

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

\*

## Compte rendu de la réunion du 16 juin 2016

La séance s'est tenue à Créteil, à la Préfecture du Val-de-Marne, de 14 heures 30 à 17 heures 45, sous la présidence de M. Thierry Leleu, Préfet du Val-de-Marne.

Après avoir souhaité la bienvenue aux nouveaux membres de la Commission, M. le Président Leleu rappelle les points inscrits à l'ordre du jour.

### 1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 22 octobre 2015

Sous réserve de la vérification par M. le Président, à partir des enregistrements audio, du taux de gros porteurs cité par M. Méreyde (Groupe ADP) lors de la précédente CCE (« 6,6 % de l'activité en 2014 », page 2 du compte rendu), le procès-verbal de la réunion du 22 octobre 2015 est approuvé.

### 2. Adaptation du règlement intérieur

M. le Président précise que l'adaptation du règlement intérieur est destinée à prendre en compte la nouvelle composition issue de la réforme territoriale liée à la mise en place du Grand Paris avec notamment, pour la petite Couronne, la disparition des EPCI.

Dans ce contexte, M. le Président souligne que l'article 7 du projet de règlement intérieur relatif au Comité Permanent, émanation de la CCE, rééquilibre la composition au sein du collège des élus en prenant en compte la diversité des collectivités territoriales en distinguant trois sous-collèges : conseil régional ; conseil départemental ; communes, EPT et EPCI.

Puis M. le Président ouvre le débat aux observations des membres de la Commission.

- MM. Gonzales (conseiller régional), Gagnepain (maire adjoint - Villeneuve-le-Roi), Schoettl (maire - Janvry) expriment leur opposition à la composition du collège des élus telle que définie à l'article 7 du projet de règlement intérieur. Le Comité Permanent siégeant en CCAR, il est essentiel que la mission d'attribution des aides à l'insonorisation soit exercée prioritairement par les élus locaux de proximité qui sont les plus avertis des réalités locales. De ce point de vue, les communes, plus que la Région ou le Département, sont à même d'exercer efficacement cette mission.

- Mme Dinner (conseillère départementale 94) fait valoir au contraire qu'il est important que le Conseil Départemental soit représenté au Comité Permanent, ce dernier ayant à la fois une vision locale mais aussi une vision d'ensemble du Département. M. Guérin (vice-président CD 94) estime également qu'il est important de revenir, comme c'était le cas auparavant, à une diversité de représentation des collectivités territoriales.

- M. Maes (préfecture Île-de-France) souligne que la composition proposée au sein du collège des élus permettra surtout au Comité Permanent de gagner en stabilité et en fluidité. Aujourd'hui, à chaque fois qu'il y a une élection locale, il faut procéder à l'élection de tout le collège des élus au Comité Permanent. Avec le nouveau règlement intérieur, il sera possible de procéder à des renouvellements partiels dès lors qu'il y a des sous-collèges dans le collège des élus sans avoir forcément l'obligation de tenir une CCE. Par ailleurs, il convient de rappeler que

le Code de l'Environnement précise que les départements et le conseil régional sont membres de la CCE.

Enfin, M. le Président fait observer, pour répondre à l'argumentation des représentants des communes sur la défense des dossiers, que les maires des communes concernées ont toujours été invités aux CCAR pour défendre les dossiers de leurs administrés.

M. le Président soumet alors le projet d'adaptation du règlement intérieur au vote de la Commission.

Le projet est refusé à la majorité des membres de la CCE (22 contre, 18 pour et 4 abstentions).

### **3. Désignation des membres du Comité Permanent**

M. le Président rappelle que le Comité Permanent comprend 18 membres titulaires à raison de 6 par collège, chaque membre titulaire ayant un suppléant appartenant au même collège.

La séance est suspendue quelques instants pour que chacun des collèges puisse désigner ses représentants au Comité Permanent.

Les titulaires et suppléants au Comité Permanent désignés par les collèges sont les suivants :

#### Collège des associations :

Titulaires : Gérard Belot, Jean-Pierre Bergero, Claude Carsac, Dominique Caterini, Luc Offenstein, Joël Josso.

Suppléants : Patrick Ratter, Michel Van Hoegaerden, Nathalie Lavaud, Jean-Luc Alison, Evelyne Bournier, Patrice Fauquemberg.

#### Collège des professionnels :

Titulaires : Frédéric Fouchet, Didier Hamon, Nathalie Simmenauer, Jean-Pierre Sauvage, Linda Moreira, Nicolas Golias.

Suppléants : Mildred Dauphin, Marianne Dollo, Dominique Granville, Yves Ezanno, Jean-Pierre Bes, Dominique Canevet.

#### Collège des collectivités territoriales :

Titulaires : Christian Leclerc, Didier Gonzales, Gérard Bouthier, Christian Schoettl, Nathalie Dinner, Sylvie Gerinte.

Suppléants : Richard Trinquier, Jean-Pierre Chaffaud, Michel Papin, Jean-Claude Gendronneau, Brigitte Vermillet, Serge Dalex.

M. le Président indique que la prochaine CCAR se réunira le mardi 5 juillet. Il précise également, compte tenu du rejet du projet d'adaptation du règlement intérieur, que la proposition d'associer l'ensemble des maires concernés aux CCAR n'a plus lieu d'être. Ne pourront participer aux CCAR que les trois collèges ci-dessus désignés.

### **4. Modification des départs Ouest et Nord à partir des pistes 06 et 08**

M. de Bony (DSNA) expose les motifs de la nouvelle procédure des départs ouest et nord à partir des pistes 08 et 06, en configuration de vent face à l'est.

La procédure actuelle présente en effet des risques au plan de la sécurité, risques qui amènent souvent les contrôleurs à prendre en guidage radar les avions à la sortie du VPE. La variété des performances des avions et le guidage radar du contrôle aérien entraînent une dispersion des trajectoires et le survol de zones densément peuplées.

La modification proposée consisterait à concentrer les trajectoires des appareils au-dessus de la forêt de Sénart afin d'améliorer le niveau de sécurité et de réduire le nombre de personnes survolées.

Puis M. de Bony (DSNA) expose les résultats des études d'impact sonore effectuées pour trois types d'avions (A320, A340 et B777) avec à chaque fois les éventuels gains en populations survolées.

Au terme de la présentation de la DSNA, M. le Président ouvre le débat. Les questions ou observations des membres de la Commission ont porté sur les points suivants :

- Les courbes de bruit :

Question de M. Alison (ACNAB) : Les courbes de bruit ont été faites à partir des indicateurs NA65 et NA 62. Serait-il possible de descendre à l'indice NA55 afin d'évaluer l'impact sur des populations plus larges ?

En réponse, M. Trassart (DSNA) précise que les études d'impact ont été faites en utilisant un indice de bruit instantané le LAmox et non l'indice NA. Le LAmox 65 correspond au niveau où une discussion entre deux personnes ne peut plus se faire normalement sans élever le ton, le LAmox 62 est un niveau bas utilisé normalement pour les études de nuit. Le niveau 55 en LAmox est un niveau beaucoup trop bas pour donner des résultats représentatifs.

- Le phénomène de dispersion des trajectoires :

M. Papin (Maire Lésigny) redoute, avec la nouvelle procédure, un glissement plus important des avions au niveau du virage sur les communes de Lésigny, Servon et Férolles. M. Josso (Pégase) et M. Philippe (Appel+) partagent cette même inquiétude sur la possibilité de dispersion des trajectoires. Et Mme Lavaud (Forum sud francilien contre les nuisances aériennes) craint que de nouvelles populations soient survolées du fait d'un visible décalage vers le sud des trajectoires.

En réponse à ces questions, M. Trassart (DSNA) souligne que la nouvelle procédure RNAV, qui utilise donc les moyens satellitaires, a été conçue pour s'inscrire dans le flux actuel des trajectoires précisément pour qu'il n'y ait pas de personnes nouvellement survolées.

La DSNA indique qu'il n'y aura pas de déplacement des trajectoires au niveau du virage vers les communes mentionnées. Dans l'ancienne procédure, il s'agissait de tourner à droite pour intercepter le 247° et, dans la nouvelle, l'avion tournera à droite pour rejoindre le point rouge PO 181. Mais au niveau du virage, ce sera équivalent. La différence, dans la nouvelle procédure, sera surtout sensible pour les communes situées au nord de la forêt de Sénart puisque l'objectif est de faire survoler les appareils au-dessus de la forêt de Sénart.

- le survol de la forêt de Sénart :

S'il n'y a effectivement pas d'habitant dans la forêt de Sénart, Mme de Khovrine (Appel+) fait observer que la forêt de Sénart est une zone de promenade et de calme, en particulier pendant les week-ends.

Sur ce point, M. Trassart souligne que la forêt de Sénart est déjà survolée du fait de la dispersion actuelle des trajectoires. Dans la nouvelle procédure, il s'agit de concentrer un peu plus les vols afin d'éviter de survoler les populations en amont du virage.

- La nouvelle procédure va-t-elle faire disparaître les trajectoires exceptionnelles qui permettaient à certains avions de remonter vers le nord plus rapidement que la trajectoire théorique ne le permettait ? (*question de M. Lagrange UFCNA*)

M. Trassart (DSNA) précise que la nouvelle procédure est conçue précisément pour que les contrôleurs puissent laisser les aéronefs sur la trajectoire RNAV.

Au terme de la discussion, M. le Président soumet la nouvelle procédure pour avis simple aux membres de la Commission qui l'adoptent à la majorité (34 pour, 1 contre, 9 abstentions).

### **Travaux de la piste 04 et modalités d'exploitation de la plateforme (été 2016)**

- Mme Dhersin (Groupe ADP) détaille l'ensemble des travaux qui seront effectués, soit au titre de l'usure normale de la piste, soit au titre des obligations découlant du règlement européen applicable depuis 2014.

Afin de limiter la gêne occasionnée par ces travaux, il est prévu de les réaliser en deux parties : une première partie en 2016 (du 18 juillet au 29 août 2016), l'autre partie devant être effectuée en été 2017.

- M. de Bony (DSNA) précise les conditions d'utilisation des pistes pendant la période des travaux :

La piste 06/24 étant fermée, la majeure partie du temps, les départs et les arrivées se feront en piste unique sur la piste 08/26.

Afin de faire face aux pointes de trafic tout en respectant le couvre-feu, la piste 02/20 pourra être utilisée afin de travailler en pistes croisées avec la piste 08/26. La piste 02/20 ne sera pas utilisée avant 7 heures locales du matin.

Afin de respecter la recommandation du Bureau Enquête Accident de 2013 relative à la sécurité, les décollages de la piste 20 se feront dans l'axe.

M. de Bony (DSNA) fait observer que, malgré le travail en pistes croisées aux heures de pointe, près de 2 000 vols ont dû être déplacés ou supprimés sur cette période afin de lisser le trafic et pouvoir ainsi respecter le couvre-feu.

M. le Président précise que la DSNA a pris contact avec l'ensemble des communes qui seront affectées pendant la période de travaux.

- Les questions ou observations des participants ont porté sur les points suivants :

- la durée des pointes de trafic (*question de M. Lagrange UFCNA*):

M. Trassart (DSNA) indique qu'il pourrait y avoir trois pointes de trafic d'environ 2 heures chacune : le matin, à midi et le soir. La pointe du soir est la plus difficile à appréhender. Ce sont ces pointes de trafic qui justifient le recours à la piste 02/20 pour respecter le couvre-feu.

- la fourniture des documents : M. Josso (Pégase) demande que les documents présentés en CCE sur la circulation aérienne pendant les travaux soient transmis aux membres de la CCE.

Cette demande est actée et M. le Président précise d'ailleurs qu'Aéroports de Paris en a fait une plaquette qui a été distribuée dès le mois d'avril.

- le rallongement de la piste 3 : M. Gonzales (conseiller régional) demande si Aéroports de Paris a prévu le rallongement de la piste 3 comme beaucoup de riverains et d'élus le souhaitent.

M. Méreyde (Groupe ADP) précise que le plan d'investissement 2016-2020 négocié avec l'Etat ne prévoit que des rénovations a minima. Le Groupe ADP a été saisi récemment par une association et un élu d'un déplacement de la piste 3. Le rallongement de la piste 3 supposerait une acquisition de terrains et le déplacement de voiries puisqu'une partie de la piste serait en dehors de l'emprise de l'aéroport. Cette demande fera l'objet d'une étude d'ici le mois de septembre 2016.

## 6. Point sur le trafic 2015

• M. Méreyde (Groupe ADP) rappelle les principaux éléments du trafic 2015 (cf documents distribués) :

- Une progression de 2,8 % du nombre de passagers (29,7 millions de passagers) et une progression de 1,3 % du nombre de mouvements (231 114 mouvements), étant précisé que l'activité de l'année 2014 avait été affectée par plusieurs événements sociaux ;

- Une progression de l'emport moyen de 1,4 % pour atteindre 128 passagers par avion. Dans les dix dernières années, l'emport moyen a progressé de 16 points. Toutes les compagnies ont progressé en matière d'emport moyen et l'emport moyen sur du moyen-porteur (type A320 ou B737) a aussi fortement augmenté. La progression de l'emport moyen devrait se poursuivre dans l'avenir ;

- Une stabilité des mouvements non commerciaux (3 000) ;

- Une relative stabilité du faisceau national et une forte progression des destinations européennes ;

- Les avions dits « les plus bruyants » sont en 2015 à l'étiage le plus bas (0,05 %). Il s'agit quasi exclusivement de vols résiduels affrétés pour pallier des situations d'aléas (problème technique sur un avion, etc.).

M. Méreyde (Groupe ADP) précise qu'en 2015, le volume d'avions gros-porteurs était quasiment identique à celui de 2014. Il propose par ailleurs un travail hors séance avec les membres de la Commission pour se mettre d'accord sur une définition précise des gros-porteurs.

• Au terme de la présentation de M. Méreyde, M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des membres de la Commission.

Les principaux points abordés ont été les suivants :

- le nombre de mouvements, l'emport moyen, les gros porteurs :

. M. Bouthier (CA Val d'Yerres Val-de-Seine) souhaiterait que coexistent dans les tableaux l'actuel et l'ancien mode de calcul des gros-porteurs. Si l'on retient l'ancienne définition des gros porteurs, en quatre ans, ces derniers seraient passés de 6 à 11 % du trafic, soit une augmentation de 50 % des gros porteurs, ce qui n'est pas sans conséquence pour les riverains.

M. Gonzales (conseiller régional) fait observer que l'augmentation du nombre de passagers s'accompagne d'une hausse du nombre de mouvements au-delà de la limite de l'arrêté de 1994 (200 000 mouvements). Pour M. Gonzales, l'amélioration de l'emport moyen ne signifie pas un meilleur taux de remplissage mais une utilisation accrue des gros porteurs.

Sur le nombre de mouvements, M. Méreyde (Groupe ADP) fait observer que depuis 1994, le trafic annuel oscille entre 207 000 et 246 000 mouvements. Le trafic 2015 se situe dans cette fourchette.

Sur l'emport moyen, M. Méreyde précise qu'Aéroports de Paris suit le volume d'activité des compagnies qui peuvent avoir des compositions de flottes différentes. La tendance observée depuis plusieurs années est bien à l'amélioration de l'emport moyen.

- les mesures sanitaires contre le virus Zika et les moustiques tigre

M. Leclerc (CA Paris-Saclay) demande des informations sur les mesures sanitaires prises pour protéger les populations riveraines de l'aéroport des moustiques tigre et du virus Zika.

M. le Président indique que deux dispositifs sanitaires ont été pris pour lutter contre la propagation des moustiques tigre :

L'un est une Entente interdépartementale souhaitée par le Préfet de Région sous la présidence du Conseil Départemental du Val-de-Marne sur le modèle de ce qui se fait dans d'autres grandes régions. Des campagnes de démoustication sont prévues cet été.

L'autre est sous la responsabilité d'Aéroports de Paris pour sa plateforme aéroportuaire. Des pièges sont disséminés pour empêcher la reproduction et la propagation des moustiques.

- la desserte de la plateforme d'Orly

Mme Giobellina (FNE IDF) dénonce l'augmentation d'un million de passagers alors que rien n'est fait pour les transports en commun et l'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Orly.

M. le Président conteste cette affirmation en faisant observer que l'inauguration du tramway T7 a été faite l'an dernier et que les travaux de la ligne 14 seront accélérés pour 2023 au lieu de 2028 initialement. M. Méreyde (Groupe ADP) complète en mentionnant le renforcement des lignes de bus avec le STIF et le lancement des travaux de la gare du Grand Paris en face du bâtiment de jonction qui accueillera les lignes 14 et 18.

- Les retombées économiques et sociales de l'aéroport d'Orly

Plusieurs membres de la Commission mettent en cause les retombées de la plateforme aéroportuaire sur la création d'emplois et le développement économique des communes riveraines.

M. Golias (CGT) dénonce l'absence d'étude sérieuse pour vérifier le lien souvent mis en avant entre le développement du trafic et la création d'emplois. En dix ans, c'est 1 000 emplois qui ont été détruits à Aéroports de Paris et encore plus chez Air France. Il n'y a toujours pas d'Agence Locale pour l'Emploi aussi bien à Orly qu'à Roissy. Il ne pourra pas y avoir d'acceptation par les riverains de la plateforme tant qu'une dynamique positive sur les territoires n'est pas enclenchée.

M. Trinquier (CA Paris-Saclay) conteste également l'intérêt économique de l'aéroport pour les communes riveraines. Quand on échange avec les maires des communes environnantes, comme Massy ou Chilly-Mazarin, on s'aperçoit que le développement économique est tiré par les communes mais que l'incidence d'Orly est négligeable ou nulle. M. Gonzales (conseiller régional) partage l'avis de M. Trinquier. Sur sa commune (Villeneuve-le-Roi) qui héberge l'aéroport d'Orly, il n'y a pas de corrélation entre l'augmentation du nombre de passagers et la création d'emplois. Les riverains et les communes supportent les coûts et les nuisances mais les retombées économiques et en termes d'emplois sont faibles.

Pour M. Méreyde (Groupe ADP), l'activité aéroportuaire est génératrice d'emplois par l'importance des investissements qui sont réalisés. Cet été, par exemple, pour les travaux de rénovation, ce sont plus de 1 000 personnes qui vont travailler sur les chantiers. Pour le bâtiment de jonction, il y a une clause pour 100 000 heures d'insertion pour l'emploi. Un contrat est passé avec un partenaire en relation avec les missions locales pour l'emploi pour sourcer des personnes des communes environnantes. Cette clause d'insertion systématiquement adoptée fait partie de la politique du Groupe ADP. Il ne faut pas non plus oublier les entreprises qui s'installent à proximité de l'aéroport pour être à côté d'un nœud de communication.

Dans ce contexte, M. le Président suggère au gestionnaire de la plateforme la réalisation d'une étude économétrique pour mesurer les emplois générés et induits par la plateforme aéroportuaire. Les dernières études qui avaient été faites sur le sujet ont été controversées. Il serait donc intéressant de reprendre le travail d'un bilan économique et social de la plateforme aéroportuaire en le confiant à un organisme d'experts indépendants pour que les résultats soient incontestables. L'organisme choisi devra travailler sur la base d'un cahier des charges partagé par quelques membres représentatifs de chacun des collèges de la Commission.

## **7. Point sur le dispositif d'aide à l'insonorisation des locaux des riverains des aérodromes**

• Mme Pillan (DGAC) fait tout d'abord un point sur les recettes TNSA 2015 et les prévisions 2016 :

En 2015, les recettes de l'aéroport Paris-Orly se sont élevées à 14,8 M€ (38,5 M€ pour les trois aéroports franciliens).

Les prévisions de recettes 2016 sont en hausse puisqu'il y aura un effet année pleine de la hausse des tarifs relevés au 1<sup>er</sup> avril 2015. En 2016, pour l'aéroport de Paris-Orly, les prévisions de recettes sont de 15,6 M€ (43,17 M€ pour les trois aéroports franciliens).

Mme Pillan détaille ensuite les dossiers en cours de traitement par catégorie de traitement :

- dossiers notifiés aux bénéficiaires mais non encore décaissés : cela représente 14,16 M€ qui seront décaissés au fur et à mesure de l'avancement des travaux ;

- dossiers acceptés en CCAR mais non encore notifiés aux bénéficiaires : tous les dossiers ont été notifiés ;

- dossiers qui seront présentés lors des prochaines CCAR : 1 1248 dossiers pour un montant de 20,05 M€ dont une partie sera examinée lors de la prochaine CCAR.

- dossiers ayant fait l'objet d'un diagnostic acoustique mais qui ne sont pas prêts pour un passage en CCAR (433 dossiers) et dossiers en attente d'un diagnostic acoustique (12 dossiers).

La courbe représentant l'évolution du nombre de dossiers de Paris-Orly depuis janvier 2015 montre une tendance à la baisse : de plus de 3 000 dossiers en janvier 2015, on est passé à 1 700 dossiers en cours de traitement.

Compte tenu du renouvellement de la CCE et donc du Comité Permanent à la suite de la réforme territoriale, la CCAR relative à la programmation 2016 se fera à la prochaine CCAR, le 5 juillet 2016.

Deux CCAR sont en effet prévues en 2016 : le 5 juillet 2016 qui sera à la fois une CCAR « programmation 2016 » et « dossiers » avec le traitement d'une première vague de dossiers ; une autre CCAR se tiendra au dernier trimestre 2016 pour traiter une deuxième vague de dossiers et définir la programmation 2017.

• Au terme de cette présentation, les questions ou observations des membres de la Commission ont porté sur les points suivants :

- M. Alison (ACNAB) demande si le montant des aides en 2016 augmentera dans la même proportion que celui des recettes (à savoir +10 %) ?

Mme Pillan (DGAC) fait observer que la corrélation n'est pas automatique dans la mesure où les recettes de l'année servent aussi à régler des dépenses antérieures engagées. Mais en l'occurrence, pour l'année 2016, l'augmentation du montant des aides suivra grosso modo celle des recettes.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay) souhaiterait avoir une à deux fois par an un point par ville ou par secteur de l'avancée de l'insonorisation des logements (ce qui a été fait et ce qui reste à faire).

Mme Pillan (DGAC) propose de mettre à jour l'estimation faite par le Conseil Général pour l'Environnement et le Développement Durable (CGEDD) du volume de logements restant à insonoriser à partir des dossiers traités depuis cette date. Cette information pourrait être présentée à la prochaine CCAR.

- M. Gonzales (conseiller régional) voit dans la diminution des dossiers en cours de traitement, non un tarissement des besoins des populations, mais le signe d'un découragement des riverains face au doublement ou triplement des délais de traitement qui résulte de la diminution des recettes allouées à l'insonorisation (15 M€ en 2015 contre 28 M€ en 2013).

Mme Pillan (DGAC) reconnaît que les délais de traitement ne sont pas toujours satisfaisants pour les riverains. C'est précisément pour tenter d'améliorer la situation qu'ont été établis des axes de priorités dans la gestion des dossiers. De fait, depuis un an ou deux, la tendance observée est à l'amélioration, même si la situation n'est pas totalement régularisée.

## 8. Questions diverses

• M. Trassart (DSNA) confirme, à la suite du courrier de l'association AVEVY relatif au respect des procédures de moindre bruit, qu'une réunion a été fixée au 4 juillet pour apporter des informations techniques précises sur le point évoqué.

• M. Alison (ACNAB) souhaiterait qu'une prochaine CCE examine la question des drones du point de vue de la sécurité. M. le Président fait valoir que ce point excède la compétence environnementale de la Commission.

• L'évolution de la flotte de Corsair : M. Méreyde (Groupe ADP) précise qu'une partie de la flotte de cette compagnie avait été renouvelée et que les discussions avec un nouvel actionnaire qui se serait engagé à poursuivre les investissements de modernisation de la flotte n'avaient pas abouti.

• M. Josso (Pégase) évoque l'effet « vortex », un effet de souffle des avions qui endommage les toitures des riverains en soulevant les tuiles. La loi stipule que l'exploitant de l'aéronef est responsable. Malheureusement, l'avion responsable est très difficile à identifier.

M. Méreyde confirme que l'identification du responsable est très aléatoire. Les équipes d'Aéroports de Paris interviennent fréquemment dans le cadre des relations de bon voisinage, à défaut de trouver l'auteur du dommage.

• M. Carsac (FNE) souhaiterait que le coût social du bruit (cf l'étude du Comité National du Bruit) soit intégré à l'évaluation du bilan économique et social de la plateforme. Il demande également à présenter une étude contradictoire à celle du Groupe ADP sur le bilan économique de l'aéroport.



M. le Président indique qu'il a déjà répondu à cette demande en précisant qu'il souhaitait une étude économétrique menée par un groupe indépendant d'experts.

- Mme Lavaud (FSF contre les nuisances aériennes) revient sur le point 4 de l'ordre du jour concernant la modification des départs ouest et nord : est-ce que le déplacement de trajectoire a pris en compte le cumul des nuisances avec la Francilienne N104 se trouvant en dessous ? Par ailleurs, Mme Lavaud demande que les maires soient informés du changement de trajectoire.

M. Trassart (DSNA) réitère qu'il n'y a pas de déplacement de trajectoire et qu'elle se situe dans le flux actuel. Par ailleurs, comme l'ACNSUSA l'a précisé, passé 3 000 ft, ce qui est le cas, concernant la pollution de l'air, il n'est pas possible de cumuler les nuisances aériennes avec les nuisances au sol compte tenu des phénomènes de dilution (vents, etc.).

Sur la demande d'information, M. le Président précise que les représentants des maires concernés sont informés puisque participant à la présente Commission.

\* \*  
\*

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance après avoir remercié l'ensemble des membres de leur participation.