginer cette révision et comment se passe une révision d'un PEB comme Orly.

Permettez-moi d'insister sur un point qui a été souvent mal entendu dans beaucoup de CCE, je crains qu'on l'est un peu ici aussi mais je souhaite quand même le lever si c'est possible. Je voudrais rappeler ce qui est une évidence mais elle est parfois mal comprise : le PEB est un document de planification de l'urbanisme. Il ne comporte en lui-même aucune planification, réglementation sur l'exploitation de l'aéroport. Il ne s'oppose pas à l'exploitation de l'aéroport, il s'oppose aux permis de construire dans la zone autour de l'aéroport. C'est une nuance très importante.

Le PEB n'est pas un document qui change les règles du jeu de l'exploitation de l'aéroport, il considère ces règles du jeu comme une donnée, il fait des prévisions sur ce qu'elle vont devenir dans le futur mais il ne les change pas. Le PEB n'a aucune capacité à changer les règles d'exploitation de l'aéroport. Il ne s'oppose pas au gouvernement ou à l'aéroport ou aux compagnies qui, demain, fonctionneront. Ce qui existe c'est un certain nombre de règles d'exploitation sur l'aéroport et ce n'est pas le PEB.

En revanche, le PEB est un document d'urbanisme qui a pour objectif de définir, de restreindre la construction dans certaines zones parce qu'on estime qu'il y a du bruit dans ces

zones ou qu'il y en aura et qu'il n'est pas légitime d'attirer de nouvelles populations dans ces zones-là.

Quand on fait un PEB, on considère comme une donnée les conditions d'exploitation. On fait des prévisions de trafic ou des scénarios de développement qui correspondent à des études dites économiques et prospectives en essayant de tenir compte des tendances économiques que l'on observe aujourd'hui et que l'on peut prolonger en utilisant des modèles de prévision de trafic que l'on peut faire, qu'un certain nombre d'instituts ont, que la DGAC a évidemment pour sa part, on peut les comparer à ce que font d'autres opérateurs. Dans ce cas-là, on fait un certain nombre de prévisions mais le PEB n'est pas le document qui fixe la réglementation de l'aéroport.

Dans le cas particulier d'Orly, il faut cependant quelles que soient les idées des uns et des autres prendre en compte la réglementation extérieure existante telle qu'elle est, c'est-à-dire le couvre-feu, la limitation du nombre de créneaux attribuables et l'existence d'un volume de protection environnementale. Ce sont les trois points que tout PEB élaboré aujourd'hui doit prendre en compte.

Il peut y avoir des gens qui souhaitent que ces règles évoluent dans un sens ou dans l'autre mais ce n'est pas dans le cadre du PEB que cela sera tranché. Le PEB est sans effet sur ces règles-là. Si, à l'avenir, les conditions d'exploitation changeaient le PEB devrait être révisé. C'est la logique du PEB.

Dans le cas particulier de l'aéroport d'Orly, les hypothèses qui vont être dimensionnantes pour calculer le PEB sont bien les restrictions existantes. Il n'est pas besoin de faire de grandes hypothèses sur le nombre de mouvements puisque celui-ci est plafonné et que le long terme devra au maximum saturer ce plafonnement. On ne peut pas prévoir aujourd'hui de dépassement de ce cadre-là.

Un PEB d'Orly prévoira pour le court terme ce qui a été rappelé tout à l'heure, c'est-à-dire les chiffres actuels et, pour le long terme, 250.000 mouvements...

**M. PATRZYNSKI (CR IDF).**- Créneaux !

**M. SCHWACH (DAST).**- Créneaux pardon !

**M. CARSAC (UFCNA).**- On observe encore une fois ce qui nous énerve beaucoup.

**M. SCHWACH (DAST).**- On reviendra là-dessus. Le plafonnement c'est le nombre de créneaux mais le nombre de créneaux risque, à long terme, si la demande est très forte, d'être saturé. Ce qui est plafonné, c'est le nombre de créneaux.

Deuxièmement, par rapport à ce nombre de mouvements, il faut regarder quelle sera la composition de la flotte. A nombre de mouvements donné, il peut y avoir des avions de taille et de nature différentes qui feront aussi du bruit différent. Et puis il faut faire des hypothèses sur le taux d'emport de ces avions.

Notre proposition de perspective de long terme sera basée sur une augmentation relativement légère du taux de croissance du nombre de passagers en continuité avec ce qu'on observe, compte tenu du fait qu'il existe une forte demande de transport aérien et que cet aéroport n'est pas tout à fait en bout de course, il a encore une capacité à assurer de la demande de transport aérien.

Nous ferons une hypothèse de taux de croissance du nombre de passagers très limité mais pas nul. Les premiers scénarios qu'on a établis qui avaient déjà été un peu examinés informellement pourraient donner de l'ordre de 1,8 % en taux de croissance annuelle de nombre de passagers, mais un nombre de mouvements stable.

Ce qui amène à un taux d'emport moyen qui augmenterait d'un peu plus de 1 % par an dans la période considérée du PEB.

Voilà pour répondre à quelles pourraient être nos hypothèses de croissance du trafic. Donc pas de croissance en

nombre de mouvements, croissance du nombre de passagers mais limitée due à l'augmentation du taux d'emport moyen.

En face de cette croissance du taux d'emport moyen, il faut faire des hypothèses aussi sur la modernisation de la flotte et son évolution. Là, nous avons un certain nombre d'hypothèses qui ne sont pas encore toutes stabilisées aujourd'hui. On y réfléchit avec les aéroports, les compagnies. On a un certain nombre de modèles aussi. Tout dépend de la stratégie des compagnies et des aéroports. Ce n'est pas aujourd'hui inscrit dans les textes. Il faut faire un peu des réflexions prospectives là-dessus. Mais il est certain que la tendance constatée les années précédentes à la modernisation de la flotte se poursuivra et que cette tendance sera favorable en matière de bruit, elle amènera une décroissance du niveau de bruit.

Nous aurons à gérer - je ne donne pas les chiffres aujourd'hui, il est hors de question d'entrer dans le détail des scénarios aujourd'hui, je n'en ai pas la mesure mais je vous donne la logique et la méthodologie que pourrait avoir ce PEB - une petite croissance du nombre de passagers, du taux d'emport. On sait qu'un avion plus chargé fait plus de bruit. Le bruit croît avec la masse de l'avion mais nous aurons des avions plus modernes et avec des moteurs plus performants. Nous aurons une tendance à la baisse du bruit des avions. Ces deux tendances, c'est un peu notre hypothèse, se compenseront à peu près.

Nous pourrions imaginer que le long terme sera en terme de niveau de bruit très proche du court terme puisque ces deux tendances probablement se compensent. C'est pour cela qu'on peut dire que, dans le cas d'un aéroport comme Orly, c'est le court terme qui va être très largement dimensionnant sur le PEB.

J'ai presque terminé. Je voudrais dire un dernier mot et je m'arrêterai là : dans la méthode d'élaboration du PEB, il faut évidemment tenir compte du caractère relativement spécifique d'Orly qui n'est pas dans la situation des aéroports nouveaux ou très récents construits dans des champs de betteraves et qui ont fait l'objet de restriction à l'urbanisation autour d'eux depuis l'origine.

Orly, lui, est aujourd'hui dans un milieu relativement urbanisé. Certes, il faut éviter que l'on densifie ce milieu, c'est indéniable sinon on exposerait de nouvelles populations au bruit mais il faut aussi que ce tissu urbanisé puisse vivre et que le PEB ne soit pas un carcan qui le ferait dépérir.

C'est pour cela qu'on a besoin d'exploiter sans doute davantage dans le cas d'Orly les souplesses que donne la réglementation, j'en suis persuadé. Dans d'autres cas, je ne tiens pas ce discours. Pour un aéroport nouveau, il serait évidemment irresponsable de dire qu'on laisse construire des choses. Il faut appliquer les restrictions d'urbanisation avec la plus extrême vigilance et sévérité pour un aéroport qui n'est pas encore en situation mais, dans le milieu où est Orly, je crois qu'il faut réfléchir aussi aux souplesses que donne la loi sur le PEB pour que les milieux déjà existants puissent vivre.

Il y a deux souplesses principales qui sont aujourd'hui dans la réglementation :

Premièrement, il y a une souplesse dans le choix des indices pour délimiter les zones. C'est issu de la réglementation de 2002 que je rappelais tout à l'heure. Les indices pour déterminer la limite entre la courbe B et la courbe C et la limite entre la courbe C et la courbe D sont arrêtés par le Préfet après avis de la Commission Consultative de l'Environnement.

Ces indices peuvent varier entre 62 et 65 pour la limite extérieure de la courbe B et entre 55 et 57 pour la limite extérieure de la courbe C. Cela permet d'avoir des PEB plus ou moins restrictifs ou plus ou moins sévères. Si l'on prend des indices plus forts, à ce moment-là, on a des courbes plus limitées.

C'est la première souplesse qui est possible et qui peut jouer si la commission délibère là-dessus dans le cadre.

Deuxième souplesse qui existe dans le Code de l'Urbanisme depuis un amendement parlementaire d'il y a cinq ans, c'est la possibilité de prévoir, à l'intérieur de la zone C, la zone C est la zone de bruit modéré où en principe il y a des restrictions importantes aussi mais dans cette zone C les PEB peuvent délimiter, au titre de cet amendement à la loi, des secteurs où des

opérations de renouvellement urbain seront autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.

Dans la zone C, on peut déjà faire des opérations de logement individuel mais, au titre de cet amendement et dans un certain nombre de secteurs délimités dans le PEB, on peut aussi faire du renouvellement urbain, c'est-à-dire de la reconstruction d'immeubles collectifs à condition de ne pas amener de population nouvelle dans le secteur. Ce qui permet de prendre en compte un certain nombre de projets.

L'idée est qu'avant de boucler le PEB, de le mettre en débat et en consultation, on dessine dans la cartographie des pastilles dans lesquelles il y a des opérations de renouvellement possibles. C'est ce qu'on fait dans un certain nombre d'autres PEB et qui me paraît pouvoir être une souplesse relativement utile également pour traiter un certain nombre de questions liées au PEB d'Orly.

C'est sur ces deux points qu'il y aura sans doute des débats importants parce que c'est là qu'il y a des marges de manœuvre. Sur les autres points, il y aura bien sûr aussi des débats mais ces autres points relèvent plus de l'étude prospective économétrique que réellement du débat lui-même.

Merci de votre attention.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci, Monsieur SCHWACH.

**Mme JANIS (Forges sans Nuisances).**- J'ai quelques questions.

Premièrement, vous avez parlé d'une zone D, mais vous n'avez pas donné les limites. Vous avez parlé des limites des zones B et C mais pas des limites de la zone D.

Deuxièmement, puisqu'il y a dans le modèle mathématique des hypothèses qui peuvent varier, vous n'avez pas

parlé du nombre de gros-porteurs dans l'évolution de la flotte que vous prenez en compte dans les hypothèses pour établir le PEB.

Et troisième remarque importante, c'est lors de la réorganisation du ciel francilien en 2002, vous avez "massacré" certaines zones sans peut-être vous en rendre compte et sans faire de bilan environnemental.

C'est le cas de l'endroit où j'habite à Forges-les-Bains dans l'Essonne. Vous avez créé des VPE qui sont certainement des choses très bien mais ceci a impliqué de rabattre le flux MOLEK 100 % sur ma commune. Non seulement vous vous êtes contentés de rabattre ce flux, on en avait déjà un, mais nous avons en plus des avions en décollage qui s'ajoutent à tout ceci. Vous avez massacré notre Région.

Maintenant, on irait pérenniser cette situation en créant un PEB avec une zone D dans laquelle nous serions éventuellement, sachant que des études sont en cours pour améliorer et remonter l'ILS par vent d'Est à 4.000 pieds. Est-il raisonnable de vouloir faire un PEB sans d'abord chercher toutes les solutions d'amélioration suite au désastre engendré sur ces zones en 2002 ? Est-ce bien raisonnable ?

Et ensuite, ne faut-il pas de toute façon attendre les résultats des études qui sont en cours avant de poursuivre ?

**M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).**-

Concernant la problématique du PEB, on peut s'entendre si l'on crée un aéroport ex nihilo sur une extension maximale des périmètres de PEB. Bien évidemment, si on est sur le plateau de mille vaches, il convient de pas exposer de populations supplémentaires sous les avions. S'il n'y en a pas, c'est parfait et on stérilise les choses.

Pour Orly, vous l'avez dit d'ailleurs dans votre propos mais bien tard et en proportion assez faible dans votre intervention, nous ne sommes pas sur le plateau de mille vaches. Nous sommes à 10 km de Paris avec 3.500 habitants à l'hectare, à un quart d'heure de la première station de métro et donc le PEB

produit déjà des zones de paupérisation puisque nous avons un taux de chômage qui est absolument faramineux puisque nous avons 12 % de taux de chômage sous ces espaces-là, et aujourd'hui on se pose la question de savoir si on doit étendre encore le PEB à la lumière de la modification de l'indice Lden.

Dans ce cadre-là, il faut savoir que ces populations d'ores et déjà subissent un préjudice et un effet dévastateur.

En effet le PEB produit un effet dévastateur : nous avons perdu 4.000 habitants en dix ans à Villeneuve-le-Roi et ce n'est pas pour rien si cet espace-là a été désigné comme OIN (Opération d'Intérêt National), c'est bien parce que, vu d'avion précisément, on y distingue de fortes potentialités tant en terme d'habitat que de valorisation industrielle. D'ailleurs on a adjoint l'espace considéré par le syndicat Orly-Rungis ainsi que Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, c'est bien directement sous la trajectoire des avions que l'on considère cet espace à valoriser qui est l'OIN.

Aujourd'hui, si l'on peut être d'accord pour dire qu'on ne doit pas densifier sous les avions en zones A et B, et ceci pour des raisons de confort mais aussi de sécurité puisque ce sont des espaces qui sont très directement survolés par des avions à basse altitude, on peut s'interroger sur la zone C.

On peut s'interroger sur la zone C parce qu'on nous propose, en fonction de ces variations d'indices, d'étendre ces espaces-là. Dans les projections que nous avons eues dans le cadre de la réunion informelle de préparation, pas loin de 30 communes étaient susceptibles d'être impactées par ce nouveau dessin du PEB.

Nous avons frôlé la catastrophe avec l'amendement Revet sur la loi des transports qui imposait une extension ex abrupto de ces lignes pendant la phase de négociation du PEB. C'est-à-dire qu'on poussait au maximum le périmètre du PEB pendant la phase de négociation. Ceci a été battu en brèche par l'amendement le Mèner et Monchamp mais, aujourd'hui, si on a reconnu une sorte de spécificité Orlysiennne à travers l'amendement le Mèner et Monchamp, je souhaiterais vraiment que la révision de

ce PEB soit faite à la lumière de cette spécificité qui a été reconnue par le Parlement.

Nous avons besoin de valoriser ces territoires, nous avons besoin de développer, d'y accueillir de l'habitat et je voudrais jeter un pavé dans la mare en disant que la zone C, donc directement dans le PEB, peut accueillir de l'habitat et pour cause : quand on prend les échelles de bruit développées par l'ACNUSA, on s'aperçoit qu'à 65 dB c'est-à-dire la partie concernée par la zone C, on se trouve sur les échelles de valeur de bruit de l'ACNUSA sur ce que l'ACNUSA a qualifié de "rue secondaire".

Il serait intéressant de s'interroger sur le statut particulier du bruit aérien. Pourquoi le bruit aérien a un tel statut ? Pourquoi y coller des contraintes d'urbanisme, c'est-à-dire rajouter de la difficulté à la difficulté quand les seuils de bruit sont acceptables partout ailleurs ?

Que je sache, dans les rues secondaires de tous les centres villes du monde, il n'y a pas de PEB. Or, là, on rajoute des zones de paupérisation.

Aujourd'hui, nous en avons déjà une et elle est largement copieuse, elle fait l'objet d'un OIN et de difficultés, contrairement à ce que vous avez dit, pour renouveler l'urbanisme et notamment à travers des opérations ANRU. Nous avons des difficultés parce que nous ne pouvons pas densifier y compris en faisant passer des populations de zones A et B en zone C.

Aujourd'hui, de grâce, qu'on n'étende pas ces champs de paupérisation ! Il n'est pas acceptable d'avoir tant d'espaces à proximité de Paris, qui soient littéralement sinistrés parce que sachez que nous avons 12 emplois à l'hectare sur ces surfaces-là. Ce n'est pas entendable pour les élus qui sont concernés et qui doivent aménager leur territoire.

Je vous remercie.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci, Monsieur le Maire.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- En tant que Président de l'Association, je rejoins le point de vue des riverains et je voudrais qu'en aucun cas une modification du Plan d'Exposition au Bruit n'entraîne une augmentation des gros-porteurs sur la plate-forme d'Orly.

Je rappelle que le bruit d'un gros-porteur aujourd'hui, M. SCHWACH le sait très bien, sur une échelle logarithmique, est égal à trois moyen-courriers. Même demain avec les 777 qu'on nous promet, qui sont encore relativement bruyants, les 747-400 d'Air France sont loin d'être des avions modernes, je le rappelle, et la possibilité d'une low-cost transatlantique prévue sur Orly avec des 757, excusez-moi du peu mais c'est quand même un avion qui a plus de 25 ans d'âge autorisé ! on est très loin des avions modernes et des avions qui ne font pas de bruit.

On peut envisager, peut-être dans un avenir lointain, d'avoir des avions qui sont beaucoup moins bruyants, nous sommes les premiers à le souhaiter, et également beaucoup moins polluants mais, pour l'instant, on n'est pas sur ces perspectives-là.

Je rappelle que même les avions du chapitre 3 qui sont extrêmement bruyants, des 747-200 et 300 sont toujours utilisés, c'est une véritable catastrophe. Ce sont des avions qui, à 6 heures du matin, quand ils arrivent des Antilles, réveillent entre 2.500 et 3.000 personnes qui sont sous l'axe de l'ILS. Et au décollage, à 23 heures 30 ou 23 heures 40, c'est la même chose.

D'autre part, je voudrais revenir sur un point bien particulier. Vous avez parlé des volumes de protection environnementale mais les PGS ne prennent même pas ces volumes de protection environnementale alors que c'est vraiment le minimum vital que nous avons demandé à l'époque et le minimum auquel les populations puissent avoir droit. On peut se référer à la cartographie Mésange qui a été éditée par l'ACNUSA en début d'année et qui est très triste sur ce point.

Dernier point, je rappelle que les travaux – on va revenir dessus tout à l'heure, j'ai vu que c'était à l'ordre du jour – sur la piste n°4 sont effectués pour l'instant. A la fin de ces travaux, la piste n°4 va être utilisée en face à l'Est en décollage

exclusivement par les gros-porteurs. Je rappelle que cette piste en face à l'Est ne concerne ni VPE, ni PGS, ni même PEB. Il faut savoir que ces décollages face à l'Est sont extrêmement nuisants et vont s'effectuer sur une population extrêmement dense.

**M. SCHWALLER (EOLE).**- Je voudrais d'abord remercier M. SCHWACH pour son exposé idyllique sur notre avenir de riverains.

J'ai retenu surtout une de ses phrases : "saturer le plafonnement", c'est-à-dire qu'il préconise 250.000 mouvements pour les 250.000 créneaux attribuables.

Or, je voudrais savoir ce qu'il pense du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France qui, lui, a toujours limité le nombre de mouvements, dans ses choix tout au moins, à 200.000 mouvements. Or, ce Schéma de la Région Ile-de-France est aussi en révision et nous sommes intervenus particulièrement pour que ce chiffre ne soit pas modifié parce que c'est quand même la base de l'article du 6 octobre 1994. Bien sûr, il accepte 250.000 mouvements mais, en finalité, il préconise 200.000 mouvements.

**M. SOUCHARD (IDF Environnement).**- Deux petites remarques rapides :

S'agissant des secteurs de renouvellement, si mes souvenirs sont exacts, les secteurs de renouvellement n'ont plus à être délimités dans le PEB ce qui était la version ancienne. Actuellement, je crois que ces secteurs de renouvellement peuvent être sur proposition des maires arrêtés par le Préfet postérieurement à l'approbation du PEB et après enquête publique. On n'aura pas besoin au niveau de la préparation de cette révision de PEB en cours de se poser cette question.

Autre élément auquel vous n'avez pas fait allusion, c'est le souhait de l'ACNUSA de faire coïncider les zones A, B et C du PEB avec les zones 1, 2 et 3 du PGS.

Bien entendu, on peut estimer que ce n'est pas le même sujet : l'un est pour l'insonorisation, l'autre pour régler les

problèmes d'urbanisation. On peut tout de même s'interroger, dans la mesure où les zones du PEB seraient moins étendues que les zones du PGS, sur la situation des nouveaux arrivants qui viendraient à la faveur de ce renouvellement. Lorsqu'on dit que c'est à égalité de population, c'est tout de même un critère assez flou.

On peut donc s'interroger sur la situation de ces nouveaux arrivants qui seraient, parce que c'est dans la nature des choses et c'est en fonction de l'existence même d'Orly, soumis à des nuisances aériennes non nulles puisqu'ils sont en zone 3 du PGS mais qui, par ailleurs, n'auraient pas droit à insonorisation puisqu'ils viendraient postérieurement à l'apparition du PEB. Ce serait des gens dans une situation curieuse qui souffriraient du bruit sans pouvoir s'en défendre.

C'est pourquoi la conjonction des zones entre le PEB et le PGS c'est-à-dire les zones A, B et C du PEB avec respectivement les zones 1, 2 et 3 du PGS ne nous paraissait pas quelque chose d'extraordinaire mais au contraire une orientation vers laquelle nous souhaiterions aller.

**M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne).**- Quelques mots :

Tout d'abord sur le calendrier. Cela a été rappelé tout à l'heure effectivement, il y a la perspective d'échéances électorales, vous avez dit locales, mais je pense qu'il y a les nationales qui vont aussi sans doute, sur ces questions-là comme sur d'autres, perturber quelque peu la sérénité de celles et ceux qui ont pu penser à des solutions et qui ont fait le contraire, j'en veux pour preuve par exemple le plan action contre le bruit de 2003 de Mme BACHELOT. Monsieur le Directeur de la DGAC n'en a pas parlé mais j'espère qu'il sera pris en compte parce qu'il y avait aussi un certain battage médiatique pour dire ce qu'on allait voir avec les nouvelles actions initiées par Mme BACHELOT alors qu'elle était Ministre de l'Environnement. On attend encore le début de ces réponses.

Par contre, à cette époque, il y avait eu aussi une remise en cause qui concerne Orly, c'est le troisième aéroport francilien,

qui avait été une décision partagée à l'époque par le Directeur de la DGAC et par le Gouvernement et que le nouveau gouvernement a décidé d'abandonner. Je pense que la question du troisième aéroport parisien, pour ma part et je ne suis pas le seul, reste posée puisque, à l'époque, les techniciens aussi considéraient qu'il était utile pour le propre devenir de Roissy et d'Orly mais également pour le propre devenir des populations et du développement.

C'est une question qu'on ne peut pas écarter comme si elle n'avait jamais été posée et comme si elle n'avait pas eu un début de réponse au travers de longues études et investigations.

Vous avez dit, Monsieur le Préfet, que vous souhaitiez que la CCE soit un large espace de concertation pour le PEB. Je le souhaite mais il nous faudra sans doute imaginer des actes pour donner du sens à ce qu'on entend par concertation.

M. le Directeur a dit tout à l'heure que l'Europe préconisait d'en avoir fini avec le PEB à Orly comme ailleurs d'ici une petite année, si j'ai bien compris, le 30 juin 2007.

Si le top départ est aujourd'hui, il faudra travailler dur pour arriver à ce résultat. On peut même peut-être considérer qu'il n'y a pas de top départ de calendrier aujourd'hui. Je n'en sais rien, vous ne l'avez pas dit tout à l'heure. Je suis intéressé pour savoir à quel moment on lancera le calendrier.

Avec le calendrier, cela veut dire aussi que, dans d'autres assemblées, se décide, se discute l'OIN - le collègue GONZALES en a parlé. L'OIN qui est en voie de construction, peut-être même de calendrier de réalisation, nous interpelle par rapport au devenir d'Orly.

Je pense aussi au Conseil Général qui vient d'élaborer le Schéma d'Aménagement Départemental qui prend en compte forcément Orly et Rungis dans son développement économique mais aussi dans son développement environnemental parce que, si Orly s'impose, c'est aussi des populations qui s'imposent en tant que partenaires. L'une ne chasse pas l'autre.

C'est aussi le moment où la Région va élaborer son SDRIF qui est de la responsabilité des élus régionaux.

Je ne reviens pas sur ce qui a été dit tout à l'heure. Effectivement le SDRIF a toujours considéré, et ce n'était pas le SDRIF élaboré par les élus, c'était par l'Etat dans les conditions qu'on connaît, ce n'est pas la puissance de la concertation qui avait prévalu dans le précédent SDRIF, 250.000 créneaux avec l'objectif de 200.000 mouvements.

Effectivement, il n'y a plus de Caravelle. J'ai connu aussi la période où on allait visiter Orly. La question du bruit, comme un certain nombre de questions, pèse sur la vie des gens d'Orly. Il y a bien les questions sociales qui pèsent aussi sur la vie des gens, et tout se rajoute sans doute mais, pour ce qui est des riverains, c'est difficile et, vous ne l'avez pas dit tout à l'heure.

J'ose penser que M. le Préfet rassemblera toutes les discussions, tous les documents. Je pense notamment, j'y reviens, qu'il serait dommage que l'on se prive de la Charte environnementale qui a été élaborée sur Orly. Il n'y a pas les réponses mais il y a aussi à prendre en compte les efforts des uns et des autres quand il s'est agi d'élaborer un document partagé.

Je crois aussi qu'il faut prendre en compte ce qui a été avancé par l'ACNUSA qui est à sa place de dire les choses. Et puis quelquefois les conflits qui peuvent exister avec les associations de riverains, les riverains, les élus qu'on critique souvent parce qu'ils voudraient comme seul réflexe faire du béton !

Non ! Je suis aussi Maire d'une ville : 11.000 habitants, 1.500 demandes de logement. Les gens ne demandent pas à aller habiter là où il n'y a pas de logements sociaux. Ils ne demandent pas non plus à déménager à des kilomètres. Cela a été dit par le collègue GONZALES, les questions de transport ne facilitent pas le rapprochement domicile-travail, mais c'est aussi ces questions-là qu'il faut poser. Il ne s'agit pas de construire pour construire, il s'agit de répondre à des besoins identifiés en volume considérable au niveau du logement. Dans l'OIN, il me semble qu'il y a cette approche aussi de réponse en construction de logements.

Cela veut dire qu'il faut des logements à construire et, vous l'avez dit, à réhabiliter. J'ai fait partie des maires qui considéraient qu'il y a un certain nombre de projets d'aménagement dans nos villes parce qu'il y a des terrains libres en centre-ville. Qu'est-ce qu'on fait ? J'ai en mémoire les cicatrices dans notre ville qui datent de 1975 là où des petites gens avaient acquis des terrains pour y construire un pavillon et à qui on a dit : "Terminé, vous ne pouvez plus construire !". Ces terrains inconstructibles, que sont-ils devenus ? Je vous invite, Monsieur le Directeur, à venir voir ce que ces terrains sont devenus.

Je pense à Villeneuve-Saint-Georges, commune que je connais bien. Ils ont été acquis ou occupés, alors que ce n'est pas réglementaire, par des gens du voyage. En plein quartier pavillonnaire ! Et il y a un conflit permanent. Ces aires ne relèvent pas des règles d'urbanisme.

Souvent les petites gens quittent ces quartiers et l'offre de vente, c'est à la commune. Mais dans quelle condition peut-on acheter ? C'est pour se "préserver" et qu'est-ce qu'on peut y faire ? Des jardins ! Ce n'est pas ce qui est le plus demandé dans nos villes aujourd'hui, les potagers !

Et ces terrains-là sont libres, abandonnés, pas très longtemps parce que je vous dis que certains groupes de personnes les utilisent.

Je crois qu'il y a ce problème qui est posé aussi en terme de responsabilité de l'Etat.

Je suis partant pour qu'on ait une discussion mais qu'on la pousse au maximum.

Vous avez parlé tout à l'heure des spécificités d'Orly, mais cela se travaille, cela se tricote ! Cela a été dit tout à l'heure par le Maire de Villeneuve-le-Roi, une population qui baisse, tout le monde le sait, ce n'est pas seulement la population qui baisse, c'est aussi "un niveau de vie". Si vous vous situez à 20.000 et plus, vous êtes un peu moins pauvres que quand vous êtes à 18.000. Sans doute faudrait-il réfléchir à une certaine péréquation. Cela n'existe pas. Vous tombez juste en dessous, vous n'êtes pas

dans les mêmes prédispositions financières notamment pour ce qui est des participations de l'Etat.

Vous l'avez dit tout à l'heure, ce sont des textes de planification mais voyons bien que d'autres assemblées et organismes réfléchissent à la planification. Il ne faut pas faire comme si les uns et les autres n'avaient pas à apporter leurs réflexions, leurs propositions d'autant plus qu'un certain nombre sont déjà légitimées par les assemblées qui délibèrent.

Encore une fois je pense que le PEB ne peut pas être un outil qui ne réponde pas aux préoccupations dans le temps et je crois aussi qu'il faut fixer des échéances. Il me semble que vous êtes timide sur la progression, mais peut-être ceci explique cela, du trafic sur Orly parce que j'ai l'impression qu'on va plutôt vers une augmentation importante du trafic aérien dans les décennies à venir. C'est ce que j'ai cru comprendre au travers, et ce n'est pas un terme qui me plaît beaucoup, d'une certaine mondialisation de l'économie et pourquoi pas des transports aussi des personnes.

**M. PATRZYNSKI (CR IDF).**- Je voudrais dire que beaucoup de choses de bon sens ont été dites depuis le départ et je voudrais éviter que l'on tombe dans une cacophonie politique qui vienne augmenter le bruit des populations survolées. Pardonnez-moi ce jeu de mots mais je ne pense pas qu'aujourd'hui nous soyons réunis pour savoir à qui revient la faute et ce qui peut être fait. Je le dis à l'égard de mon collègue TOUSSAINT qui vient de parler mais je crois que les populations attendent autre chose de nous que cette polémique.

Je voudrais souligner le paradoxe dans lequel les élus du Val-de-Marne sont toujours pris autour d'Orly. D'une part le développement économique de cette base aéroportuaire nécessaire pour le développement économique du Département, et M. TOUSSAINT vient justement de le souligner, mais également la protection des populations qui sont survolées.

Si je peux comme tout le monde regretter que cette commission ne se soit pas réunie depuis trop longtemps à mon goût, c'est mon deuxième mandat depuis 1998, je n'ai eu que deux

réunions depuis 1998 de cette commission, ce qui me semble trop peu pour pouvoir concerter avec les population, les associations et les élus, il n'en demeure pas moins que sans nouveau PEB, c'est toujours l'ancien PEB qui est en application.

Or, aujourd'hui, on le voit, nous avons une nécessité de construire, nous avons une nécessité de développer économiquement, nous avons une nécessité de nous protéger non seulement des nuisances sonores mais également d'autres nuisances. Des études sont en cours par exemple au CHU de Créteil sur les maladies de peau dues au survol des aéronefs dans les différentes villes qui sont comprises dans le PEB.

A cet égard, je me permets une parenthèse pour dire que dans l'OIN, toutes les villes du PEB n'y sont pas. Il serait peut-être bon là aussi de revoir la chose de façon à ce qu'on puisse avoir une égalité de traitement de toutes les populations, celles qui peuvent être prises par l'OIN et celles qui peuvent être englobées par le PEB.

D'où ma question, je préfère poser les questions plutôt que de faire le constat. Je souhaiterais savoir si, en attendant que le PEB nouveau sorte et avec les difficultés que vous avez signalées dues aux différentes échéances électorales, il peut néanmoins y avoir un certain nombre de mesures contraignantes à l'égard des promoteurs d'habitat collectif, qu'ils soient en accession à la propriété ou qu'ils soient en logement social, pour que les mesures soient prises de façon assez drastique pour la lutte contre le bruit de ces appartements.

Aujourd'hui, si nous en restons simplement à ce qui a été dit précédemment, on sera tous à quémander des aides à l'insonorisation. Certes, il y a eu des avancées qui ont été faites mais compte tenu des prévisions qui peuvent être vues tel que cela nous a été présenté tout à l'heure, je pense qu'il serait intéressant que l'on puisse prendre des mesures de conservation de cette protection.

Enfin, un souhait, car je crains l'avoir entendu au travers des propos qui ont été tenus à la tribune tout à l'heure, je ne voudrais pas que l'on raisonne en terme de volume de bruit.

Demain, si les aéronefs viennent à faire moins de bruit, je sais que c'est tentant de dépasser les 250.000 créneaux. Pour ma part, je rejoindrai ce que M. SCHWALLER disait tout à l'heure en reprenant ce que la loi préconisait : de faire en sorte que l'on soit autour des 200.000 et non pas des 250.000.

Quand on vit sous les avions, on sait ce que cela peut représenter, surtout dans un système de créneaux horaires qui fait qu'il y a un couvre-feu de 23 heures à 6 heures du matin, de concentrer beaucoup d'avions sur une période, même si l'on tient à ce que le couvre-feu reste.

**M. SAC (CG Essonne).**- Rapidement, je voudrais redire que la réalisation du PGS aurait pu entraîner de façon proche, mais ce sont des documents différents, un travail sur le PEB. C'est l'occasion de dire que c'est une façon de voir globalement les choses qui aurait pu nous permettre d'avancer.

Dire que ce PEB a trente ans, il faudra bien qu'un jour il y en ait un autre et reporter à plus tard encore cette révision paraît un problème. Même s'il y a des élections, mais les élections c'est du temps de débat démocratique en principe, donc cela va être l'occasion d'avoir un débat dans ces phases-là. En tout cas dire : "pendant deux ans, ce n'est pas une bonne période, on reporte, on sait que c'est long à réviser", ne me paraît pas une bonne chose. A un moment, il faut bien commencer. On a dépassé le délai.

Tout cela doit prendre en compte la spécificité d'Orly par rapport à son urbanisme, par rapport aux demandes de logement qui existent nombreuses sur le secteur.

Je suis favorable à ce que très vite on se lance dans une procédure de révision du PEB et que, dans cette phase-là, forcément je pense que la CCE devrait se réunir plus souvent.

**M. LOPEZ (maire-adjoint Villecresnes).**- Nous ne faisons pas partie de la CCE. Nous avons été prévenus par Mme HUC (?) de cette commission.

C'est sur ce point-là que je souhaite d'abord intervenir : nous sommes dans le PGS depuis 2004 et nous ne pouvons pas participer aux travaux de cette commission. C'est la première chose, je le regrette. Nous sommes aussi très concernés par le PEB. Il nous avait été présenté par M. le Préfet du Val-de-Marne un projet d'un PEB allant jusqu'à 50 dB, ce qui englobait très largement l'ensemble des communes du plateau Briard. Il serait intéressant que nos communes qui sont dans le PGS, concernées par le PEB, puissent participer aux travaux de cette commission. Je vous en remercie.

Deuxièmement, je voudrais apporter en tant que professionnel du bruit une petite remarque sur ce qui nous a été dit tout à l'heure. On nous a annoncé que les avions ont diminué de moitié le niveau sonore. Il faut savoir qu'en acoustique, lorsqu'on diminue de moitié le niveau sonore, on ne gagne que 3 décibels. Lorsqu'un avion décolle sur Villeneuve-le-Roi ou Villeneuve-Saint-Georges, il y a plus de 90 dB. Donc avoir gagné 3 dB, je peux vous dire qu'on est très loin du calme.

Sur nos communes où nous avons fait des niveaux sonores moyens, lorsqu'on retire les avions, nous avons des niveaux sonores de 43 - 47 décibels. Aujourd'hui, avec le PGS, on nous a mis à 55. Il faut tenir compte de ces choses-là. Nous dire qu'on a réduit le bruit des avions de moitié est parfois très impressionnant mais en réalité cela ne représente que 3 dB, c'est très en dessous de ce qu'il faudrait faire.

**Mme CIUNTU (Agglo Haut-Val-de-Marne).**- Comme l'intervenant précédent qui parlait de Villecresnes, je représente Sucy et la Communauté du Haut-Val-de-Marne. Nous sommes également nouveaux entrants dans le PGS.

En tant que nouveaux entrants, il est difficile que l'on vienne discuter du Plan d'Exposition au Bruit quand on voit le résultat du Plan de Gêne Sonore pour nos populations, alors même que nous avons fait beaucoup de communication pour leur dire les avantages que le Plan de Gêne Sonore pourrait leur apporter.

Il y a un certain nombre de dossiers qui sont en attente, qui ont pourtant été instruits et les habitants voient qu'être entrés dans le Plan de Gêne Sonore ne leur a rien apporté.

Comment leur parler maintenant du PEB, c'est-à-dire effectivement, comme vous l'avez dit, de contraintes d'urbanisme qu'il vont ressentir ? même le Plan de Gêne Sonore peut parfois marquer un territoire de manière un peu stigmatisante par rapport à la valeur immobilière de cet endroit. Pour nous, le Plan d'Exposition au Bruit ne peut être discuté de façon sereine que si les problèmes liés à l'indemnisation des riverains en PGS sont réglés. De toute façon, je rappelle que notre commune avait délibéré pour dire que nous ne souhaitons pas que les délimitations du PEB soient plus larges que la délimitation du PGS.

C'est vrai que nous souhaiterions que, sur tous ces sujets, une large concertation puisse exister. Nous gardons un souvenir un peu mitigé de la concertation qui avait eu lieu autour du PGS où nous avions pensé que les frontières pourraient être définies avec les maires et nous n'avons eu aucun examen des observations faites à ce sujet. On a vu un PGS tomber sur nos villes un peu approximativement.

C'était simplement cette remarque que je voulais faire à propos du Plan d'Exposition au Bruit et introduire ensuite le point suivant justement sur l'aide à l'insonorisation des riverains. Pour les villes qui entrent pour la première fois dans le PGS, les résultats sont un peu décevants. C'est même un peu plus que cela. Nos populations nous interpellent fortement et nous demandent de vous le remonter.

**M. CARSAC (UFCNA).**- Je voulais simplement répondre à la question que vous avez posée en ouvrant le débat, c'est-à-dire que faire pour que cette affaire de PEB se passe bien finalement ?

Je crois qu'il faut convenir, cela a été dit par M. SCHWALLER tout à l'heure à mots diplomatiques, que le PEB est complètement inadapté aux problèmes d'Orly. Cela a été dit par de nombreux participants ici.

Il faut savoir que les nuisances s'étendent jusqu'à 90 km, il y a des associations jusqu'à 90 km d'Orly. Les nuisances que l'on pourrait qualifier de fortes selon l'ACNUSA s'étendent à 30 km de l'aéroport, bien loin de ces zones-là.

Simplement, si on veut que ça se passe bien, parce que cette affaire de PEB se passera mal si on continue comme cela, il faudrait qu'il y ait une politique de réduction des nuisances qui soit réellement engagée en même temps que cette révision du PEB. Qu'enfin on écoute les gens, qu'enfin il y ait des mesures qui soient faites pour tenir compte de la gêne sonore et pas simplement d'un niveau moyen de bruit en décibels. Si on n'engage pas cette politique de réduction des nuisances, cela ne se passera vraisemblablement pas si bien que cela.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vais donner la parole à M. SCHWACH pour répondre à un certain nombre de questions ou d'observations.

Je voudrais dire à M. SAC et à M. TOUSSAINT que le coup de pistolet de starter n'est pas donné mais ce débat est susceptible d'éclairer la maturation.

Je retiens de ce débat que ce PEB est effectivement totalement obsolète. Il y a une demande de sa révision, et j'attire l'attention sur le rôle de concertation de la CCE. J'attire l'attention sur ce qu'a dit tout à l'heure M. SCHWACH : l'avis de la CCE sur le choix des indices pour la délimitation des zones, en tout cas de la zone C, est un avis obligatoire. Donc nous aurons un débat, il faudra le préparer. La CCE est incontournable au stade de la préparation du PEB. Cela nous amènera, Monsieur SAC sûrement, mais je le dirai à M. PATRZYNSKI s'il était là, à un rythme différent de la réunion de cette CCE.

Enfin, j'indique, mais M. PATRZYNSKI nous a quittés momentanément je crois, que je ne connais pas de moyens juridiques avec ce PEB existant, quoique obsolète, permettant de prendre des dispositions d'urbanisme spécifiques. La réponse à la question qu'il m'a posée là, je vais la regarder mais je n'ai pas le sentiment qu'il ait une réponse, en tout cas une réponse positive.

Il est 11 heures 50. Il nous reste encore pas mal de points à l'ordre du jour. M. SCHWACH, sans vous contingenter la parole, est-ce qu'à midi on peut conclure ? Vous avez dix minutes.

**M. SCHWACH (DAST).**- Je vais essayer d'aller très vite. Deux questions tournaient autour de la délimitation des zones. La première question concernait la zone D. La zone D est, par la loi, il n'y a pas de modulation possible, la zone dont le bruit est supérieur à 50 décibels en indice Lden. Elle va de ces 50 jusqu'à la limite de la zone C qui peut, elle, varier entre 55 et 57. Je rappelle que la zone D est une zone simplement d'information, il n'y a pas de règle d'urbanisme qui s'applique.

Sur les secteurs de renouvellement urbain, il y a eu une question : peut-on les faire postérieurement au PEB ou faut-il les faire avant ?

On peut faire les deux méthodes. On peut, au moment où on met à l'enquête publique le projet de PEB, déjà délimiter un certain nombre de secteurs et les mettre dans la cartographie. Et s'il en apparaissait d'autres dans le fil ensuite de la vie du PEB dont on voit qu'elle peut être longue, il y a une procédure prévue par la loi pour les rajouter par une enquête publique spécifique. Les deux possibilités sont offertes par la loi. Mais s'il y a des projets et des secteurs déjà identifiés aujourd'hui, autant les mettre tout de suite dans le PEB au moment où on l'élabore et on le met à l'enquête publique. C'était le sens de ma remarque sur la souplesse que donne cette possibilité-là dans l'élaboration du PEB.

Il y a beaucoup de questions sur lesquelles il y a du débat, je ne sais pas s'il faut que j'entre totalement dans tous les débats. Je souhaiterais peut-être faire quelques remarques.

Sur le trafic gros-porteurs, première chose, encore une fois, je reviens toujours à ce point-là, c'est très difficile à comprendre, je vous l'accorde, mais c'est comme cela malheureusement, le PEB ne définit pas de contraintes, ni de règles là-dessus. Ce sont les compagnies, ce sont les aéroports, c'est l'Etat qui peut-être demain, dans dix ans, aura une autre vision d'Orly et qui changera ce que sont les gros-porteurs ou le

trafic, etc. C'est la vie qui fera cela, c'est la vie économique, c'est la vie administrative mais ce n'est pas le PEB qui posera une règle là-dessus. Ce n'est pas le PEB qui va autoriser les gros-porteurs ou les interdire.

Le PEB va essayer de prévoir avec les informations qu'on connaît aujourd'hui quelles seront les compositions des flottes dans le futur. Et on ne pourra pas faire tout cela avec un seul scénario parce qu'on ne sait pas.

Aujourd'hui, le PEB c'est un horizon de 20-25 ans. 2025 serait un bon horizon. On ne sait pas aujourd'hui dire avec des détails ce que seront la flotte, la stratégie des compagnies et l'utilisation. Si en 2025, il y a un troisième aéroport, je n'en sais rien. Le PEB lui-même ne va pas le dire mais ne va pas l'interdire non plus. Il prend en compte les données qu'on connaît aujourd'hui parce qu'il s'oppose à des permis de construire d'aujourd'hui.

Dans cinq ou dix ans, il y aura peut-être une révision du PEB. A ce moment-là, on changera la règle d'urbanisme dans cinq ou dix ans si les conditions d'exploitation ont changé. Aujourd'hui, il s'agit de savoir où on autorise et où on n'autorise pas la construction en fonction de ce qu'on sait et de ce qu'on prévoit raisonnablement qui peut se passer.

Il y aura dans le projet de PEB des hypothèses sur le trafic modeste ou pas modeste, je ne sais pas. C'est vrai qu'aujourd'hui le trafic au niveau international augmente très fortement et très vite mais il augmente dans des créneaux et des faisceaux qui ne sont pas les faisceaux les plus exploités par Orly.

Cette croissance ne va pas forcément se concentrer sur Orly. Orly a du trafic DOM, du trafic Métropole qui, lui, on l'a vu, est stable et ne va pas augmenter dans les années à venir. Le trafic avec l'Asie augmente très fortement aujourd'hui. C'est là où est le secteur de croissance. Il augmente très fortement avec l'Amérique latine mais ce n'est pas forcément reporté sur Orly. Tout dépend de la composition de ces faisceaux et de la flotte.

Un mot sur PEB et PGS. Plusieurs intervenants ont souligné l'intérêt de les rendre cohérents. Bien entendu, sur un plan général et conceptuel, ce serait tout à fait important et

satisfaisant de les harmoniser. Mais j'insiste sur le fait que ce sont quand même deux procédures séparées : l'une est destinée à indemniser du bruit tout de suite et l'autre est destinée à éviter qu'il y ait des riverains soumis au bruit dans l'avenir. Elles n'ont pas forcément la même logique. S'il y a deux procédures séparées avec des conditions d'élaboration de coefficients et d'indices différentes, je crois que c'est une souplesse qui sera utile dans le cas d'Orly. Si on s'impose comme règle au départ et a priori d'aligner PGS et PEB, on manquera de cette souplesse.

Peut-être qu'à la sortie, on peut avoir des choses les plus harmonisées possibles mais il ne faut pas, à mon avis, au moment où on entre dans le processus s'interdire cette marge de manœuvre.

J'ajouterai simplement, pour M. TOUSSAINT puisqu'il est intervenu deux fois, que je suis très intéressé par les chartes de l'environnement. Malheureusement, celle qui a été commencée à élaborer, je ne l'ai pas regardée récemment...

**M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne).**- Elle est finie !

**M. SCHWACH (DAST).**- Elle est finie. Elle est en vigueur ?

Justement, je ne sais pas ce qu'il faudrait faire aujourd'hui là-dessus mais un processus de charte de l'environnement est un processus qui peut exister parallèlement à des processus réglementaires de PEB ou de PGS, et qui peut être l'occasion de mettre autour de la table un certain nombre d'acteurs.

Je souhaite simplement vous confirmer mon intérêt pour des chartes comme il en existe dans un certain nombre d'aéroports et comme on élabore aujourd'hui dans un certain nombre d'autres. Orly pourrait aussi faire l'objet de charte, il n'y a pas de souci là-dessus.

Voilà quelques éléments, Monsieur le Préfet, pour respecter votre souhait.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci, Monsieur SCHWACH.

Je vous propose de passer au point 3 de l'ordre du jour.

#### **Travaux en cours (piste n°4)**

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- C'est une opération qui est bien connue puisqu'elle a fait l'objet d'ores et déjà d'une large communication. Je rappelle que c'est la piste n°4 que vous voyez à gauche de l'écran qui est en travaux depuis le 3 avril et je vais rappeler aussi rapidement que possible les circonstances de ces travaux.

Cette piste avait été rénovée la dernière fois en 1995. On est plus ou moins à la durée de vie normale d'une réalisation de piste. Simplement, on prévoyait cette rénovation plutôt vers 2007-2008 et la décision d'Air France de mettre en service, dès le mois de juin prochain, le Boeing 777-300 ER sur ces lignes Antilles-Réunion nous a amenés à accélérer ce processus. Parallèlement d'ailleurs, Corsair a remplacé une grande partie de ses Boeing 747-300 par des 400 plus lourds. Cela amène également à accélérer le processus.

Caractéristique de ces deux avions mais plus spécialement à droite le B777. On peut voir à la troisième ligne que les masses maximales sont un peu différentes. Le B777 est plus léger d'environ 11 % pour une offre en sièges relativement équivalente puisque, sur ces lignes-là, Air France mettra 476 sièges dans le B747 et 475 dans le B777. C'est un avion qui est plus léger au siège, qui est bimoteur au lieu de quadrimoteur pour le B747-400, et surtout, et c'est là que le sujet nous intéresse à la dernière ligne, le B777 n'a que deux jambes de train principal avec 12 roues, donc forte concentration de la charge par rapport au B747 qui a quatre jambes de train de quatre roues chacune, donc 16 roues.

Cet avion B777-300 est un avion qui est apparu très récemment. Il a été mis en service en mars 2005 pour la première

fois. C'est la version à la fois allongée et à long rayon d'action du Boeing 777 qui, lui-même, a été mis en service en 1997.

Cet avion bimoteur moderne consomme beaucoup moins que le 747 qu'il va remplacer, ce qui explique d'ailleurs qu'il soit plus léger au décollage à nombre de sièges équivalent.

On était dans l'obligation de renforcer une de nos pistes principales ainsi que les voies d'accès. On a choisi de renforcer la piste n°4 qui est à la fois la plus longue et la plus rapide, si on peut dire, à rénover et à renforcer.

Le 747-400, il n'y a pas de commentaire à faire sauf à souligner que la compagnie Corsair qui était l'un des gros opérateurs long-courriers d'Orly a maintenant remplacé une grande partie de ses versions antérieures par le 747-400 dont il exploite cinq exemplaires actuellement.

Les niveaux de bruit comparés, c'est intéressant à regarder, spécialement le survol au décollage qui est la courbe centrale : vous voyez que le B777 en bleu est à peu près 10 dB en dessous du B747-300 en orange et 8 dB en dessous du 747-400 en jaune. Donc un très gros gain au survol au décollage.

Ce gain est notamment dû, mais pas seulement, à des pentes de montée plus forte puisque c'est un biréacteur et, pour prendre un exemple, si on prend les Antilles, on a le B777 tout en haut avec une pente moyenne de montée de 8,8 % qui se compare sur les Antilles au B747-400, courbe rouge, 7,8 % et, si l'on a le B747-300 sur les Antilles, on est sur la courbe verte basse à 5,3 %. Donc un très fort impact sur la pente de montée qui est un élément contributeur à côté de la technologie des moteurs au gain de performances acoustiques.

On voit là également la comparaison d'empreintes sonores à 70 dB au décollage. On a en jaune l'A330 qui est un avion bimoteur mais plus léger, qui emporte moins de passagers, en vert plus étendu le B777-300 ER qui se compare en rose au B747-400 et en bleu au B747-200/300 ce sont les mêmes avions.

On voit également sur une procédure de décollage face à l'Est les empreintes sonores - il faudra y revenir peut-être tout à

l'heure – à gauche d'un B777-300 qui décolle vers l'Est depuis la piste n°4 pour des raisons que je peux expliquer, comparé à un B747-200/300 qui décolle de la piste n°3 toujours face à l'Est. Vous voyez que les empreintes sonores sont extrêmement réduites avec ce nouvel avion.

On a mené cette opération dans un calendrier très court, je ne vais peut-être pas revenir sur les phases avant puisque la décision de faire ces travaux a été prise au printemps 2005. On a commencé, après avoir choisi les entreprises, une préparation de chantier en novembre 2005, j'en montrerai quelques photos, en vue de concentrer les travaux sur une durée aussi courte que possible du 3 avril au 31 mai, dans l'hypothèse d'un nombre de jours d'intempéries qui serait limité à 10. Je crois qu'on est bien parti pour ne pas dépasser ce nombre de jours d'intempéries.

On a fait en sorte de raccourcir au maximum la durée des travaux piste fermée. Il était impossible de faire ces travaux piste maintenue en service, on ne peut pas les faire de nuit par petits morceaux. On a eu cette longue période de préparation. On fait travailler nos entreprises en deux équipes 7 jours sur 7, y compris avec de la maintenance la nuit. On a mis des pénalités extrêmement élevées en cas de retard sur la livraison des travaux. On a choisi une période de chantier qui nous donnait les meilleures chances de tenir ce pari de faire ces travaux en moins de deux mois.

L'ensemble des acteurs concernés se sont mobilisés, la DGAC tout particulièrement à travers l'exploitation pendant la période de travaux, mais également les services publics, etc.

On avait ce souci de minimiser la gêne due au chantier et la principale action était d'optimiser la capacité de la piste n°3 utilisée seule en usage mixte décollage/atterrissage, ce que l'on a fait par différents petits chantiers. Et puis surtout ce qui met en première ligne la capacité du contrôle aérien à exploiter en piste unique. Le but était de limiter au maximum l'utilisation néanmoins indispensable de la piste n°2 transversale à certaines heures de la journée.

La DGAC a exclu d'utiliser la trouée Nord de la piste n°2. Seule la trouée Sud est utilisée.

En ce qui concerne l'information, un certain nombre de participants de cette commission le savent, on a tenu notamment, c'est les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> paragraphes de ce slide, deux grandes réunions avec les élus : une réunion à l'initiative d'Aéroports de Paris qui était le 14 décembre et une réunion à l'initiative de la DGAC le 25 janvier 2006. Puis le PDG d'Aéroports de Paris et le Directeur Général de l'Aviation Civile ont également rencontré un certain nombre de parlementaires particulièrement concernés.

On a bien sûr produit conjointement, DGAC et Aéroports de Paris, cette plaquette que vous connaissez. On a également fait un numéro spécial de "Entre Voisins" début mars 2006 pour que l'ensemble des élus puissent relayer à leur population les informations sur cette opération.

Le chantier concerne l'ensemble de ce qui est coloré sur ce slide, c'est-à-dire la piste proprement dite : en orange, c'est une réfection du revêtement bitumineux ; en vert et en violet, ce sont des reconstructions complètes du béton et, en orange, c'est une voie d'accès où on a également des travaux combinés béton et bitume.

On peut voir là quelques données sur le chantier. C'est un chantier considérable puisqu'on fait 30 M€ de travaux en l'espace de deux mois, évidemment grâce à des phases préparatoires importantes. On mobilise de l'ordre de 800 intervenants sur ce chantier et énormément de matériel comme vous le voyez sur cette première image.

Je vais passer très rapidement quelques autres images pour ne pas prendre de retard.

On avait deux grands lots de travaux.

Vous voyez le site préparatoire. Vous voyez qu'il y avait des collines de matériaux qui se sont constituées progressivement.

C'est toute la préparation des matériaux et équipements de fabrication des enrobés bitumineux et béton.

Voici la réfection du revêtement bitumineux de la piste. On a enlevé le bitume ancien qui était détérioré et on a construit ce nouveau revêtement avec beaucoup d'engins.

C'est la phase du rabotage. On a dû scier le béton en dessous pour installer des fourreaux. On est vraiment dans la technique, je vais accélérer.

On a créé le nouveau revêtement avec toute une installation logistique assez considérable.

Une fois qu'on a eu terminé cela, il a fallu carotter un certain nombre d'endroits pour installer les feux de balisage qui avaient été déposés.

On peut regarder une partie où on a complètement reconstruit la piste. On a démoli le béton et on a refait une chaussée complète avec ses différents fonds de forme.

Coulage des dalles de béton par tranche longitudinale.

Je ne vais peut-être pas m'étendre. Monsieur le Préfet, si vous le souhaitez, je peux m'arrêter là. On peut encore dérouler une dizaine d'images, c'est comme vous voulez...

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous remercie. Y a-t-il des questions ou des observations ?

**M. SOUCHARD (IDF Environnement).**- Pas d'observation mais peut-on avoir quelques précisions sur ce qui sera fait sur la piste n°3 puisqu'il est prévu, semble-t-il, d'y faire également des travaux ? Est-ce que ce sont des travaux de même nature ?

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- La piste n°3, dans son état actuel, n'est pas capable non plus de supporter au décollage le B777-300. Il pourra le supporter à l'atterrissage mais pas au décollage. C'est pour cela d'ailleurs que je vous ai montré que cet avion décollerait face à l'Est depuis la piste n°4.

Au passage, j'indique que c'est un très petit nombre de mouvements puisqu'on prévoit de l'ordre de cinq à six décollages quotidiens de B777-300. 40 % du temps, on est face à l'Est. Cela fait trois ou quatre décollages par jour en moyenne qui interviendront vers l'Est avec un avion dont vous avez vu qu'il est quand même particulièrement écologique au décollage notamment.

La piste n°3, effectivement, est elle-même dans un état de fatigue relativement avancé. On sera amené vraisemblablement, d'ici la fin de la décennie actuelle, à entreprendre des travaux de rénovation en plusieurs phases. C'est plus long et plus compliqué parce que c'est en béton. Pour l'instant, on envisage que cela intervienne vers 2009 à titre indicatif mais on n'a pas encore déterminé les modalités de ce chantier.

**Mme CUSAN (AVION).**- J'aurais souhaité avoir plus de détails sur les sources de financement des travaux. D'autre part je regrette aussi que les associations n'aient pas été invitées aux réunions publiques.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Je vais revenir sur le fait que, lorsque vous parlez d'une large concertation, effectivement les deux réunions ont été organisées à l'intention uniquement des élus.

Vous n'avez pas donné de réponse à la question que je vous ai posée tout à l'heure pour les VPE sur la piste n°4 en face à l'Est. Vous dites qu'elle ne sera utilisée que par trois ou quatre B777 par jour mais vous oubliez les 747-400 Corsair et vous ne nous donnez pas non plus les horaires qui sont, en phase d'arrivée, en général, entre 6 heures et 6 heures 30 du matin, donc extrêmement pénalisants et, le soir, entre 21 heures 30 et 23 heures 30.

D'autre part pour revenir sur le financement des 30 M€, cela aurait été souhaitable que l'on pense en même temps à l'insonorisation des riverains. Je sais que ce n'est pas du tout le même budget mais c'est quand même assez lamentable de voir

qu'on est capable de mettre 30 M€ pour renouveler une piste mais qu'on a par ailleurs un solde négatif de 1 M€ pour l'aide à l'insonorisation. C'est catastrophique.

**M. PATRZYNSKI (CR IDF).**- Simple requête pour montrer aux associations que les élus sont quelquefois oubliés, c'est à l'égard de la DGAC : les élus régionaux n'ont pas été conviés, je n'ai pas eu connaissance de votre réunion. Ce serait bien qu'on le soit également.

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Sur le financement des travaux, c'est un financement Aéroports de Paris. Cela fait partie de nos investissements normaux. Simplement, c'est quelque chose qu'on a dû décider avec relativement peu de préavis, qu'on a dû anticiper disons.

C'est une dépense importante qui n'a pas de lien direct avec les fonds d'aide aux riverains. On peut noter - la présentation le faisait apparaître - que cette dépense va contribuer à la réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique puisque cet avion, qui remplacera des B747 anciens pour l'essentiel, va faire sensiblement moins de bruit, consommer beaucoup moins et donc beaucoup moins polluer autour des aéroports.

**Mme CUSAN.**- Excusez-moi, je peux vous interrompre en vous demandant le nombre de mouvements que cela représentera ?

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Je l'ai évoqué rapidement. On envisage de l'ordre de cinq à six décollages quotidiens pour cet avion compte tenu de la commande d'Air France et de l'intention de le mettre sur les lignes Antilles-Réunion. C'est un petit trafic, c'est cinq à six B777 quotidiens qui vont remplacer in fine cinq ou six B747 qui, jusqu'à l'an dernier,

étaient des 200-300 qui, cette année, sont partiellement des 400, mais ne le sont que partiellement.

**Mme CUSAN (AVION).**- Donc cela n'aura pas l'effet escompté.

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Cela aura un effet sur quelque chose qui, à ma connaissance, préoccupe assez fortement les riverains, c'est-à-dire les très lentes montées notamment au décollage face à l'Est en été des B747-200/300 quand ils décollent vers l'Est. On va remplacer ces avions qui se traînaient un peu au décollage par un avion qui monte beaucoup plus rapidement et qui aura un impact au sol beaucoup plus faible.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Vous ne nous avez pas donné le nombre de mouvements des B747-400 !

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur, vous me permettez de présider, s'il vous plaît ?

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Merci, Monsieur le Préfet.

Je voudrais, pour répondre à des interventions qui ont été faites, d'abord souligner qu'il n'y a pas de changement à l'atterrissage, c'est-à-dire que les avions continuent à atterrir sur les pistes normales comme avant. Là où on avait un B747-200/300 qui arrivait à 6 heures 15 ou 7 heures du matin, le B777 arrivera sur la même trajectoire d'atterrissage à la même heure. Il n'y a pas de changement, simplement il est un peu moins bruyant au survol à l'atterrissage.

Quant à l'effet de ces décollages face à l'Est sur la piste n°4, j'ai indiqué que ce serait un petit nombre de mouvements : cinq à six décollages quotidiens pendant 40 % du temps où on est

face à l'Est, donc en moyenne peut-être de l'ordre de trois avions quotidiens.

Cela viendra souvent à la place de B747 qui choisissaient parfois de décoller également sur cette piste face à l'Est parce que cette piste est un peu plus longue et lorsqu'ils étaient chargés en été, ils préféraient décoller de la piste la plus longue. Pour une part, cela se substituera en faisant moins de bruit. On reste dans des impacts différentiels extrêmement faibles tenant compte du faible bruit au décollage de cet avion.

Sur les invitations aux réunions d'information, la DGAC et Aéroports de Paris ont choisi, s'agissant d'une affaire de travaux qui est quand même très temporaire, il y avait à gérer une gêne temporaire, de communiquer via les élus. Nous avons invité à ces réunions les élus qui sont venus d'ailleurs assez nombreux. Je crois que la majorité des élus ont relayé largement cette information auprès de leurs administrés en s'appuyant parfois sur les documents que nous leur avons communiqués.

**M. PERIGAUT (EOLE).**- Sur les travaux, vous parlez de renforcement et vous n'avez pas parlé d'élargissement pour l'A380. Ce n'est pas prévu ou c'est en même temps ?

**M. HARDEL (Dr aéroport Orly).**- Nous n'avons pas fait d'élargissement pour l'A380. Ce que nous avons fait comme travaux rend l'aéroport éventuellement compatible avec l'A380. Pour l'instant, il n'y a pas de demande, ni de prévision d'exploitation de l'A380 à Orly.

On a déjà, à Orly, des avions qui sont exploités haute densité avec des chargements en passagers qui sont supérieurs à ce qu'aura la majorité des A380 dans leur exploitation future.

Simplement, lorsqu'on avait des reconstructions complètes à faire par exemple, on les a faites à des endroits qui soient compatibles avec l'envergure de l'A380 de façon à ne pas avoir à refaire les choses si d'aventure, dans dix ou quinze ans, l'A380 était exploité à Orly.

**M. PERIGAUT (EOLE).**- Par contre, sur le Plan de Gêne Sonore, nous habitons à Thiais et Choisy-le-Roi, nous étions dans le Plan de Gêne Sonore et, en décembre 2004, on nous a supprimés et, maintenant, on nous amène des avions ! Je pense qu'on va nous remettre le Plan de Gêne Sonore ?

En plus, on nous a toujours baratinés là-dessus parce qu'il n'y a pas de balise au décollage d'Orly Est. Il y en a sur la piste n°3, il y en a sur la piste n°4 à l'Ouest mais, sur la piste à l'Est, il n'y a pas de balise ! Donc on ne peut pas nous introduire et nous dire quel bruit on aura ! Il n'y en a pas ! On n'a jamais pu le contrôler ! Et pourtant à la CCE et dans la Charte de l'Environnement, j'ai assisté à toutes les réunions, on avait demandé d'avoir cette balise, on ne l'a jamais eue ! Et, maintenant, on va nous rebalancer des avions alors qu'on n'est plus dans le Plan de Gêne Sonore ! Là, il y a une aberration !

J'ai l'impression qu'on est en train de se fiche de nous là ! Ce n'est pas possible !

Le Plan de Gêne Sonore a été supprimé en 2004 et, au mois de mars, Air France achète des avions, vous le saviez très bien !

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur, on va faire le point sur votre demande. Je n'ai pas connaissance que la commune de Thiais soit sortie du PGS. Et je vais voir cette affaire de balise.

Vos observations seront prises en compte.

Il est 12 heures 20 et reste à traiter le point important des aides à l'insonorisation. J'ai bien conscience que c'est un point difficile sur lequel les positions de l'administration ne sont pas toujours bien comprises.

Pour le bilan 2005, je vais passer la parole à Aéroports de Paris et, pour le dispositif de revalorisation, à la DGAC.

Si on veut terminer à 13 heures et, pour tenir compte par ailleurs des points divers, il faudrait que nous arrêtions le débat

sur l'insonorisation à 12 heures 45. Nous avons donc 25 minutes sur l'insonorisation.

### **Aide à l'insonorisation des riverains**

**M. HAMON (ADP).**- Je vais rapidement présenter le point sur la gestion des aides à l'insonorisation autour de la plateforme de Paris-Orly.

En un mot, je dirai que l'année 2005 aura été une année difficile mais que nous avons, grâce aux efforts de la DGAC en matière de revalorisation de la ressource, des espoirs d'amélioration sensible pour 2006.

Je rappelle brièvement quelles sont les conditions du transfert de cette opération.

On se situe dans le contexte du Plan national de lutte contre le bruit. Je précise que les 55 M€ dont on nous parle qui ont été annoncés pour 2005, avec éventuellement un glissement sur 2006, ce n'est pas pour Orly ou pour CDG ou même pour les deux, c'est pour l'ensemble du territoire français.

La Loi de Finances rectificative de 2003 a transféré à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004 la gestion du dossier d'aides à l'insonorisation de l'ADEME aux gestionnaires d'aéroports. Pas seulement Aéroports de Paris mais tous les aéroports de province qui ont un Plan de Gêne Sonore.

En 2003, la TGAP a été gérée par l'ADEME, mais, en 2004, la partie aérienne de la TGAP a été affectée aux aéroports, et nous l'avons gérée.

En 2005, 2006 et les années suivantes, la TNSA, Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (et non pas Aéroportuaires) est une taxe spécifique pour l'aide aux riverains qui est gérée par les gestionnaires d'aéroport. Quand je parle de "gestion", je veux dire gestion de la dépense et non pas de la recette. La perception de la recette est effectivement réalisée par la Direction Générale de l'Aviation Civile et nous ne sommes, Aéroports de Paris, que

gestionnaires des dossiers et des dépenses lorsque ces dépenses sont décidées, lorsque l'engagement de la dépense est faite par les Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains présidées par les Préfets territoriaux pour le Nord et pour le Sud.

Le tableau suivant vous indique quelle a été la situation en 2005 à Paris-Orly : une année difficile où les recettes n'ont pas été au rendez-vous des attentes. Néanmoins, tout de même, nous n'avons pas souhaité et les Commissions Consultatives d'Aide aux riverains non plus arrêter la machine, nous avons souhaité au contraire qu'elle puisse continuer à travailler ce qui donne notamment un nombre relativement important 1.217 dossiers de diagnostics. C'est ce qui permet de continuer à travailler ultérieurement et de passer aux travaux effectifs.

Le nombre de travaux 2005 pour Orly s'établit à 464, 375 + 89. Pourquoi avons-nous isolé 89 ? On a financé ces 89 avec un reliquat de la TGAP de 2004 qui est arrivé en 2005 puisqu'une des caractéristiques de fonctionnement du système est que les recettes arrivent avec au moins un trimestre de décalage, c'est le trimestre de perception.

Quant au montant des travaux, nous avons dépassé un peu les 4.700.000 € de travaux pour 2005, ce qui n'est pas évidemment suffisant mais ce qui n'est pas totalement négligeable non plus.

Le tableau suivant montre que, certes ces chiffres ne tiennent pas compte des frais de gestion de l'ordre de 450.000 € pour l'année 2005. Ces frais de gestion ont été avalisés par l'autorité de tutelle Direction Générale de l'Aviation Civile.

Il est vrai, c'est l'essentiel de la difficulté, c'est ce qui fait que l'année 2005 est une année un peu délicate, que les ressources ont diminué par rapport à l'année précédente alors même que les ayants droit ont augmenté dans le cadre du nouveau Plan de Gêne Sonore.

La TNSA de Paris-Orly, c'est 20 à 25 % de la TNSA de l'Ile-de-France. Il y a des explications à cela. Le mode de calcul, sachant que le mode de calcul 2006 a évolué, on vous l'expliquera tout à l'heure, est fait en fonction du trafic et, à la louche, Paris-

Orly c'est deux fois moins que Paris-CDG. D'autre part, il y a une forte valorisation des mouvements de nuit et les mouvements de nuit à Paris-Orly, par définition, il n'y en a pas ou extrêmement peu.

Il faut savoir par exemple que les mouvements nocturnes, étant donné leur pondération relative, représentent sur l'ensemble Roissy plus Orly de l'ordre de deux tiers de la recette. Il ne faut pas s'étonner qu'Orly ait beaucoup moins de recette que Paris-CDG : deux tiers des recettes viennent en 2005 des mouvements nocturnes qui sont quasi absents de la plate-forme de Paris-Orly.

Néanmoins, l'instruction des dossiers s'est poursuivie malgré les difficultés et le service que nous avons mis en place, Aéroports de Paris, pour répondre à cette mission de service public, fonctionne. Il n'est pas arrêté et aujourd'hui plus de 800 dossiers sont tout à fait prêts à être présentés en CCAR dès lors que les financements seront au rendez-vous.

Nous avons néanmoins des espoirs pour 2006. Nous avons une situation prévisionnelle 2006 en amélioration sensible faisant suite à une année 2005 difficile. Cette amélioration est la conséquence de la revalorisation assez considérable de la recette mise au point par la DGAC puisqu'on attend quelque chose de l'ordre de 75 à 80 % de supplément de rendement de cette taxe sur les nuisances sonores aériennes.

C'est ainsi que la DGAC nous annonce, avec un peu de précaution ou de pessimisme, une recette de l'ordre de 7 M€ en 2006. On peut penser qu'on aura peut-être 8 M€. Donc une année 2005 difficile, des perspectives 2006 bien meilleures et une production du service d'aide aux riverains d'Aéroports de Paris qui reste à la hauteur du rythme déjà engagé dans les années précédentes.

Voilà ce qu'on peut dire rapidement, Monsieur le Préfet.

**M. SCHWACH (DAST).**- Juste pour confirmer que, devant cette situation qui est apparue au fur et à mesure que

l'année 2005 s'avancait, en tout cas très nettement à partir de l'été 2005, nous avons pris quelques mesures pour essayer de corriger cette situation.

La plus importante est celle que vient d'évoquer M. HAMON : un décret paru en décembre 2005 qui revalorise l'ensemble des coefficients de modulation de cette taxe et qui modifie aussi les groupes dans lesquels sont classifiés les aéronefs, de manière à les classer dans un groupe soumis à plus de taxes.

Nous avons, pour faire ce décret, utilisé le maximum des marges de manoeuvre qui était possible sans toucher à la loi puisque c'est une loi qui a créé la taxe, la TNSA. Une bonne partie de ses modalités sont dans le décret mais ce qui est dans la loi qui n'a pas pu être touché est le principe d'affectation de la taxe par aéroport.

C'est l'élément principal qui fait qu'Orly a souffert en 2005 beaucoup plus que d'autres aéroports parce qu'en 2004, il y avait une sorte de péréquation Roissy/Orly et la moitié des recettes de la région parisienne allait à Orly alors que, compte tenu de ce qu'a rappelé M. HAMON, il y a eu notamment le poids du nocturne dans cette affectation par aéroport et, en 2005, Orly a touché la portion congrue et Roissy a plutôt été préservé.

Nous avons corrigé tout ce qu'on a pu sauf ce qui est dans la loi qui est la non péréquation d'affectation par aéroport et sans les coefficients maximum de modulation car la loi impose d'aller de 0,5 à 120. Donc le décret essaie de corriger cela.

L'effet du décret va être très important quand même parce qu'un des points qui expliquent pourquoi les recettes ont baissé en 2005, c'est qu'on avait tous, en tout cas pour la DGAC je plaide coupable, sous-estimé la proportion d'avions qui étaient dans le groupe 5. Le groupe 5, soumis au coefficient le plus faible de 0,5, a attiré beaucoup d'avions et les autres groupes finalement étaient beaucoup plus marginaux.

En découpant le groupe 5 en un groupe 5A et un groupe 5B et en faisant l'hypothèse que la plupart des avions qui étaient dans le groupe 5 se retrouveront dans le groupe 5A avec un

coefficient supplémentaire, on peut imaginer qu'en 2006 le rendement de la TNSA sera supérieur.

Nous avons une toute première indication de ce rendement : les recettes encaissées en avril correspondent à des mouvements effectués en juin, c'est le premier mois où l'on voit l'effet de ce décret de décembre 2005. Et pour ce qui concerne Orly, nous avons un mois de janvier qui est de 623.000 € de recettes en augmentation de 90 % par rapport au montant moyen mensuel de l'année 2005. On voit quand même que cette réforme de 2005 va produire des effets. Je ne dis pas que 90 % va se maintenir sur toute l'année, mais notre hypothèse moyenne est effectivement une hausse de l'ordre de 80 % de la recette. On peut avoir l'espoir qu'on remette un peu à niveau la taxe en 2006.

J'ajoute que nous avons donné aussi l'autorisation en 2005 à Aéroports de Paris - je ne sais pas comment vous l'avez utilisé, Monsieur HAMON - d'affecter l'ensemble des revenus de la trésorerie à Orly puisque, entre le moment où on prend des engagements et le moment où on dépense l'argent, il se passe un certain nombre de mois et l'argent est disponible chez le gestionnaire de l'aéroport et produit des intérêts, et ne pas mettre ces intérêts sur Roissy à due proportion. Cela peut également améliorer la situation d'Orly par rapport à la fin de l'année 2005.

Voilà ce que je voulais dire, Monsieur le Préfet. Si, évidemment, en 2006, on s'apercevait que ça ne répond toujours pas au besoin et que les problèmes perdurent, il faudrait revoir une réforme de plus grande ampleur qui devrait toucher à la loi mais c'est assez complexe et difficile à faire. Je souhaite qu'on donne ses chances au décret de décembre de voir s'il produit pour Orly ce que l'on espère.

J'ajoute un dernier point : dans ce contexte, il y a un dispositif qui existe dans la loi qui pourrait améliorer ponctuellement la situation et permettre de faire la soudure en quelque sorte, c'est un dispositif de remboursement d'emprunts.

Le législateur a autorisé l'affectation de la TNSA au remboursement d'emprunts. Si une collectivité avait des équipements ou souhaitait avancer en quelque sorte des travaux

d'insonorisation recourant à l'emprunt, on pourrait ensuite rembourser cette collectivité dans les années à venir par les montants de TNSA. Il faudrait passer une convention entre le gestionnaire d'aéroport, la collectivité et l'Etat pour organiser les choses mais cela permettrait, dans un certain nombre de secteurs, sans doute de répondre à des situations s'il y a vraiment beaucoup de dossiers.

Merci.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci, Monsieur SCHWACH.

J'indique à la Commission que les sommes évoquées par M. SCHWACH qui seront versées au bénéfice du seul Orly sont de 517.116 € d'intérêt. Je vous le confirme, c'est une information parfaitement officielle. Orly bénéficiera de 517.116 € en propre si j'ose dire.

Nous allons prendre les questions. Puis-je vous demander, aux uns et aux autres, compte tenu de l'heure d'être le plus concis possible ?

**M. GONZALES (Maire Villeneuve-le-Roi).**- Juste pour me réjouir du fait que nous ayons une revalorisation qui soit actée. C'est tant mieux, c'était absolument nécessaire.

Ma demande tient au fait que nous avons la nécessité de revoir la répartition entre Orly et Roissy puisque Orly disposait d'à peu près 47 % des recettes précédemment et que la nouvelle répartition nous donne pour le coup la portion congrue considérablement réduite. De ce fait, je souhaiterais que l'on puisse revoir ce dispositif au nombre de logements à insonoriser qui est de l'ordre de 60.000 pour Roissy et de 40.000 pour Orly. C'est le ratio qui nous permettrait de retrouver un meilleur équilibre de la gestion de l'aide à l'insonorisation.

**Mme CUSAN (AVION).**- Je voudrais revenir sur les chiffres qui ont été annoncés : 7 M€ effectivement, sauf qu'on

avait bien conscience que les 55 M€ annoncés par M. HAMON tout à l'heure étaient bien pour toute la France mais il avait été annoncé que, pour Orly et Roissy, c'était 26 M€ avec une répartition égale. On est quand même loin des 13 M€ annoncés ! On est à peine à la moitié.

D'autre part je voudrais me faire le porte-parole de la majorité des riverains qui souhaitent qu'on fasse supprimer la clause de restriction du PEB, c'est-à-dire que tous les logements étant construits après le 13 septembre 1975 puissent bénéficier des aides parce que, depuis trente ans, les matériaux ont évolué et, à l'époque, les matériaux n'étaient pas d'aussi bonne qualité qu'aujourd'hui. Ces personnes souffrent autant des nuisances sonores que ceux qui peuvent bénéficier des aides à l'insonorisation.

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- Je vais être très bref, je voudrais juste rebondir sur quelques chiffres.

La DGAC nous a informés qu'il y aura 7 M€ pour l'année 2006, 75 % seulement seront versés en 2006, cela fait 5,25 M€. Si on fait le ratio Orly/Roissy, il ne reste plus rien pour Orly.

Nous nous réjouissons que les intérêts aillent pour Orly mais, à eux seuls, ils ne réduisent même pas la moitié de la dette du solde négatif d'Orly qui est pour l'instant de 1 M€, je le rappelle.

Sans vouloir toujours critiquer, on peut regarder et établir des pistes de réflexion. Il faudrait affecter un budget hors TNSA au titre de 2006 environ 7 M€ afin de résorber le retard pris. C'est en gros les 800 dossiers de travaux qui sont instruits et non représentés par manque de financement.

Et également proposer pour 2007 – je rejoins en cela M. GONZALES – une loi de finances rectificative afin de répartir la TNSA en fonction du nombre de logements éligibles par plateforme, ce qui donnerait une répartition de 40 % pour Orly et 60 % pour Charles-de-Gaulle. Ce serait beaucoup plus efficace.

Enfin, pour revenir sur la proposition d'un emprunt pour les collectivités locales, je ne connais pas beaucoup de collectivités qui vont se lancer dans une affaire pareille. Je vous remercie.

**M. RUFFIN (PEGASE).**- On nous dit que l'aide à l'insonorisation va augmenter. Forcément, puisque c'était catastrophique en 2005 ! Je rappellerai qu'en 2003, l'aide se montait à 12 M€ alors que, pour 2006, on va avoir 6 à 7 M€. Par rapport à 2003, il y a une forte baisse.

En 2003, les besoins d'insonorisation étaient de 300 M€. Avec l'aide de 12 M€, pour réaliser le programme d'insonorisation, il fallait 25 ans. Aujourd'hui, avec la TNSA nouvelle formule, avec l'augmentation du PGS, on passe à 66 ans par rapport aux besoins !

Les choses sont mauvaises. Pourquoi ?

Parce que, quand on a établi la TNSA, on n'a pas pensé du tout aux besoins. On part des avions, on ne part pas des riverains, on ignore les riverains. Je crois qu'il faut revoir les choses en partant des besoins qui sont connus. Merci.

**M. SOUCHARD (IDF Environnement).**- La présentation qui nous a été faite jusqu'à présent de ce problème d'insonorisation me paraît assez optimiste sinon utopique.

En effet, on nous a dit qu'il y avait 800 dossiers pour des années antérieures qui sont en attente de passer devant la CCAR. Pour financer ces 800 dossiers, il faudrait entre 8 et 10 M€. Quand on nous annonce qu'il y aura 6 ou 7 M€ en 2006, cela veut dire qu'on ne va même pas résorber le matelas des dossiers en instance.

Et, pendant ce temps-là, d'autres dossiers arrivent et vont faire boule de neige puisque, comme vous le savez, le PGS ayant été agrandi, le nombre de parties prenantes a augmenté.

Par conséquent, lorsque vous dites, Monsieur le Directeur, qu'il faut laisser sa chance au nouveau décret, peut-être ! mais il faudrait se préoccuper dès à présent de refaire un texte qui a été mal conçu pour les questions de partage entre Roissy et Orly, on l'a vu tout à l'heure, je ne reviens pas dessus mais dont on peut penser aussi qu'il est, sur le long terme, inadapté puisque la TNSA qui doit fournir les crédits d'insonorisation va s'amenuiser au fur et à mesure de la modernisation de la flotte.

Par hypothèse, l'évolution de la TNSA va vers une décroissance alors que les besoins en insonorisation sont constants. Non seulement ils sont constants mais il sont en aggravation.

Il faudrait quand même avoir conscience que le bilan de l'insonorisation depuis dix ans est catastrophique. Nous n'avons absolument pas réglé le problème de l'insonorisation d'Orly ou d'ailleurs. Il y a actuellement un logement sur cinq susceptibles d'être insonorisés qui a été insonorisé depuis dix ans !

Autrement dit, dans un demi-siècle ou un siècle, on en sera encore là à discuter. C'est donc le problème général de l'insonorisation qui doit être posé.

Cela ne veut pas dire que le retard qui a été pris est uniquement dû à l'insuffisance de crédits. L'insuffisance de crédits s'ajoute à une situation qui était très mauvaise avant et qui tient en particulier à la complexité de la procédure.

On demande aux gens de faire des dossiers qu'ils ne sont pas capables de faire. Quelqu'un me disait : "vous demandez à des gens de faire des dossiers alors que la plupart du temps ils ne savent même pas s'exprimer de façon claire et scripturale en français, avec des études d'acoustique, avec des dossiers d'entrepreneurs, etc. !" C'est un système qui ne marche pas.

Cela ne veut pas dire qu'il faut donner l'argent à la pelle, cela veut dire tout simplement que la procédure très administrative des dossiers d'insonorisation n'est pas adaptée à la clientèle et aux demandeurs.

C'est donc tout le problème de l'insonorisation qui est à poser et, au travers de ce problème d'insonorisation, le problème du financement qui continuera à se poser.

**M. TOUSSAINT (CG Val-de-Marne).**- Je vais me répéter mais seulement pour vous confirmer la détermination des Maires de l'Essonne et du Val-de-Marne de pouvoir être écoutés à l'occasion d'une table ronde que vous voudrez bien présider, Monsieur le Préfet, et je vais vous remettre un certain nombre de lettres le demandant.

Pourquoi ? Parce qu'il nous semble que, sur le fond, il nous faut modifier et, d'ailleurs, je me répète, je l'ai dit tout à l'heure, plusieurs Parlementaires vont interpellier le Ministre dans ce sens.

Les 55 M€ c'était une bouffée d'oxygène mais c'était éloigné des recommandations de l'ACNUSA qui demandait le double. Et le double pourquoi ? Ce n'est pas trop compliqué : c'est un nombre de locaux multiplié par une somme et après on voit les recettes.

Avec les chiffres qui sont donnés, c'est vrai qu'on peut penser qu'il faudrait une ou deux générations pour insonoriser les locaux, alors même que le PEB est obsolète, c'est vous-même qui l'avez dit tout à l'heure, sur la base du PEB de 1975, ce sont des locaux construits avant 1975.

Je pense que décider aujourd'hui dans de tels échéanciers, ce n'est pas raisonnable. Et il faut revoir aussi la complexité des demandes à remplir par les bénéficiaires potentiels.

On le voit aujourd'hui : 800 dossiers en attente, il faut 8 M€ et M. HAMON nous annonce moins que nécessaire.

Il y a d'autres situations plus compliquées. On parle de logements, mais on peut parler aussi de locaux sanitaires et sociaux. J'étais vendredi au Conseil d'Administration de l'hôpital intercommunal de Villeneuve-Saint-Georges. Je pense qu'on va aller vers, je l'espère, la totalité de la prise en charge au moment

où l'hôpital s'engage sur des travaux très conséquents nécessaires à l'IGH. C'est le dernier IGH à ma connaissance en Ile-de-France, ce sont des patients que l'on reçoit, construit en 1967. Les huisseries ne tiennent plus le coup.

Quand on voit la somme nécessaire pour l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges, eu égard aux droits de l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges, qu'est-ce qu'on fait ?

L'hôpital est retenu dans le plan Hôpital 2007. C'est en ce moment que l'APS est en train de se faire. Qu'est-ce qu'on fait ? On dit à l'hôpital, j'entends bien, de passer un emprunt, pourquoi pas ? d'ailleurs c'est une technique qui peut tout à fait se faire mais il faut qu'on donne des signaux forts. C'est vrai pour le plan d'action que Mme BACHELOT avait défendu pour les écoles. Est-ce qu'il faut qu'on attende le moment où la collectivité décide de l'aide ? Ce n'est pas possible, on ne peut pas retenir des marchés ! Il y a des mécanismes à mettre en place.

Pour ce qui est de la demande des Maires, nous-mêmes et un certain nombre de collègues pensons que l'Etat pourrait lui-même engager un emprunt, pas seulement le bénéficiaire de l'aide. On peut penser que l'Etat s'est engagé à aider tous les bénéficiaires dans des conditions qui ne sont pas encore optimum. On peut travailler, cela a été dit, sur le montant, sur les 80 %, cela ne recouvre pas la totalité de l'aide parce que c'est une aide, ce n'est pas une indemnité.

Je revendique cette idée d'une table ronde et ma collègue de Sucy a raison de le dire, on est à se poser la question : est-ce qu'il faut aider les riverains qui sont plus soumis au bruit des avions par rapport à ceux qui le sont moins ?

Je serais tenté de dire que les proches communes d'Orly sont davantage touchées, mais est-ce qu'on a le droit de dire à nos amis qui, aujourd'hui, ont des avions, ont une gêne reconnue avec le Plan de Gêne Sonore : "vous attendrez parce que vous avez moins de bruit". Ce n'est pas possible.

Puisque le PGS autorise davantage de bénéficiaires, autant qu'on donne les moyens.

Je suis très déçu par ce que vous dites, Monsieur le Directeur. Ecoutez, je n'ose pas penser qu'on a pu dire que la TGAP avait rendu bien des services mais que la TNSA allait en rendre trois fois plus. C'est l'inverse qui s'est produit.

Je dis bien l'inverse parce que, M. HAMON est optimiste quand il dit qu'on va "à un rythme engagé les années précédentes". J'ai regardé, c'était 1.500 locaux en 2003, 1.000 en 2004, 500 en 2005. Voilà le bilan qu'on a aujourd'hui !

Je pense vraiment qu'on a besoin de faire un état des lieux et il me semble qu'il faille faire progresser la législation si on veut tenir un langage perceptible par nos riverains. Je reviens à la Charte de l'Environnement qui l'avait aussi préconisé. Et l'ACNUSA, sur cet aspect, avait lancé les préconisations qui s'imposaient.

Je crois qu'il serait sage qu'on puisse peut-être refaire une séance de la CCE sur cette question. On a besoin de visibilité, Monsieur le Préfet, si on veut aussi aller à la rencontre des riverains comme de tous les acteurs d'ailleurs d'Orly.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose de passer désormais aux questions diverses.

### **Questions diverses**

**M. LE PRESIDENT.**- Il y en a trois :

Modalités d'information des riverains après la nouvelle répartition des compétences entre Aéroports de Paris et la DGAC (protocoles ADP/DGAC)

**M. LORRIAUX (ADP).**- Suite à la réorganisation de l'Aviation civile et à la transformation du statut d'Aéroports de

Paris, il a été procédé à une réorganisation des responsabilités en matière d'information.

Deux protocoles ont été signés entre la Direction Générale de l'Aviation Civile et Aéroports de Paris en date du 12 octobre 2005 : un protocole signé entre la DSNA (Direction des Services de Navigation Aérienne) et la Direction de la Communication et des Relations Territoriales d'Aéroports de Paris dirigée par M. HAMON, et un protocole technique portant sur VITRAIL dont il sera question tout à l'heure entre la Direction de l'Aménagement et des Programmes d'Aéroports de Paris de mon camarade Jean-Marie CHEVALLIER ici présent et la Direction des Services de Navigation aérienne.

Le protocole d'information prévoit qu'Aéroports de Paris est responsable des informations factuelles à travers les Maisons de l'Environnement pour toutes questions posées par les riverains relatives à des événements aéronautiques constatés par une association, un élu ou un citoyen. Nous répondons donc factuellement à des renseignements de l'ordre : un avion à telle heure dans le ciel. Voilà la responsabilité d'Aéroports de Paris.

Mais pour tout ce qui concerne les questions relatives aux conditions réglementaires et aux conditions d'exploitation, la responsabilité a été transférée à la Direction des Services de Navigation Aérienne de la DGAC et, en son sein, à la Mission Environnement qui est dirigée par M. Pierre-Yves HUERRE.

C'est donc ce guichet unique aujourd'hui qui, pour les questions relatives aux conditions d'exploitation aérienne en Région Ile-de-France, est en charge de répondre aux Parlementaires, aux élus et aux associations, au-delà des renseignements factuels que les services de Maison de l'Environnement sont en mesure de donner, comme nous le faisons.

Donc nous répondons pour les questions relatives à Aéroports de Paris et nous transférons à la Mission Environnement, par un bordereau de transmission, selon une procédure de nature classique en terme réglementaire, pour les questions relatives à l'exploitation aérienne.

Voilà pour ce qui concerne la répartition des compétences entre la Direction Générale de l'Aviation Civile et Aéroports de Paris. Je suis prêt à répondre à toutes les questions qui pourraient être posées.

**M. LE PRESIDENT.**- Compte tenu de l'heure, je propose de passer tout de suite au deuxième point qui a déjà été évoqué précédemment, qui est le déploiement de l'outil VITRAIL dans les mairies.

Déploiement de l'outils VITRAIL dans les mairies d'Ile-de-France

**M. LORRIAUX (ADP).**- Avec l'autorisation de M. SCHWACH, c'est une présentation en deux temps.

Pour faire suite aux instructions ministérielles, dans un premier temps, VITRAIL a été déployé dans les Maisons de l'Environnement d'Aéroports de Paris, avec une première installation sur la Maison de l'Environnement d'Orly et, après les tests techniques, VITRAIL a été déployé à la Maison de l'Environnement de Roissy.

Aujourd'hui, le système est consolidé. Suite aux décisions de la puissance publique, le système prévoit d'être déployé au bénéfice des communes.

Ceci se fera à partir de la Mission Environnement que j'ai précisée tout à l'heure et, dans ce cadre-là, je vous propose, Monsieur le Préfet, de passer la parole à mon collègue de la DGAC.

**M. VILLE (DSNA).**- Concernant cet outil, deux feuilles vous ont été distribuées qui reprécisent les fonctionnalités de l'outil lui-même et surtout les exigences pour que ce déploiement dans les communes puisse avoir lieu, exigences qui nous venaient

directement du SGDL qui a quelques soucis sur la sûreté, exigences qui sont rappelées ici.

Les communes peuvent faire la demande pour obtenir l'outil. Je crois qu'à ce jour, 12 collectivités locales ont formulé cette demande de déport pour avoir à disponibilité chez eux.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci.

Quelle était votre question, Monsieur, concernant VITRAIL ?

**M. OFFENSTEIN (OYE 349).**- J'ai devant les yeux le cahier des charges de l'outil VITRAIL. Il est assez compliqué. Il semble particulièrement compliqué à mettre en oeuvre et notamment il y a une restriction d'utilisation de 20 heures à 8 heures le lendemain. Cela me paraît particulièrement ahurissant. Je voudrais savoir pourquoi on a cette restriction d'utilisation.

J'ai vu qu'il allait y avoir une séance de formation pour les personnes désireuses de se servir de l'outil. Je voudrais savoir dans quelles conditions cela se passe à partir du moment où on a obtenu le matériel nécessaire à la mise en application de VITRAIL.

**M. LORRIAUX (ADP).**- Je répondrai sur la formation. Une fois les conventions signées et que la communauté territoriale, comme cela a été décidé, se soit équipée du PC, de la partie sécurité, des contrôles techniques qui sont à mettre en place, après cela, nous assurons dans la Maison de l'Environnement la formation des personnes qui seront désignées par les élus pour être des utilisateurs auprès d'eux de l'outil VITRAIL.

Nous assurerons, à la Maison de l'Environnement d'Orly, la formation des personnels qui seront désignés par les élus à l'utilisation de cet outil.

Voilà ce qui a été prévu entre la Direction Générale de l'Aviation Civile et nous-mêmes. Et j'espère avoir ainsi répondu à votre question.

**M. HAMON (ADP).**- Gratuitement !

**M. LORRIAUX (ADP).**- M. HAMON précise gracieusement. Cela va de soi, mais cela va mieux en le disant.

**M. LE PRESIDENT.**- Enfin, la dernière question diverse consiste à évoquer les études relatives aux départs face à l'Est.

#### Etudes relatives aux départs face à l'Est

**M. VILLE (DSNA).**- La demande de voir le déplacement de ce virage qui est actuellement situé à 6,5 nautiques à des distances du type 7,5 ou 9 nautiques a été formulée depuis longtemps et à plusieurs reprises par les élus et les associations.

Les études ont déjà été menées sur ce déplacement de point de virage et, en son temps, l'inspection de la DGAC, IGACM, avait conclu que pour rester dans le cadre des procédures actuelles de décollage à la fois d'Orly et de Roissy, un déplacement à 9 nautiques aurait un impact sur cette organisation et qu'un virage à 7,5 nautiques pourrait se faire dans le cadre actuel sans changer les procédures avec Roissy.

C'est pour cela que la DGAC a décidé de privilégier cette première étude à 7,5 nautiques. Concernant l'étude du déplacement à 9 nautiques, une approche a été faite avec l'organisation EUROCONTROL pour faire les analyses complémentaires sur le sujet puisque nous avons des modifications de procédures à faire sur les deux plates-formes.

Dans l'immédiat et avec cette hypothèse d'un virage à 7,5 nautiques, une étude est lancée. Une fois que nous aurons les conclusions de cette étude, il y aura une étude d'impact pour mesurer l'effet induit de cette modification en terme d'environnement et, si cette étude positive, il y aura ensuite le mécanisme de l'enquête publique, de l'avis de l'ACNUSA et ce n'est qu'après qu'une décision définitive pourra être prise sur le sujet.

Voilà ce que je pouvais vous dire sur les décollages face à l'Est.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous donne la parole. Je vous rappelle qu'il est 12 heures 59. J'invite tous les intervenants désormais à être les plus brefs possibles.

**M. JEANLIN (SOS Bruit).**- C'est un dossier qui périodiquement revient à la surface bien que le terme "surface" ne soit pas très approprié puisqu'on parle de trafic aérien. Nos populations réagissent, ces projets avaient suscité les plus vives réactions.

Je tenais à rappeler un principe : nous sommes contre tout report de survol d'une population sur une autre population, d'autant que cette population est très importante.

La position de l'ACNUSA était : nuisance moindre sur moindre population. Là il s'agirait d'une population de 400.000 habitants, pour le déplacement de cette trajectoire. J'ai ici les retombées en décibels dans les hypothèses statu quo actuel et puis l'hypothèse 7,5 et hypothèse 9.

Nous sommes contre ce report.

D'ailleurs l'Etat s'était engagé à l'égard des villes nouvelles à ce que leur survol ainsi que celui de leurs agglomérations soient évités.

De plus, si les 7,5 nautiques étaient adoptés et les 9 nautiques, ce serait le survol dit de la ligne 104 où il y a une

infrastructure insécurisante (pipeline) et d'autres infrastructures qui ont été signalées, que j'ai dans un dossier.

De plus, le survol de l'Ouest du Département amènerait peut-être encore des modifications d'altitude qui ont déjà été dénoncées.

Je rappelle d'ailleurs que l'Union des Maires...

**M. LE PRESIDENT.**- Si j'ai bien compris, Monsieur, vous êtes hostile.

**M. JEANLIN (SOS Bruit).**- Oui, je suis hostile et un certain nombre d'élus très représentatifs, le Vice-Président du Conseil Général de l'Essonne, maires de villes importantes, le comité de vigilance se réunit sous la présidence de M. le Député-Maire...

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur, je vous donne acte de votre hostilité et je passe la parole à la dame derrière vous.

**M. JEANLIN (SOS Bruit).**- Il y a un large mouvement contre ce projet.

**M. LE PRESIDENT.**- J'ai bien compris. Madame, vous avez la parole.

**Mme JANIS (Forges sans Nuisances).**- Je voudrais aborder le problème d'atterrissage par vent d'Est.

Lors de la réorganisation en 2002, il y a eu des modifications, les populations n'ont pas été au courant et il n'y a pas eu d'impact environnemental sur les modifications qui ont été apportées en 2002, notamment avec la création des VPE, le flux a été déporté et rajouté sur les populations déjà survolées par des avions.

Pour notre cas personnel, sur Forges-les-Bains, Limours et Bonnelles, on nous a rajouté en plus, toujours par vent d'Est, des avions au décollage. La situation pour nous est un peu : "vous êtes déjà survolés, donc vous pouvez l'être encore plus". C'est inadmissible !

Nous voudrions que les avions soient remontés au plus haut. Pour cela, l'ILS à 4.000 pieds offre cette possibilité. C'est appliqué sur Roissy, c'est appliqué même sur Orly par configuration de vent d'Ouest. On ne comprend pas pourquoi cette étude souvent évoquée lors des réunions ne donne toujours pas ses fruits au jour d'aujourd'hui.

La DGAC a dit que c'est techniquement possible. L'ACNUSA doit donner un avis, c'est long, très long, cela fait quatre ans qu'on le réclame. On ne voit toujours rien venir. Pourquoi ? Et a-t-on des espoirs de voir enfin aboutir cette remontée des avions lors d'un virage qui se fait aux alentours de 20 km des pistes, qui est particulièrement bruyant et qui doit se faire là où c'est techniquement le plus haut possible ?

**M. JEANLIN (SOS Bruit).**- Excusez-moi, Monsieur le Préfet, j'ai oublié de dire que l'Union des Maires était favorable à notre position aussi dans l'intérêt général.

**M. RUFFIN (Maire de Lésigny, CR IDF).**- Pour situer Lésigny, Lésigny c'est le point de virage. Si 5 nautiques c'est Lésigny, 7,5 c'est Lésigny et 9 nautiques c'est Lésigny en cas de décollages face à l'Est.

Je suis un peu surpris de ce qui est en train de se passer parce que ce dossier, la DGAC l'avait plus ou moins enterré à une certaine époque, elle avait dit que ce n'était pas possible : revoir tout le ciel aérien, c'était incompréhensible, surtout qu'il n'y avait pas de raison de sécurité. Si j'ai toujours bien compris, ce déplacement de point de virage n'est pas justifié par un problème de sécurité ou d'organisation de l'espace aérien. Il est uniquement

justifié par un problème de survol de certaines populations et de la volonté de transférer ce survol vers d'autres populations.

Si, sur le principe, il faut se mettre autour d'une table pour discuter, je ne suis pas hostile mais j'aimerais être prévenu. Je suis très surpris, je me suis invité à cette réunion, vos services ne m'ont pas repoussé, Monsieur le Préfet, je tiens à vous en remercier, je ne suis pas membre de la CCE. D'ailleurs la Seine-et-Marne n'est pas membre de la CCE. C'est quand même assez surprenant puisqu'elle est de plus en plus survolée.

Je crois que, pour que les choses avancent le plus clairement possible et pour éviter des levées de boucliers, il serait bien que les premiers élus concernés soient informés autrement que par des canaux indirects.

**M. LE PRESIDENT.**- La séance est close et je remercie tous les participants. Nous avons réussi à tenir à peu près dans l'horaire prévu. Je vous souhaite bon appétit !

*(La séance est levée à 13 heures 06)*

000