

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

Compte rendu de la réunion du 21 novembre 2013

La séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne sous la présidence de M. Thierry Leleu, Préfet du Val-de-Marne.

M. le Président ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à l'ensemble des participants. Il rappelle les points inscrits à l'ordre du jour.

M. Offenstein (OYE 349) interpelle M. le Président sur le contenu du courriel adressé à Mme Dollo (Aéroports de Paris) en prévision de la présente réunion et qui exprimait trois demandes : l'extension de l'enquête publique relative au projet concernant la plate-forme d'Orly à l'ensemble des communes du PGS ; la possibilité aux riverains concernés de s'exprimer par courrier électronique ; la "sanctuarisation" de la régulation du trafic d'Orly.

En réponse, M. le Président et Mme Dollo (ADP) précisent que les sujets évoqués dans ce courriel seront abordés à l'occasion du traitement des points de l'ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 22 novembre 2012.

M. le Président soumet le projet de procès-verbal de la réunion du 22 novembre 2012 au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité de ses membres sans observation particulière.

2. Information sur les projets de travaux concernant la plate-forme d'Orly

M. Méreyde, Directeur de l'aéroport d'Orly, présente les objectifs et le contenu du projet de rénovation de l'aéroport.

La présentation de M. Méreyde aborde successivement les points suivants :

➤ Le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le projet de rénovation

Le projet de rénovation vise à accueillir à terme 32 millions de passagers environ dans des conditions d'accueil conformes aux standards européens. Il ne s'agit nullement d'accueillir 40 millions de passagers, comme cela a pu être évoqué (pas par Aéroport de Paris).

Le projet s'inscrit dans le cadre réglementaire qui délimite les conditions du trafic de l'aéroport d'Orly, à savoir :

- l'arrêté ministériel de 1994 limitant le trafic à 250 000 créneaux par an.

- le couvre-feu interdisant tout mouvement entre 23h30 et 6h00.

Ce projet est de surcroît en cohérence avec le PEB en vigueur, approuvé en décembre 2012 après concertation auprès de 38 communes et bâti selon une hypothèse de trafic de 32,2 millions de passagers pour la prochaine décennie.

L'enquête publique concernant ce projet vient de s'achever.

➤ Les finalités du projet :

- L'objectif fondamental du projet de rénovation est d'améliorer la qualité qui est la priorité des compagnies (améliorer la qualité avant/après les vols).

- Souci d'autant plus prégnant que l'aéroport d'Orly est fréquenté par une forte proportion de voyageurs professionnels qui ont des exigences élevées.

- Il s'agit aussi de répondre à l'évolution des attentes en matière de confort et de services (espaces Internet, mise à disposition de salons, restauration plus diversifiée...) et au fait que les clients comparent avec les standards d'autres plateformes européennes qui se sont modernisées.

- Il convient de tenir compte que le temps de séjour des passagers dans l'aéroport et l'utilisation des services tendent à augmenter.

- Il s'agit également d'améliorer les performances et les conditions de travail des personnels qui œuvrent sur la plate-forme : faire des galeries bagages avec des circulations plus larges intégrant les exigences en termes de sûreté.

Le projet de jonction des terminaux Ouest et Sud permettra de passer à un niveau de qualité de service C (sur une échelle de A à F) conseillé par IATA.

Par ailleurs, ce bâtiment de jonction facilitera l'équilibre de la charge entre les deux terminaux.

➤ Le contenu du projet :

Le projet consiste en la construction d'un bâtiment de 80 000 m² dont 5 000 m² pour les raccordements (longueur 250 m, largeur 120 m, hauteur 17,50 m).

Le coût du bâtiment est estimé à 300 M€. Le démarrage des travaux est prévu pour 2015 et la fin pour 2018.

➤ Les enjeux environnementaux :

Les émissions de CO₂ seront réduites de 25 % grâce à une réduction de la consommation énergétique interne de 12,5 % et à l'utilisation d'énergies renouvelables (géothermie).

Par ailleurs, le bâtiment sera réalisé sur une zone aujourd'hui déjà revêtue (béton aéronautique). L'impact environnemental sur les eaux pluviales ne sera pas modifié, et le projet sera construit dans une démarche HQE.

Au terme de la présentation, M. le Président ouvre le débat aux questions ou observations des participants :

➤ Remarques et questions des membres de la CCE

- Mme Giobellina (Ile-de-France Environnement) s'étonne de la volonté d'Aéroports de Paris d'apporter une qualité de service irréprochable alors que la plupart des passagers sont utilisateurs de compagnies low cost. N'est-ce pas un projet disproportionné par rapport aux utilisateurs de la plate-forme ?

Par ailleurs, Mme Giobellina regrette que l'enquête publique ait ignoré l'impact environnemental du projet. En effet, l'augmentation du nombre de passagers aura inévitablement une répercussion forte sur le trafic routier desservant l'aéroport.

- M. Grenot (ANA) craint que les travaux n'entraînent une augmentation du trafic aéroportuaire. Pour prévenir cette éventualité, il souhaiterait que le dispositif juridique régulant aujourd'hui le trafic soit "sanctuarisé" par la loi au lieu des dispositions réglementaires actuelles plus fragiles.

Sur ce point précis, M. le Président indique que ce souhait doit être adressé aux parlementaires puisque c'est le législateur qui fait la loi.

- M. Offenstein (OYE 349) souhaite également une sanctuarisation du nombre de mouvements de la plate-forme d'Orly.

Il regrette que l'enquête publique ait été circonscrite à l'impact de la construction du bâtiment de 80 000 m². D'autres facteurs ont ou auront, selon M. Offenstein, des conséquences sur les nuisances sonores ou environnementales de la plateforme, à savoir :

- les travaux qui ont été effectués sur les deux pistes d'Orly permettant une augmentation des gros porteurs ;

- un bâtiment satellite dédié aux vols internationaux qui aura aussi pour conséquence un accroissement des gros porteurs ;

- l'ouverture d'une ligne sur Pékin, 3 jours par semaine avec un A330-200 bruyant d'Aigle Azur. M. Offenstein souhaiterait qu'il y ait une interdiction des avions d'ancienne génération (12 EPNdB).

- M. Ciret (ENE) souhaiterait savoir si la création d'une gare souterraine TGV située sous le bâtiment est toujours prévue.

- Mme Janodet (Maire d'Orly) est favorable, comme l'ensemble des villes autour de l'aéroport ainsi que les conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne, à une amélioration des transports en commun pour desservir l'aéroport. A cet égard, la création d'une gare TGV est essentielle pour parvenir à une interconnexion air-fer sans augmenter les nuisances du réseau routier déjà très encombré.

- M. Guérin (conseiller régional) n'est pas défavorable à la modernisation des aéroports manifestement vétustes et à la création d'un bâtiment de jonction entre les deux terminaux.

Il note avec satisfaction qu'on ne parle plus d'un objectif de 40 millions de passagers. Par ailleurs, il souligne l'engagement de l'Etat, confirmé par le Ministre des Transports, à la pérennisation des règles concernant le couvre-feu et le plafonnement du trafic.

Toutefois, il convient d'être vigilant, selon M. Guérin, car il n'est pas convaincu que l'évolution de l'emport moyen sera suffisant pour que le trafic reste dans les limites indiquées. Pour cette raison, M. Guérin souhaite une clarification des textes pour indiquer clairement la valeur du plafond en nombre de mouvements.

Enfin, M. Guérin souhaiterait que l'amplitude du couvre-feu soit augmentée d'une demi-heure le matin et le soir, mesure qui n'affecterait qu'une douzaine de vols.

- M. Touil (CGT) est favorable à la rénovation de l'aéroport qu'il considère comme un élément positif pour le Département, les habitants et les salariés.

Il réaffirme l'attention de la CGT aux questions environnementales et à la situation des salariés des pistes qui sont particulièrement exposés.

Enfin, M. Touil souhaiterait que les questions sociales soient considérées au même niveau que les questions environnementales et dénonce les pratiques sociales des petites entreprises opérant sur la plate-forme.

- M. Bouthier (Avévy) note avec satisfaction que l'objectif est "repassé" à 33 millions de passagers. Mais il considère que l'augmentation de 25 % du nombre de passagers ne pourra se faire uniquement par l'évolution de l'emport moyen, dans la mesure où, depuis 2000, l'emport moyen n'a progressé que d'une unité par an. Il faudrait donc que l'emport moyen augmente considérablement (de 118 à 150 passagers), ce qui apparaît d'autant plus improbable que la Cie Air France a décidé de réduire l'acquisition de nouveaux appareils plus grands. La seule possibilité pour passer à + 25 % de passagers est d'augmenter le nombre de gros porteurs de façon considérable et tangenter les 250 000 mouvements par an.

M. Bouthier fait observer que les travaux ont été "vendus" aux communes sur la base de : 1 million de passagers supplémentaires = 1 000 emplois supplémentaires. Donc 13 000 emplois supplémentaires conduiraient à 13 millions de passagers supplémentaires. Par ailleurs, M. Bouthier remarque que la progression de 9,9 % de passagers sur 2011/2012 s'est faite sans aucune création d'emploi supplémentaire.

- M. Carsac (IDF Environnement) exprime sa méfiance à l'égard des chiffres qui sont annoncés depuis l'arrêté de 1994. Aujourd'hui, le trafic tangente les 250 000 mouvements alors que la DGAC, dans un télex datant du 8 octobre 1994, ne parlait que de 200 000 vols commerciaux. Pour M. Carsac, comme vient de l'indiquer M. Bouthier, l'objectif de 33 millions de passagers ne pourra être atteint que par l'utilisation d'avions plus gros et plus bruyants. Il se déclare opposé à ce projet.

- M. Sac (conseiller général 91) considère que l'arrêté de 1994 ne peut être remis en cause sauf à déclencher une mobilisation des riverains. D'ailleurs le Ministre des Transports a réaffirmé récemment qu'il s'imposait à tous.

M. Sac est favorable à ces travaux de rénovation qui s'inscrivent dans un développement équilibré du territoire. En particulier, le Conseil général qui est très attentif au développement des transports en commun, se félicite de la mise en route du T7, nouveau transport collectif, qui va desservir Orly.

Enfin, M. Sac demande des précisions techniques sur le remplacement des quatre lieux d'accrochage d'avions dont il est prévu qu'ils soient détruits.

- M. Quinson (CFDT) souhaiterait que soit mieux prise en compte la situation des salariés travaillant sur la plate-forme et qui sont particulièrement exposés à la contamination de l'air.

- M. Leclerc (CA Europ'Essonne) demande que le périmètre de l'enquête publique soit élargi aux communes qui sont dans le PGS et le PEB. L'utilisation de gros porteurs (type A 380) à pentes plus faibles justifie cette demande puisque ces communes sont directement concernées.

M. le Président donne la parole à la Direction Générale de l'Aviation Civile et à Aéroports de Paris pour répondre aux questions et observations des membres de la Commission.

➤ Réponses de la DGAC et d'Aéroports de Paris

- sur le périmètre de la concertation :

M. Luciani (DGAC) précise la position du Ministère sur cette question :

L'enquête publique qui vient de s'achever n'est pas remise en cause puisque cette dernière s'est déroulée dans des conditions parfaitement légales et que toutes les personnes qui souhaitaient y participer ont pu le faire. Néanmoins le Ministre des Transports a demandé à Aéroports de Paris de reprendre contact avec tous les maires des communes situées dans le PGS afin de poursuivre, avec ceux qui le souhaiteraient, la présentation du projet et répondre ainsi aux questions et interrogations des élus et de la population. Aéroports de Paris sera accompagné dans cette démarche par la DGAC pour les présentations sur le terrain.

- Est-il vraiment nécessaire de faire des prestations de qualité pour les utilisateurs de compagnies low-cost ?

M. Méreyde (Aéroports de Paris) fait observer que 35 % des passagers d'Orly voyagent pour des motifs professionnels et que la clientèle des low-cost n'est pas différente de celle qui voyage sur d'autres compagnies. Les compagnies low-cost paient les mêmes redevances que les autres compagnies et attendent les mêmes services rendus.

- L'impact du bâtiment sur le trafic routier

M. Méreyde (Aéroports de Paris) précise que l'étude d'impact a pris en compte les conséquences du bâtiment sur le trafic routier. Le T7, transport ferré électrique, traverse l'aéroport et sera prolongé jusqu'à Juvisy. Le T7 profitera aux 140 000 salariés autour de la plate-forme. Il y a également le projet de ligne 14 et de gare TGV (cf plus loin).

M. Méreyde tient à souligner également que l'inauguration du bâtiment est prévue pour la fin 2018 et que la montée en puissance du nombre de passagers se fera de façon lissée et progressive dans le temps.

- Les travaux de renforcement des pistes et les gros porteurs

M. Méreyde indique que les travaux de renforcement des pistes effectués il y a une dizaine d'années n'ont pas conduit à une augmentation des gros porteurs mais au remplacement de quadriréacteurs gros-porteurs par des gros porteurs biréacteurs (B777), plus récents et plus modernes. Ce remplacement a même permis d'avoir un

gros porteur en moins (B747) dans la mesure où les B777 permettent de transporter 20 tonnes de fret à bord.

- L'ouverture d'une ligne vers Pékin

M. Méreyde précise que par le jeu des créneaux, la ligne quotidienne d'Air Asia effectuée par un A340 a été arrêtée et remplacée par un vol A330 d'une autre compagnie.

- L'évolution de l'emport moyen et les gros porteurs.

M. Méreyde rappelle qu'Aéroport de Paris n'a jamais annoncé le chiffre de 40 millions de passagers. L'objectif à terme est de 32 millions de passagers environ.

Des compagnies moyen-courrier sur Orly atteignent déjà un emport moyen de 150 passagers par avion. Il n'y a pas de raison de penser que les compagnies concurrentes ne puissent pas atteindre ce taux d'emport moyen, condition de leur rentabilité.

Le groupe Air France a effectivement annulé la commande de quelques gros porteurs. En revanche, il a, avec la compagnie Hop !, effectivement prévu de sortir de sa flotte les plus petits modules. L'évolution du trafic sera bien centrée autour des moyen-courriers.

- La création de 13 000 emplois supplémentaires

13 000 emplois supplémentaires ne conduisent pas à 13 millions de passagers supplémentaires, indique M. Méreyde. Le BIPE, comme M. le Ministre des Transports, raisonne sur la création globale d'emplois, c'est-à-dire en prenant en compte aussi bien les emplois directs qu'indirects et induits.

- La qualité de l'air et les salariés des pistes

M. Méreyde précise qu'un travail important a été fait sur la qualité de l'air par Aéroports de Paris et la Cie Air France. Il est prévu au printemps prochain, sous l'égide de la CRAMIF et de l'Inspection du travail, qu'une présentation de cette étude, qui porte également sur le rayonnement, le kérosène, etc, soit réalisée auprès de toutes les entreprises travaillant sur la plateforme sous une forme qui reste encore à définir.

- L'emplacement de la gare TGV

Un emplacement a été retenu et approuvé par l'Etat et la Région pour accueillir une gare TGV en face du bâtiment de jonction. Il y aura constitution d'un pôle multimodal important permettant de regrouper les lignes de métro 14 et 18 et les gares routières d'Orly bus.

3. Information sur le trafic 2012 et les 9 premiers mois de 2013.

➤ M. Méreyde (Aéroports de Paris) précise les éléments suivants :

- Sur les 9 premiers mois de l'année 2013, on note :

- une hausse de 3 % du nombre de passagers (21,5 millions)

- une stabilité des mouvements commerciaux (173 717 mouvements)
- une amélioration de l'emport moyen de 3 % (124)

- L'évolution de l'emport moyen : après une relative stabilité en 2011/2012, l'emport moyen repart à la hausse en 2013, hausse qui s'explique par les évolutions structurelles au sein des flottes, notamment de la Cie Air France. On notera que Transavia et EasyJet ont des emports moyens de plus de 150.

- L'année 2013 devrait se terminer à 231 000 mouvements commerciaux.

- L'analyse par faisceau géographique montre une bonne dynamique sur le trafic Europe et une stabilité du trafic Métropole. L'aéroport d'Orly est bien positionné sur la courte et moyenne distance Europe-Méditerranée. Le trafic long-courrier est plus marginal.

- La part des avions les plus bruyants (groupes acoustiques 1 à 3) continue à baisser régulièrement : les vols d'avions bruyants correspondent à des périodes de tension de flottes pour certaines compagnies, qui les amènent à affréter ponctuellement des appareils (16 vols bruyants pour Vueling sur 11 880, 8 vols bruyants pour Transavia sur 8 500, 8 vols bruyants pour Royal Air Maroc sur 7 730). On notera qu'en avril 2013, Aigle Azur a retiré son dernier appareil classé en groupe 3.

- Parallèlement, la part des avions les plus performants (5A et 5B) continue de croître.

➤ Les questions ou remarques des participants ont porté sur les points suivants :

- Les mouvements non commerciaux :

M. Offenstein (OYE 349) s'étonne une nouvelle fois que les chiffres sur les vols non commerciaux ne soient pas présentés alors que la population subit la totalité des vols (commerciaux et non commerciaux).

M. Méreyde (Aéroports de Paris) précise qu'en 2012 les vols non commerciaux (vols d'Etats et vols sanitaires) représentaient 3 400 vols pour 231 000 vols commerciaux. Les données 2013 seront communiquées quand l'année sera écoulée.

- Les avions bruyants :

- M. Carsac demande quel est le calendrier de modification des Airbus A320 particulièrement bruyants (sifflement) sur une certaine plage de vitesse.

M. Méreyde (ADP) précise que la réponse à cette question appartient à Airbus, qui doit réaliser la notice technique de modification des appareils, et aux compagnies. La DGAC va se rapprocher d'Airbus et des compagnies afin d'obtenir des informations plus précises.

- M. Offenstein demande comment il se fait qu'Orly accueille encore certains avions bruyants qui sont interdits à Roissy.

M. Méreyde (Aéroports de Paris) fait observer que la part des avions les plus bruyants est en baisse constante sur Orly. Pour répondre directement à la question posée, il précise que les mesures de restrictions doivent être proportionnées sous peine d'être discriminatoires. Un même aéroport ne peut pas cumuler l'ensemble des restrictions (le plafonnement, le couvre-feu, l'élimination de tel type d'avions...).

4. Information sur la révision du plan de gêne sonore

M. Luciani (DGAC) fait une présentation détaillée de la révision du plan de gêne sonore (cf le document distribué) et termine sur le calendrier des prochaines étapes à réaliser : avis de la CCAR en décembre, puis avis de l'ACNUSA en séance plénière du 17 décembre 2013, et enfin approbation par arrêté interpréfectoral, au plus tard le 31 décembre 2013.

Au terme de cette présentation, M. le Président ouvre la discussion aux observations et questions des membres de la commission.

- M. Offenstein (OYE 349) évoque les points suivants :

- A partir de quelle date les riverains peuvent-ils déposer leur dossier pour bénéficier du financement à 100 % qui, théoriquement, doit se terminer fin décembre 2013 ?

- Il demande une prolongation de la prise en charge à 100 % des dossiers d'insonorisation au-delà du 31 décembre 2013.

- Il fait part de son inquiétude face à la diminution de 30 % des revenus de la TNSA alors même que le périmètre du PGS augmente sensiblement.

- Enfin, il dénonce les inégalités dans le traitement des dossiers qui résultent des zones d'incertitudes grisées du PEB de 1975 (cf 3 pavillons du Clos de la Grange à Limeil-Brévannes) et des erreurs de l'administration qui ont délivré des permis de construire entre 1975 et 1990 sans faire mention du PEB.

- M. Leclerc (Europ'Essonne) souhaiterait également que la prise en charge à 100% des dossiers d'insonorisation puisse être garantie au-delà du 31 décembre 2013.

Il demande par ailleurs que les bâtiments publics (médiathèque, bibliothèque...) à l'exception des bâtiments sportifs (gymnase, piscine...) soient éligibles à l'aide à l'insonorisation.

- M. Guérin (conseiller régional), tout en se félicitant que le nouveau PGS couvre plus de territoires, formule les demandes suivantes :

- Il souhaiterait qu'une date de dépôt des nouveaux dossiers soit fixée afin que ces derniers puissent bénéficier de la prise en charge à 100 % valable jusqu'au 31 décembre 2013. Il rappelle que M. le Préfet, interpellé sur ce sujet lors d'une séance au Conseil Général, s'était engagé à trouver une solution permettant d'enregistrer les dossiers, à défaut de les instruire.

- M. Guérin demande également la prolongation du dispositif de financement à 100 % des dossiers d'insonorisation.

- Il revient également sur les zones grisées du PEB dans lesquelles certaines constructions ont été autorisées à l'époque. C'est le cas du dossier Valophis, aujourd'hui bloqué, pour lequel M. Guérin demande qu'il soit représenté en CCAR.

Sur le dossier Valophis, M. le Président souscrit aux propos de M. Guérin et demande qu'il soit inscrit en CCAR à la demande de la Préfecture.

- Mme Janodet (maire d'Orly) évoque les zones dans le PEB, inconstructibles sauf autorisation de M. le Préfet pour les pastilles, et qui ne sont pourtant pas ou peu couvertes par le PGS.

- M. Rock (Secrétaire Général de la Préfecture du Val-de-Marne) précise qu'il faut bien distinguer le PEB, qui est un document d'urbanisme interdisant les nouvelles constructions ou les autorisant de façon modérée par l'intermédiaire des périmètres de renouvellement urbain après enquête publique, du PGS qui fonde l'aide à l'insonorisation.

Juridiquement, M. Rock précise qu'on ne peut pas instruire de dossiers sous l'emprise d'un PGS qui n'est pas encore arrêté. Néanmoins, compte tenu des délais et de la période à laquelle le nouveau PGS sera arrêté, les dossiers pourraient être déposés, sans pouvoir être instruits pour autant.

S'agissant du dépôt des nouveaux dossiers, M. Luciani (DGAC) se tourne vers Aéroports de Paris pour savoir s'ils ont la possibilité administrative, non pas de les instruire, mais de les accepter en dépôt.

M. Méreyde (Aéroports de Paris) précise que si le Pôle de gestion reçoit des dossiers qui ne sont pas dans le périmètre légal, ces dossiers ne seront pas instruits mais seront conservés. Lorsque la réglementation changera, ces dossiers seront instruits avec comme date d'effet la date d'approbation du nouveau PGS.

- S'agissant de l'éventuelle prolongation du financement à 100 %. M. Luciani (DGAC) ne peut se prononcer tant que le Gouvernement n'a pas pris de position sur cette question.

- Quant aux zones grisées, M. Luciani (DGAC) fait valoir qu'elles touchent à un élément essentiel de la politique d'aide à l'insonorisation qui est le principe d'antériorité. Si l'on touche au principe d'antériorité, des gens vont s'installer dans des zones PEB et ensuite demander à bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Pour cette raison, la DGAC est hostile à rouvrir cette question de l'antériorité. Par ailleurs, un contentieux est en cours sur cette question devant le juge administratif, il convient d'en attendre l'issue.

Enfin, concernant l'éligibilité des bâtiments publics à l'aide à l'insonorisation, M. Luciani (DGAC) indique que la DGAC n'y est pas favorable. L'aide à l'insonorisation a été conçue pour aider les riverains à insonoriser leur logement, elle ne doit pas être assimilée à une aide au financement des communes.

5. Points divers

- Mme Giobellina (IDF Environnement) estime que le projet concernant la plateforme d'Orly mérite un débat public et non une simple concertation avec les communes du PGS. L'importance du projet (le bâtiment, la gare TGV, les deux lignes de métro) justifie ce débat public.

M. le Président précise que selon les textes, il y a débat public quand le projet concerne l'infrastructure des pistes pour plus de 100 M€, ce qui n'est absolument pas le cas du projet d'Aéroports de Paris. M. le Président ajoute que l'arrêté d'enquête publique a été pris sur 5 communes alors que juridiquement une seule commune aurait suffi.

Sur ce même sujet, M. Carsac estime que tout le centre de l'Essonne aurait dû être concerné par l'enquête publique et M. Offenstein fait observer que les taxiways sont en train d'être modifiés pour les adapter aux A380, le projet touche donc bien aux infrastructures des pistes.

M. le Président clôt la discussion sur ce point en faisant valoir que la décision de clore la commission d'enquête publique avait été prise, non par la préfecture, mais par le président de la commission d'enquête, lui-même, parce que ce dernier avait estimé qu'il avait entendu toutes les personnes qui souhaitaient s'exprimer sur ce sujet.

- M. Gendronneau (Maire de Santeny) demande si les services de l'Etat fourniront une réponse à l'avis que sa commune a formulé sur le tracé du futur PGS.

M. le Président répond positivement à cette question.

* *
*

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