

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

Vendredi 9 juin 2023

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

Approbation du PV de la CCE du 9 décembre 2022.....	5
Élection du nouveau comité permanent, suite au renouvellement des collèges des professions aéronautiques et des associations de riverains et de protection de l'environnement.....	5
Présentation du trafic aérien.....	6
Bilan du PPBE échéance 2018-2023.....	8
Présentation des cartes stratégiques de bruit 2024-2028.....	12
Modalités de conduite de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.....	14
Mise en œuvre des procédures de descente continue.....	15

Etaients présents :

Mme Sophie THIBAUT, Préfète du Val-de-Marne, Présidente de la CCE.

Représentants des professionnels de l'aéronautique

Mme DAUPHIN - FNAM
 Mme BENSAT – FNAM (pouvoir à Mme DAUPHIN)
 M. WIEWORA – SCARA
 Mme SANTONI – SCARA (pouvoir à M. WIEWORA)
 M. DECARREAU – Air France
 M. OTTEN – EasyJet
 M. FRACASSI – Corsair
 M. SIE – Air Caraïbes – French Bee
 M. SODANO – Transavia
 Mme COUTARD – Groupe ADP
 M. VARLET – Groupe ADP
 M. LAUFERON – Groupe ADP
 M. BOYER – UNSA ADP (pouvoir à Mme COUTARD)
 Mme SCHMIT – CFE-CGC ADP
 Mme BIGAND-VIVIANI – CGT ADP
 M. MEUNIER – FO Air France

Représentants des collectivités territoriales

Mme GREMION – CA Paris Saclay
 Mme CARILLON – CA Val d'Yerres Val de Seine
 M. CLODONG - CA Val d'Yerres Val de Seine_
 M. MEUNIER - CA Val d'Yerres Val de Seine_
 M. GAUDIN – MGP
 M. GROUSSEAU – MGP
 Mme DAUMIN – MGP
 M. FARCY – MGP
 M. COUTURIER – Saint-Jean-de-Beauregard
 M. REDA – CR Île-de-France
 Mme VERMILLET – CD Essonne
 Mme NIASME – CD Val-de-Marne

Représentants des associations de riverains et de protection de l'Environnement

M. FOURNILLON – ANA
 M. de COCK – EOLE
 M. JOSSO – PEGASE
 M. RATTER – ADVOCNAR
 M. OFFENSTEIN – OYE 349
 M. MEDER – Forum sud francilien contre les nuisances aériennes
 M. BOUTHIER – DRAPO
 M. BODY – UFCNA
 M. ROUGEAUD – Collectif contre les nuisances aériennes de Dourdan et sa région
 M. JOUANNE – ENE
 M. DESERT - ENE
 M. CARSAC – FNE IDF
 Mme BAUCHE – Ass Environnement 92 (pouvoir à M. CARSAC)
 Mme GIOBELLINA – FNE IDF
 M. SERRAT – UASF
 M. BENTAHAR – UASF
 Mme SOULARD – MNLE 77
 M. DIGUET – MNLE 77

Représentants des Administrations

Mme LAQUIEZE – Sous-Préfète de l'Haÿ-les-Roses

M. GRIMAUD – Sous-Préfet de Palaiseau

Mme GOLFIER – Préfecture du Val-de-Marne DCPAT

Mme TISSOT – DRIEAT

M. GUITTET – DGAC

M. WEISS – DGAC

Mme DUPONT de DINECHIN – DGAC

Mme GESTALDER – DGAC

Mme RENARD – DGAC

M. LE FOLL – DSNA

Mme BARANES – DSNA

Mme BIBARD – DSNA

Après vérification du quorum, la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-Orly s'ouvre à 9 heures 30, sous la présidence de Mme Sophie THIBAUT, Préfète du Val-de-Marne.

En propos liminaires, Mme la Présidente mentionne les points suivants :

- Le renouvellement des membres du collège des professions aéronautiques et de celui des associations de riverains et de protection de l'environnement acté par deux arrêtés du préfet de Région parus en avril et mai.

- La publication le 16 mai du décret en Conseil d'Etat désignant le préfet du Val de Marne comme Autorité compétente pour piloter l'étude d'impact sur l'approche équilibrée.

Par ailleurs, Mme la Présidente salue la présence de M. GUITTET, sous-directeur du Développement Durable à la DTA de la DGAC, pour sa première participation à la CCE d'Orly.

Enfin, Mme la Présidente tient à remercier tout particulièrement Mme LAQUIEZE, sous-préfète de l'Haÿ-les-Roses, qui part à la retraite, pour le travail très actif qu'elle n'a cessé de mener, au sein de la CCE comme de la CCAR, pour tenter de concilier l'activité économique de l'aéroport d'Orly et la qualité de vie des riverains.

Puis Mme la Présidente s'enquiert d'éventuelles questions ou déclaration préalables.

M. OFFENSTEIN (OYE 349) déplore que la présentation de l'ADEME sur les pistes de transition écologique du transport aérien ne soit pas inscrite à l'ordre du jour comme cela avait été promis. Il demande par ailleurs confirmation qu'il y aura bien 2 CCE par an et donc qu'une prochaine CEE est prévue pour la fin de l'année.

L'ordre du jour de la présente instance étant particulièrement chargé, Mme la Présidente indique qu'elle a souhaité prioriser, compte tenu des délais contraints, la conduite de l'étude d'impact. Elle confirme qu'une deuxième CCE se tiendra avant la fin de l'année 2023 au cours de laquelle sera présenté le rapport de l'ADEME.

Approbation du PV de la CCE du 9 décembre 2022

Une coquille, page 6, est relevée par M. CARSAC (FNE IDF) pour correction : il ne s'agit pas de « *Madame JOUANNE* » (ENE) mais de « Monsieur JOUANNE ».

Sous réserve de la prise en compte de cette correction, le procès-verbal de la CCE du 9 décembre 2022 est approuvé (tous les votes sont favorables, à l'exception de 3 abstentions).

M. DIGUET (MNLE) et M. RATTER (Advocnar) précisent que le motif de leur abstention n'est pas une défiance mais tient au fait que leurs associations respectives n'étaient pas représentées à cette date.

Élection du nouveau comité permanent, suite au renouvellement des collèges des professions aéronautiques et des associations de riverains et de protection de l'environnement

Madame la Présidente précise la méthodologie appliquée pour la désignation des 6 titulaires et 6 suppléants de chacun des deux collèges concernés : désignation des représentants par concertation préalable au sein de chacun des collèges ; en cas d'échec de la concertation préalable, il sera alors procédé par vote.

• M. VARLET (Groupe ADP) communique les représentants titulaires et suppléants désignés par le collège des professions aéronautiques :

Titulaires :

Anaïs BENSAÏ (FNAM)
Sébastien MIR (Transavia)
Vincent ETCHEBEHERE (Air France)
Amélie LUMMAUX (Groupe ADP)
Yves EZANNO (BAR)
Isabelle BIGAND-VIVIANI (CGT)

Suppléants :

Romain SCHULZ (FNAM)
Florian SODANO (Transavia)
François DECARREAU (Air France)
François VARLET (Groupe ADP)
Jean-Pierre SAUVAGE (BAR)
Patrick BOYER (UNSA)

• M. BOUTHIER (DRAPO) précise les deux critères retenus pour la désignation des représentants du collège des associations : avoir des représentants directement concernés par l'insonorisation de leur territoire ; obtenir une parité entre les associations de l'est et de l'ouest des territoires concernés.

Puis il communique les noms des représentants titulaires et suppléants des représentants du collège des associations :

Titulaires :

Didier SERRE (EOLE)
Gérard BOUTHIER (DRAPO)
Claude CARSAC (FNE IDF)
Jacques FOURNILLON (ANA)
Luc OFFENSTEIN (OYE 349)
Patrick RATTER (ADVOCNAR)

Suppléants :

Nathalie LAVAUD (ACNAB)
Minh NGUYEN VAN (DRAPO)
Françoise BROCHOT (FNE IDF)
Catherine GIOBELLINA (FNE IDF)
Anne-Michaële SULIC (OYE 349)
Agnès BAUCHE (Environnement 92)

Mme la Présidente propose une suspension de séance pour tenir compte d'un différend soulevé par M. JOSSO (Pégase)

Au retour de la suspension de séance, la liste des précédents représentants est confirmée mais M. JOSSO (Pégase) mentionne qu'il regrette que les associations n'aient pas été toutes associées à la concertation préalable.

→ Mme la Présidente indique qu'un relevé de décision actant les noms des représentants au comité permanent sera envoyé aux membres de la Commission sans attendre la réalisation du compte rendu.

Présentation du trafic aérien

Mme COUTARD, Directrice de l'aéroport Paris-Orly, lors de sa présentation mentionne les points principaux suivants :

Sur l'année complète 2022

- Une reprise du trafic estival (103 % de l'année 2019).
- Un trafic en 2022 qui reste inférieur en nombre de mouvements aux années antérieures (-14, 2 % par rapport à 2018).
- l'aéroport est rouvert en totalité (la salle d'embarquement 1B fermée en début d'année a été rouverte).

Sur les 4 premiers mois de l'année 2023

- Un trafic de début d'année fortement impacté par les mouvements sociaux des services de la navigation aérienne.

- Des travaux réglementaires de mise au standard 3 de la zone d'enregistrement Orly 4.

- Un nombre de mouvements d'avions nettement en retrait de celui de 2018.

Evolution de l'emport

- L'emport moyen continue de croître depuis 2008 : de 114 passagers en 2008, il est passé à 156 passagers en 2023.

- Pour répondre à une question de l'association DRAPO, le taux d'emport ou taux de remplissage des avions est aussi en progression : de 66 % en 2016, il est de 81 % en 2022 (les documents sur le taux de remplissage seront envoyés après la CCE).

→ **Questions et observations**

Les questions ou observations ont porté sur les points suivants :

→ **Le taux d'emport** : M. OFFENSTEIN (OYE 349) s'étonne de la hauteur du taux d'emport indiqué (81 %) alors que la grande majorité des avions font plus de 200 places, que les gros porteurs font entre 350 et 400 places et que l'emport moyen n'est que de 156 passagers.

Mme COUTARD précise que le taux d'emport de 81 % inclut bien les gros porteurs qui ne représentent que 10 % du trafic de l'aéroport. La majorité du trafic est faite par des avions de plus faible capacité. L'emport moyen de 156 passagers est en effet une moyenne avec des proportions sensiblement différentes entre les gros-porteurs, les moyens-porteurs et les petits avions régionaux.

→ **Le plafonnement à 200 000 mouvements** : M. OFFENSTEIN (OYE 349) souhaiterait que l'on revienne à l'objectif de 200 000 mouvements. Si on remplit mieux les avions, cet objectif est accessible.

Mme COUTARD indique que les restrictions d'exploitation auxquelles l'aéroport est réglementairement soumis aujourd'hui (250 000 créneaux, le couvre-feu) sont appliquées avec vigilance.

→ **L'interdiction des vols intérieurs courts en cas d'alternative par le train en moins de 2 heures 30 (loi Climat et Résilience)**: M. JOSSO (Pégase) demande combien de vols seraient concernés ? Et combien de lignes sont ou seront réattribuées et à quels types d'avions ?

Mme COUTARD précise que la suppression de ce type de lignes a été anticipée à Orly et que certains créneaux ont été réutilisés pour d'autres lignes. Mais il ne lui est pas possible d'indiquer par quels types d'avions ces créneaux ont été réutilisés dans la mesure où il ne s'agit pas d'une restitution ligne à ligne. En effet, tout est remis dans le pot commun des créneaux. Il y a constamment des ouvertures et des fermetures de lignes en fonction des demandes de passagers.

M. GUITTET (DGAC) souligne que cette mesure a rencontré certaines résistances au niveau de la Commission européenne. L'attrition des créneaux libérés aurait été une disposition encore plus délicate à faire accepter. Aujourd'hui des travaux complémentaires sont engagés pour travailler aussi sur des liaisons qui se font en moins de 2 heures 30 mais qui ont été épargnées du fait de l'insuffisance ferroviaire pour alimenter le hub de CDG.

M. CARSAC (FNE IDF) tient à préciser que le vrai sujet est celui de la quantité de créneaux attribués, qu'il convient de réduire, ainsi que celui de la trop grande proximité des créneaux qui se succèdent aboutissant à l'augmentation de la gêne sonore.

M. BOUTHIER (DRAPO) conteste l'interprétation faite par la DGAC de la résistance au niveau de la Commission européenne. C'est l'Union des Aéroports Français qui, dans un premier temps, a fait un recours auprès de l'Europe, lequel recours a été débouté.

→ **Les émissions de CO2 de l'aéroport** : M. BODY (UFCNA) souhaiterait avoir régulièrement l'évolution des émissions globales de CO2 de l'aéroport d'Orly, incluant les émissions des avions.

Mme COUTARD précise qu'elle est tout à fait disposée à communiquer cette information lors des prochaines présentations, sous réserve que cette information soit disponible pour l'année concernée chez l'organisme indépendant qui les publie. Mme COUTARD rappelle que, dans les émissions de CO2, il y a celles des avions mais aussi celles des véhicules qui circulent sur la plateforme (environ 30 %).

M. GUITTET (DGAC) confirme qu'il est également tout à fait disposé à communiquer sur ce sujet, même s'il y a effectivement quelques retards de publication.

→ **Présentation du rapport de l'ADEME** : Mme CARILLON (CA Val d'Yerres-Val de Seine) regrette la non-présentation du rapport de l'ADEME, contrairement aux engagements pris. Serait-ce parce que cet organisme préconise une réduction du nombre de vols ?

Mme la Présidente réitère l'explication apportée à M. OFFENSTEIN en début de séance et confirme à nouveau que cette présentation sera faite à la prochaine CCE.

→ **PPBE et dérogations au couvre-feu** : M. CLODONG (CA Val d'Yerres-Val de Seine) estime que les mesures ont été insuffisantes pour aboutir à la diminution sonore de 6 dB prévue au PPBE 2018-2023. Par ailleurs, M. CLODONG demande des explications sur l'accroissement des dérogations autorisées au couvre-feu.

Les réponses à ces questions relatives au PPBE seront abordées au point suivant de l'ordre du jour.

Bilan du PPBE échéance 2018-2023

→ Présentation par la DGAC

M. Weiss (DGAC) met l'accent sur les principales mesures réalisées pour les 6 catégories d'actions définies dans le PPBE:

Les mesures de réduction du bruit à la source

- Augmentation de la part des aéronefs les plus performants (5A)
- Adoption de la réforme des groupes acoustiques au 1^{er} avril 2022 pour renforcer le caractère incitatif du dispositif.

Gestion et contrôle de la politique de planification des sols

- 50 M€ de recettes de TNSA sur la période dont l'abondement exceptionnel de l'Etat pour compenser partiellement la perte de recettes due à l'effondrement du trafic.
- Insonorisation de 2 000 locaux pour un montant de 15 M€.
- Réalisation d'une étude de satisfaction auprès des riverains insonorisés.

Mesures opérationnelles sur les procédures de vol

Atteinte et dépassement de l'objectif d'au moins 40 % de descentes continues en dépit d'un contexte difficile de reprise du trafic.

Sur la généralisation des descentes continues (cf. supra la présentation de la DSNA)

Les restrictions d'exploitation

- Le nombre de dérogations accordées pendant la période de couvre-feu est resté dans les limites annoncées. Il est vrai que l'augmentation du nombre de dérogations en 2022 est importante, notamment en juin et en décembre, et l'analyse des causes est en cours. Des épisodes orageux importants pourraient expliquer l'accroissement d'une vingtaine de dérogations, avec la nécessité de rapatrier les aéronefs pour des raisons de sécurité.

- Le plafond des 250 000 créneaux a été respecté pendant la période couverte.

- Les sorties de VPE non autorisées sont restées en dessous du plafond fixé.

Mesures de communication, formation, information et autres études

- Les instances (CCE, CP, CCAR) se sont réunies régulièrement, hors période de crise sanitaire.

- La campagne de sensibilisation sur l'aide à l'insonorisation se poursuit.

- Des études ont été réalisées et se poursuivent en particulier sur l'allongement de la piste 07/25 vers l'ouest.

Les autres mesures

- Le projet d'arrêté sur le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs. L'ACNUSA a aujourd'hui rendu son avis sur le projet.

(Pour une présentation détaillée, cf. slides de présentation joints en annexe)

→ Questions et observations

Au terme de la présentation, Mme la Présidente ouvre la discussion aux questions ou observations des membres de la Commission.

Se sont exprimés successivement dans le débat les intervenants suivants :

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) a mentionné les points suivants :

. Le groupe acoustique des aéronefs n'est pas représentatif du bruit mesuré in situ.

. Il est essentiel de revaloriser les plafonds des travaux dans le cadre du dispositif d'aide à l'insonorisation pour inciter les populations à insonoriser leur logement. Le reste à charge est aujourd'hui dissuasif.

. Pourquoi avoir fixé une référence à terme de 235 000 mouvements ? Cela témoigne d'une volonté d'augmenter le trafic aérien.

. Les dérogations au couvre-feu sont « inadmissibles ». Pendant l'été, il y a eu des dépassements de couvre-feu pratiquement tous les jours. Il ne devrait y avoir aucune dérogation. A Francfort, la législation du couvre-feu est respectée. La dérogation pour raison de sécurité est « du pipeau ». C'est parce que les dernières rotations de certaines compagnies sont trop tardives que les avions débordent sur la période du couvre-feu.

- M. RATTER (Advocnar) évoque la période pendant laquelle une association utilisait le système américain Live ATC pour écouter les communications entre pilotes et la tour de contrôle, ce qui avait permis de mettre à jour des informations erronées d'un pilote

pour demander une dérogation au couvre-feu. La DGAC a supprimé cette possibilité d'écoute. Mais ce serait bien que la DGAC fasse un compte rendu du suivi des dérogations.

- Mme VERMILLET (CD 91) souhaiterait disposer d'un bilan plus exhaustif du PPBE. Le Conseil de l'Essonne qu'elle représente regrette le faible niveau d'ambition du PPBE actuel et son absence d'actions volontaristes, comme par exemple l'extension du couvre-feu. Il faut que le prochain soit plus ambitieux et prenne en compte les attentes des élus locaux et des associations.

Mme VERMILLET souligne également la « vraie nécessité » de revaloriser les plafonds de prise en charge dans le cadre du dispositif de l'aide à l'insonorisation des logements.

→ Mme la Présidente demande à la DGAC de répondre à cette première série de questions.

- M. WEISS (DGAC) apporte les précisions suivantes :

- Sur les groupes acoustiques : la mesure en EPNdB inclut une partie sur la gêne sonore. Ce n'est pas un indicateur de pure énergie sonore.

- Sur les plafonds de la TNSA : La DGAC est consciente que le reste à charge devient de plus en plus difficile à supporter dans le contexte actuel. Elle négocie en interministériel une revalorisation des plafonds en vue d'obtenir une augmentation significative.

- Sur les 235 000 mouvements : Le PPBE n'a pas vocation à créer une croissance du trafic. Il n'y a pas de référence à 235 000 mouvements dans le PPBE. 235 000 mouvements est une hypothèse de long terme du Plan d'Exposition au Bruit et non du PPBE.

- Sur les dérogations : La DGAC s'engage à donner plus d'éléments sur ce surcroît de dérogations accordées en 2022. Il y a eu des épisodes orange, des mouvements sociaux. Des précisions seront apportées.

- Sur l'écoute des communications entre les pilotes et la tour de contrôle : M. LE FOLL (DSNA) indique que le système américain Live ATC qui permet ces écoutes, s'il est autorisé aux Etats-Unis, est illégal en Europe. C'est pourquoi la DGAC a demandé de mettre fin à l'utilisation de cet outil.

→ Mme la Présidente lance une deuxième série de questions.

- M. BOUTHIER (DRAPO) pointe le retard pris à voter le PPBE actuel. Ce n'est plus un plan de prévention, c'est un plan de « constat des dégâts » après coup.

Sur 21 800 ayants droit, seuls 9 000 ont bénéficié d'une aide à l'insonorisation. Il s'agit d'une population défavorisée. Tant qu'il n'y aura pas une prise en charge à 100 % et une revalorisation des plafonds, ils ne pourront pas bénéficier du dispositif.

- M. CARSAC (FNE IDF) souligne le poids considérable des dérogations au couvre-feu dans le ressenti des riverains. Il est urgent d'opérer une diminution drastique des dérogations et d'opérer une communication transparente de suivi quand elles sont accordées.

Par ailleurs, il faut revoir à la baisse le trafic. L'arrêté de 1994 définissait le principe d'un plafonnement à 200 000 mouvements et comme moyen de l'obtenir une autorisation de 250 000 créneaux. Mais le principe c'est bien 200 000 mouvements. Ensuite, en 2003, la COHOR a fixé un compromis à 235 000 mais qui n'est pas acceptable.

→ Mme la Présidente reconnaît que l'actuel PPBE a été voté trop tardivement. Il faudra définir une méthode pour que le prochain PPBE soit « dans les clous » en termes de calendrier.

Sur les dérogations au couvre-feu, Mme la Présidente demande à la DGAC, pour la prochaine CCE, de procéder à une étude approfondie des dérogations accordées. Il faut absolument comprendre pourquoi on est passé de 43 dérogations en 2019 à 92 en 2022.

M. GUITTET (DGAC) prend bonne note de cette demande et précise que le travail d'amélioration de la prise de décision concernant les dérogations est en cours (harmonisation des pratiques, simplification des modalités pour une meilleure visibilité).

- M. FARCY (MGP) souligne également la nécessité de statuer sur le nouveau PPBE avant 2024 pour que les Commissions jouent pleinement leur rôle de suivi des résultats. Il rappelle la nécessité d'un meilleur respect des règles : les populations se plaignent de trop de dérogations (une dérogation sur deux) et de trop de non-respect des trajectoires.

M. FARCY demande à avoir la répartition mensuelle du nombre de vols lors des prochaines présentations du trafic de l'aéroport.

- M. GAUDIN (MGP) demande ce qui a été fait de l'écart de 34 M€ entre les recettes de TNSA et les dépenses d'insonorisation sur la période 2018-2022.

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) revient sur les dérogations. Il estime « inadmissible » que le nouveau Directeur de la DGAC, lors du dernier entretien avec l'UFCNA ait pu dire que « quand un avion arrive 20 minutes en retard à Orly, on préfère le faire atterrir à Orly que l'envoyer à Roissy avec toutes les complications que cela comporte ». M. OFFENSTEIN demande une heure de plus de couvre-feu.

- Pour M. FOURNILLON (ANA), ce serait intéressant de connaître le pourcentage de vols qui partent et arrivent à l'heure à Orly.

- M. BODY (UFCNA) demande quelle est la loi qui interdit d'écouter les conversations entre pilotes et tour de contrôle. M. CARSAC s'associe à cette demande.

- M. DESERT (ENE), compte tenu de l'urgence climatique demande que les nuisances aériennes ne soient pas seulement vues sous l'angle du bruit mais soient élargies aux gaz à effet de serre.

→ Réponses aux questions

- Sur la communication entre les pilotes et la tour de contrôle, Mme la Présidente acte qu'une étude juridique sera fournie sur le sujet pour répondre aux interrogations de certains sur la légalité de l'interdiction des écoutes.

M. RATTER (Advocnar) précise qu'il ne remet pas en cause l'interprétation du RGPD mais demande que les agents assermentés de la DGAC puissent fournir un bilan des conversations, une fois anonymisées.

- Sur l'écart entre recettes et dépenses de TNSA sur la période, M. WEISS (DGAC) précise que le solde de trésorerie est conservé pour des opérations ultérieures car il est dédié aux actions d'insonorisation.

- Sur les statistiques sur le nombre de vols par mois, Mme COUTARD (Dir de Paris-Orly) prend note de cette demande pour la prochaine présentation du trafic aérien de l'aéroport.

- Sur les dérogations, M. GUITTET (DGAC) conteste les propos qui ont été attribués à M. le Directeur de la DGAC. Lors de cet entretien, M. CAZÉ a simplement indiqué que les dérogations résultaient d'un arbitrage entre les intérêts des riverains et d'autres paramètres et intérêts. Il n'a jamais évoqué une « marge de 20 minutes ».

M. CARSAC (FNE IDF) souhaiterait de la transparence dans les arbitrages pour dissiper les malentendus et les arbitrages indus. Pour les riverains, les dérogations sont un élément prépondérant dans la nuisance ressentie.

M. SERRAT (UASF) propose une limitation des créneaux à partir de 22 heures 30 pour solutionner le problème des arrivées tardives.

Mme la Présidente réaffirme qu'une étude approfondie sera apportée sur le sujet des dérogations lors de la prochaine présentation.

Présentation des cartes stratégiques de bruit 2024-2028

→ Présentation par la DGAC

Mme DUPONT de DINECHIN (DGAC), après avoir rappelé le cadre juridique et le contenu attendu des CSB, précise les hypothèses de construction des cartes modélisées en 2023 :

- La situation actuelle (court terme) en Lden et Lnight correspond au trafic réalisé en 2018, dernière année de référence avant la pandémie (229 052 mouvements).

- La situation de long terme, en Lden et Lnight, correspond à l'hypothèse de long terme du PEB en vigueur (235 000 mouvements).

- Les données de recensement sont issues de la base Densibati de l'IAURIF prenant en compte le recensement de 2016.

Puis, Mme DUPONT de DINECHIN renvoie aux résultats des cartes, des tableaux d'exposition et des tableaux d'impacts sanitaires qui ont déjà été communiqués aux membres de la Commission.

(Pour une présentation détaillée, cf. slides de présentation joints en annexe)

Mme la Présidente, après avoir rappelé que ces cartes feront l'objet d'un vote formel de la Commission, puis seront approuvées par arrêté interpréfectoral, ouvre le sujet aux questions et observations des membres de la CCE.

→ Questions et observations

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) ne comprend pas comment le périmètre des cartes stratégiques de bruit, basées sur 235 000 mouvements, peut diminuer alors que le travail sur le prochain PPBE et les 4 piliers de l'approche équilibrée n'a pas commencé.

- M. CARSAC (FNE IDF) indique qu'il votera contre compte tenu de l'hypothèse de 235 000 mouvements retenue pour la CSB de long terme.

- Mme VERMILLET (CD 91) déplore que les cartes soient basées sur des données de population obsolètes (2016). Par ailleurs, elle souhaiterait une déclinaison des CSB par département et par commune pour avoir une vision plus précise des nuisances.

- Mme DAUMIN (MGP) ne comprend pas l'hypothèse de 235 000 mouvements à long terme qui va à l'encontre de la tolérance admise (250 000 créneaux pour aboutir à l'objectif de 200 000 mouvements) et surtout la hausse prévue du trafic dans les horaires de

soirée. Pourquoi, alors que le nombre de mouvements augmente, y a-t-il une réduction des populations impactées par le bruit ?

- M. REDA (CR IDF) s'étonne que les données de population (2016) ne correspondent pas à la réalité. Dans le nord du département de l'Essonne, la population croît à raison de 2 à 3 % par an. Par ailleurs, il faudrait prendre en compte que les nuisances sonores se traduisent en pics de bruit et non en énergie sonore moyennée. Sans être forcément arc-boutés sur la question du nombre de mouvements, il conviendra d'être attentif sur ce que l'on met à l'intérieur : quels appareils, quels horaires, quels objectifs de réduction du bruit pour les compagnies, etc.

- Pour M. JOSSO (Pégase), les CSB présentées ne traduisent pas une démarche de consensus et d'atteinte des engagements de la France sur la réduction des gaz à effet de serre, réduction qui passe nécessairement par une diminution volontariste du transport aérien. Les CSB traduisent l'inverse.

- M. CARSAC (FNE IDF) souligne que les CSB présentées prévoient une croissance de 15 % des vols en soirée, ce qui n'est pas acceptable.

→ Mme la Présidente redonne la parole à la DGAC mais fait part préalablement de son étonnement que la construction des CSB prenne en compte un recensement de la population de 2016 alors qu'est disponible un recensement INSEE plus récent datant de 2019.

- Sur la diminution du périmètre des CSB long terme basées sur une hypothèse de 235 000 mouvements

La diminution s'explique principalement par une hypothèse de flotte plus moderne à long terme. La baisse significative en Ln s'explique par une volumétrie de trafic plus faible la nuit (hypothèse de 9 000 mouvements la nuit versus 14 000 mouvements aujourd'hui en réalisé).

La comparaison entre les cartes de court terme (situation actuelle) et les cartes de long terme permet d'identifier l'étendue des problèmes de bruit que les mesures de PPBE devront résoudre. Mais cela ne préjuge pas pour autant que le trafic atteindra 235 000 mouvements à long terme. (Mme DUPONT de DINECHIN - DGAC)

- Sur le recensement de 2016 : Les cartes ont été construites avec le Laboratoire ADP selon une méthodologie conçue pour avoir une robustesse sur les bases de données. On regardera s'il y a des versions fiables plus à jour. (M. WEISS – DGAC)

- Sur la déclinaison par département et par commune : On va regarder la faisabilité de cette déclinaison. A priori, c'est tout à fait faisable (Mme DUPONT de DINECHIN - DGAC).

→ Nouvelle série de questions

- M. BOUTHIER (DRAPO) : D'après les analyses techniques de DRAPO, le non-respect des horaires provient essentiellement des compagnies low-cost qui imposent 8 rotations par jour au même avion. Ce rythme de rotations génère toujours des retards.

- Mme DAUMIN (MGP) indique qu'en l'état elle votera contre les CSB présentées qui ne sont pas satisfaisantes et qui vont servir de fondement aux travaux d'élaboration du prochain PPBE.

→ **A ce stade de la discussion, Mme la Présidente indique qu'elle ne soumettra pas au vote les CSB ainsi présentées.** Ces cartes sont « les fondations du PPBE à venir ». Elle demande à la DGAC de remettre le travail sur le métier pour obtenir

des cartes de bruit plus proches de la réalité, en prenant en compte notamment le recensement plus récent de la population (2019).

- M. CARSAC (FNE IDF) tient à saluer la décision de Mme la Présidente.

- M. BODY (UFCNA) demande, pour les prochaines CSB de long terme qui seront présentées, à avoir les hypothèses retenues pour la période 2024-2028, notamment concernant les caractéristiques des flottes retenues.

Il souhaiterait également avoir, au-delà des cartes en Lden, des cartes établies selon la logique des pics sonores. M. CARSAC partage cette demande de documents qui traduisent mieux la gêne sonore ressentie des riverains. Il souhaiterait en particulier une prise en compte des valeurs limites de l'OMS.

- M. JOUANNE (ENE) souligne l'importance du paramètre nombre de mouvements dans la mesure du bruit moyenné (Lden).

- M. RATTER (Advocnar) rappelle l'importance de la sémantique : la directive demande « une réduction des sources de bruit », elle ne parle pas simplement de réduire le bruit à la source.

Par ailleurs, M. RATTER tient à rendre hommage au travail effectué par Mme la sous-préfète LAQUIEZE qui part à la retraite (applaudissements de la salle)

→ Mme la Présidente cède la parole à M. GUITTET (DGAC) pour dire deux mots de la planification écologique.

M. GUITTET (DGAC) indique que la prochaine CCE consacrée aux travaux de l'ADEME et aux nouvelles cartes de bruit sera l'occasion de présenter quelques éléments sur la planification écologique et les scénarios d'engagement de la France en matière d'émissions. Le respect des engagements climatiques de la France ne passe pas nécessairement par une réduction du trafic aérien, comme cela a été affirmé, car d'autres leviers de décarbonation sont à l'œuvre. Les premières versions de la stratégie nationale bas carbone (en 2015 et en 2019) ont ainsi été construites en retenant l'hypothèse d'un trafic aérien en croissance.

Modalités de conduite de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

→ Présentation par la DGAC

Mme DUPONT de DINECHIN (DGAC) présente tout d'abord le cadre juridique issu du décret du 16 mai 2023 définissant l'autorité compétente en charge de superviser les procédures de restriction d'exploitation des aéroports dits « acusés ». Puis elle détaille les étapes méthodologiques de l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée EIAE.

(sur ces deux points, cf. slides de présentation joints en annexe)

Concernant le calendrier prévisionnel, il est précisé qu'un délai de prévenance de plus d'un an est nécessaire entre la publication de l'arrêté de restriction et son entrée en vigueur. Après consultation de la CCE sur le projet d'arrêté, l'entrée en vigueur du projet d'arrêté est prévue pour l'été 2025 (*cf. slide sur les étapes du calendrier prévisionnel*).

→ Questions et observations

- M. OFFENSTEIN insiste pour que les étapes soient respectées, en particulier la signature de l'arrêté interministériel au plus tard en juillet 2024, si l'on veut une mise en application à l'été 2025 des mesures de restriction.

Mme la Présidente assure que tous les partenaires institutionnels (DGAC, Préfecture) ont reçu des instructions très fermes pour tenir les délais. Un premier comité de pilotage devrait se tenir fin juin.

- M. BOUTHIER (DRAPO) demande le calendrier des deux mois qui arrivent.

Mme la Présidente indique qu'un calendrier prévisionnel sera communiqué la semaine suivante à tous les membres de la Commission.

- M. FARCY (MGP) insiste pour que tous les éléments d'information concrets concernant l'étude qui va s'engager soient fournis aux membres de la Commission pour qu'ils puissent rendre un avis éclairé.

Mise en œuvre des procédures de descente continue

→ Présentation par la DSNA

M. LE FOLL (DSNA) précise que la phase de concertation préalable à la phase d'enquête publique est lancée sous l'égide du Préfet de Seine-et-Marne qui a été désigné coordonnateur de l'opération par le Préfet de la Région Île-de-France.

La concertation se déroule du 15 mai au 15 juin et concerne le périmètre des communes défini pour l'enquête publique (21 communes de Seine-et-Marne, 1 commune du Val-de-Marne)

M. LE FOLL (DSNA) reprecise les enjeux de la procédure : diminution très significative de l'emprise du bruit mais plus forte concentration des trajectoires sur des points de convergence à proximité de l'axe des pistes.

44 commentaires ont été recueillis à ce jour.

L'enquête publique aura lieu en octobre/novembre 2023, un avis de la CCE et de l'ACNUSA sera recueilli au printemps 2024, et la mise en service est prévue pour le printemps 2025.

→ Questions et observations

- M. SERRAT (UASF) fait observer que plusieurs communes de l'Essonne se plaignent d'une augmentation du bruit provenant des arrivées en face à l'ouest. Or la concertation n'est pas ouverte aux communes de l'Essonne. Il conviendrait de corriger ce point.

Mme la Présidente demande à M. LE FOLL de faire part au Préfet de Seine-et-Marne de cette intervention concernant les communes de l'Essonne.

M. SERRAT précise le contenu de la demande de plusieurs communes de l'Essonne : conserver la trajectoire d'arrivée pour les avions venant de l'ouest et du sud-ouest en passant par les points VASOL et PO 615, étant précisé que la descente continue est possible vers le point PO 610.

M. GRIMAUD, sous-préfet de Palaiseau, prend note de cette observation.

- M. JOUANNE (ENE) signale que des avions font des virages plus courts au-dessus de Saint-Chéron pour rattraper la piste de l'aéroport d'Orly au lieu de tourner autour de Limours.

- M. CARSAC (FNE IDF) précise que la Convergence associative a toujours été favorable aux descentes douces mais n'a jamais demandé la concentration des trajectoires sur un point. Il est important d'ouvrir la concertation pour éviter des mécontentements.

Mme la Présidente conclut ce point en demandant à M. le Sous-Préfet de Palaiseau et à M. LE FOLL (DSNA) de transmettre la demande des communes de l'Essonne à M. le Préfet de Seine-et-Marne.

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) réitère la demande des associations à participer à l'établissement du prochain ordre du jour.

Mme la Présidente indique que cette façon de procéder n'est pas prévue par les textes et qu'il convient, s'il y a des souhaits d'inscription de points complémentaires à l'ordre du jour, de lui transmettre les demandes suffisamment à l'avance.

Mme la Présidente fait observer toutefois que l'ordre du jour de la prochaine CCE sera particulièrement chargé : les cartes de bruit, l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, la présentation de l'ADEME.

*

* *

Au terme de cette réunion, et sans autre question diverse, Mme la Présidente lève la séance après avoir remercié l'ensemble des participants.

(La séance est levée à 12 heures 26).