

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

**Vendredi 15 décembre 2023**

**Procès-verbal des débats**

## Ordre du jour

1. Approbation du PV de la CCE du 9 juin 2023.....	5
2. Présentation du trafic aérien.....	5
3. Point sur les dérogations au couvre-feu en 2022 et au S1 2023.....	7
4. Présentation des cartes stratégiques de bruit 2024-2028.....	9
5. Point sur la mise en œuvre des procédures de descente continue.....	10
6. Présentation par l'ADEME de son rapport sur les pistes de décarbonation du transport aérien.....	12
7. Point sur la feuille de route climat du Groupe ADP et perspectives de trafic à l'horizon 2050.....	13
8. Présentation du rapport annuel de l'ACNUSA.....	15

**Etaients présents :**

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

Représentants des professionnels de l'aéronautique

Mme BENSAT – FNAM  
 M. TRAUTMANN – FNAM (pouvoir à Mme BENSAT)  
 M. WIEWORA – SCARA  
 M. BRIEU – BAR France  
 M. DECARREAU – Air France  
 M. OTTEN – EasyJet  
 M. FRACASSI – Corsair  
 M. SIE – Air Caraïbes – French Bee  
 M. MIR – Transavia  
 Mme DUMESNIL – Vueling  
 Mme LUMMAUX – Groupe ADP  
 Mme COUTARD – Groupe ADP  
 M. VARLET – Groupe ADP  
 M. LAUFERON – Groupe ADP  
 Mme SCHMIT – CFE-CGC ADP  
 Mme VIVIANI – CGT ADP  
 M. MEUNIER – FO Air France

Représentants des collectivités territoriales

M. LECLERC – CA Paris Saclay  
 Mme GREMION – CA Paris Saclay  
 M. DROCHON – CA Paris Saclay  
 Mme CARILLON – CA Val d'Yerres Val de Seine (pouvoir à M. CLODONG)  
 M. CLODONG – CA Val d'Yerres Val de Seine\_  
 M. GONZALES – MGP  
 M. GROUSSEAU – MGP  
 Mme DAUMIN – MGP  
 M. GRILLON – MGP  
 M. FARCY – MGP  
 M. PAPIN – Maire de Lésigny  
 Mme VERMILLET – CD Essonne  
 M. AMSLER – CD Val-de-Marne

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

M. FOURNILLON – ANA  
 Mme de KHOVRINE – APPEL+  
 M. de COCK – EOLE  
 M. JOSSO – PEGASE  
 M. RATTER – ADVOCNAR  
 M. OFFENSTEIN – OYE 349  
 M. BOUTHIER – DRAPO  
 M. BODY – UFCNA  
 Mme GIOBELLINA – FNE IDF (pouvoir à M. BODY)  
 M. ROUGEAUX – Collectif contre les nuisances aériennes de Dourdan et sa région  
 M. JOUANNEs – ENE  
 M. DESERT – ENE  
 M. CARSAC – FNE IDF (pouvoir à M. JOUANNEs)  
 Mme SOULARD – MNLE 77  
 M. DIGUET – MNLE 77

Représentants des Administrations

Mme SIMON – Sous-Préfète de L'Haÿ-les-Roses  
M. GRIMAUD – Sous-Préfet de Palaiseau  
Mme ZAHM – Préfecture de Région Île-de-France  
Mme GOLFIER – Préfecture du Val-de-Marne – DCPAT  
Mme CAFE – Préfecture de Seine-et-Marne  
M. GUITTET – DGAC  
M. WEISS – DGAC  
Mme LEBLOND – DGAC  
Mme DUPONT de DINECHIN – DGAC  
Mme GESTALDER – DGAC  
Mme de MAZANCOURT – DSNA  
M. LE FOLL – DSNA  
Mme TISSOT – DRIEAT

Invités :

M. COTTIGNIES – ADEME  
M. GABOULEAUD – ACNUSA

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

En propos liminaires, Mme la Présidente souhaite la bienvenue aux nouveaux membres de la CCE qu'elle présente :

- La nouvelle sous-préfète de l'arrondissement de L'Haÿ-les-Roses, Corinne SIMON, qui anime le groupe de travail dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) ;

- Philippe BRIEU, Secrétaire général de BAR France en remplacement de M. EZANNO ;

- Anne-Luce ZAHM, chargée de Mission Environnement, représentant M. le Préfet de Région.

Par ailleurs, Mme la Présidente confirme qu'aura lieu fin janvier début février une CCE spécialement consacrée à l'EIAE. Ce sujet ne sera donc pas abordé à la présente séance. Elle indique avoir demandé quelques mois supplémentaires de préparation pour mener cette étude de façon la plus approfondie.

Puis Mme la Présidente décline les principaux sujets inscrits à l'ordre du jour : les dérogations au couvre-feu 2022, les nouvelles cartes stratégiques de bruit, le rapport de l'ADEME conformément à l'engagement de la précédente séance, et le rapport annuel de l'ACNUSA.

Enfin, Mme la présidente s'enquiert d'éventuelles déclarations liminaires.

M. BOUTHIER (DRAPO) tient à remercier Mme la Préfète pour la qualité du travail de préparation de la CCE réalisé et d'avoir ainsi respecté les prérogatives du comité permanent comme elles ne l'avaient jamais été auparavant. M. BOUTHIER suggère de traiter les sujets éclairants avant le point de l'ordre du jour nécessitant un vote de la Commission.

## **1. Approbation du PV de la CCE du 9 juin 2023**

Le procès-verbal de la CCE du 9 juin 2023 est approuvé à l'unanimité sans observation particulière.

## **2. Présentation du trafic aérien**

Mme COUTARD, Directrice de l'aéroport Paris-Orly, indique que des précisions ont été apportées sur les points évoqués à la précédente réunion (trafic mensuel, taux de reprises, emport en valeur absolue, etc.).

Sur l'activité 2023, Mme COUTARD mentionne les éléments suivants :

- Le trafic en volume passagers rattrape le niveau d'avant Covid avec une estimation de l'ordre de 32 millions de passagers en 2023.

- En revanche, le trafic en termes de mouvements suit une trajectoire plus lente. L'estimation est de 200 000 à 210 000 mouvements en 2023, soit un niveau sensiblement inférieur à celui de 2019.

- Un niveau de trafic plus important sur la période estivale tant en nombre de mouvements qu'en passagers avec un taux de reprise du trafic (août et septembre) plus important qu'en 2019.

- A noter des transferts temporaires de vols sur CDG pendant la période estivale du fait de travaux du système de tri bagages à Orly.

- Une tendance de fond à l'augmentation de l'emport moyen qui est à 158 passagers. Le taux d'emport, aujourd'hui comparable à celui d'avant Covid, devrait progresser encore dans les prochaines années.

- Une forte dynamique de compagnies low-cost qui opèrent principalement sur les destinations européennes et internationales.

### → **Questions et observations**

Les interventions ont porté sur les points suivants :

#### Plafonnement du trafic

M. OFFENSTEIN (Oye 349) observe qu'avec 200 000 mouvements le volume de passagers transportés est plus important que les années précédentes. Il rappelle l'attachement des associations de riverains à ce que la limite de 200 000 mouvements ne soit pas dépassée.

#### Le départ d'Air France d'Orly et la stratégie du Groupe ADP

- Mme DAUMIN (MGP) s'élève contre la décision de la Compagnie Air France de cesser ses activités à Orly. Cette compagnie est un marqueur essentiel de l'attractivité de cet aéroport et du Territoire. Sans Air France, Paris-Orly devient un aéroport low-cost. Pour Mme DAUMIN, c'est un « contre-sens historique » compte tenu des investissements réalisés (bâtiment de jonction, métro) et « social » du fait de la précarisation qui est attachée au modèle low-cost. Elle souhaite l'organisation d'une « expression commune » des élus et des acteurs concernés pour infléchir cette décision et demande à Mme la Préfète de transmettre son message au Gouvernement.

M. GROUSSEAU (MGP) soutient la position de Stéphanie DAUMIN et mentionne la motion que les conseillers départementaux de l'Essonne ont exprimée sur ce sujet. Il attire l'attention sur les conséquences sociales pour le personnel d'Air France (600 familles concernées) contraint de se transférer à Roissy ou sur les rares postes d'Air France Industries. Pour M. GROUSSEAU, il est clair que l'issue, pour la majorité des salariés d'Air France, sera un plan de départs volontaires. Il regrette la violence de la temporalité de cette décision alors qu'un décalage dans le temps aurait permis un départ plus progressif des salariés.

- M. DECARREAU (Air France) précise que la décision de la compagnie s'explique par une baisse structurelle des vols domestiques. Il souligne que l'activité sera opérée désormais par Transavia. Il y aura donc préservation d'une partie de l'emploi dans le bassin d'activité. Par ailleurs, la mesure n'est pas immédiate puisque la réorganisation ne sera opérationnelle qu'en 2026. Un accompagnement sera fait pour tous les salariés, « aucun salarié ne restera sur le carreau ».

- Mme DAUMIN (MGP) demande l'organisation d'une rencontre entre Air France et les élus du territoire et souhaite par ailleurs que l'Etat joue son rôle d'Etat stratège en veillant au respect des spécificités des trois grands aéroports dans le système aéroportuaire parisien « au lieu de subir la loi du marché ».

- M. DECARREAU (Air France) indique qu'une rencontre avec les élus a déjà eu lieu et qu'il y en aura d'autres si nécessaire.

- Mme la Présidente précise qu'il serait opportun qu'Air France prenne l'initiative de refaire une rencontre avec les élus pour partager les informations et écouter les inquiétudes.

Puis elle demande à Mme COUTARD de bien vouloir répondre sur la stratégie aéroportuaire du Groupe ADP.

- Mme COUTARD précise le positionnement stratégique des trois aéroports parisiens : Paris-Orly a vocation à rester un aéroport point à point ; Paris-CDG verra sa fonction de hub renforcée (trafic de correspondance) ; et l'aéroport du Bourget est un aéroport d'affaires. Le caractère low-cost n'est pas en opposition avec la connectivité point à point de la plateforme. Elle précise qu'un projet d'aménagement de Paris-Orly à horizon 2035 est en préparation. Une concertation publique aura lieu en 2024. Ce sera l'occasion d'aborder les enjeux stratégiques de la plateforme sur le long terme.

### 3. Point sur les dérogations au couvre-feu en 2022 et au S1 2023

Avant de céder la parole à la DGAC, Mme la Présidente précise que cet éclairage complémentaire sur les dérogations au couvre-feu avait été souhaité à la précédente CCE.

#### Présentation par la DGAC :

M. WEISS (DGAC) aborde, au cours de sa présentation, les points suivants :

- Bilan des dérogations depuis 2019 :

Les dérogations concernent majoritairement les arrivées.

Il y a toujours une proportion de dérogations non utilisées.

- La procédure d'analyse des dérogations

Les dérogations sont accordées ou refusées en dernier ressort par le permanent de la DGAC qui n'en accorde qu'à titre très exceptionnel.

- Les principaux motifs de dérogation en 2022

Par ordre décroissant d'importance, les motifs de dérogation sont : les perturbations météorologiques (43 %), les mouvements sociaux (14 %), les problèmes liés à la régulation du contrôle aérien avec la désorganisation de l'horaire régulé en 2022 en Europe (11 %).

Un focus fait sur deux mois en 2022 (septembre et décembre) montre une forte concentration des dérogations sur quelques jours.

Et les vols qui utilisent leur dérogation, ne dépassent que de quelques minutes en moyenne la limite du couvre-feu (11 minutes et 6 minutes après le couvre-feu respectivement en septembre et décembre).

Même phénomène observé sur l'année complète : les dérogations sont concentrées sur 43 jours dans l'année.

#### **→ Questions et observations**

Sont intervenus successivement dans la discussion :

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) conteste la réalité des problèmes météorologiques soulevés. Les problèmes météo ne jouent que sur les long-courriers. Les avions arrivent en retard parce qu'ils partent en retard. Par ailleurs, ces statistiques n'incluent pas les avions qui sont déroutés sur Roissy. Combien d'avions déroutés sur Roissy pendant le couvre-feu

d'Orly en 2022 et 2023 ? Pourquoi d'ailleurs ne pas utiliser l'aéroport de Vatry qui pourrait accueillir les avions en retard ?

M. WEISS indique qu'il documentera le point sur les avions déroutés sur Paris-CDG.

- M. GRILLON (Maire d'Ablon, MGP) pose la question des départs : qu'est-ce qui justifie qu'on accorde des dérogations pour les avions au départ d'Orly ?

M. WEISS n'a pas l'ensemble des motifs de dérogation pour les départs, mais indique qu'il s'agit souvent de motifs d'ordre public.

- M. BOUTHIER (DRAPO) souligne la responsabilité écrasante des vols low-cost dans les dérogations (constat exprimé par le président de COHOR). Quand il y a 8 navettes par jour, la dernière en fin de journée n'arrivera pas à l'heure. Pour résoudre le problème, il faut limiter le nombre de rotations par jour des low-cost.

- Pour M. GONZALES (Maire de Villeneuve-le-Roi) une dérogation, c'est une nuit interrompue pour les riverains avec au final des conséquences considérables sur la santé (cf. études épidémiologiques). L'heure du couvre-feu doit être l'équivalent d'un « feu rouge ». Il n'y a pas de dérogation au feu rouge.

M. BODY (UFCNA) souligne également le coût économique considérable sur la santé publique des vols de nuit analysé par plusieurs études dont une récente portant sur l'aérodrome de Bruxelles.

- Pour Mme DAUMIN (Maire de Chevilly-Larue), il faut revenir à la logique selon laquelle les dérogations doivent être absolument exceptionnelles. Or cela ne semble pas être aujourd'hui le cas. Il est temps désormais que la DGAC prenne des engagements pour qu'aucune dérogation ne puisse être accordée pour des raisons autres que la sécurité aéronautique.

A ce stade de la discussion, Mme la Présidente sollicite l'avis des compagnies aériennes.

- M. OTTEN (EasyJet) infirme le propos précédent. Les dérogations sont nécessaires à la sûreté des vols. Les intempéries et l'ATC en 2022 ont causé beaucoup de perturbations de vols.

M. MIR (Transavia) souligne également que les dérogations sont concentrées sur peu de jours et sont dues en grande partie aux grèves de l'ATC et aux orages.

Mme DUMESNIL (Vueling) tient à rappeler le caractère tout à fait exceptionnel des dérogations par rapport au volume total des vols opérés. Toutes les compagnies font le maximum pour éviter d'être en retard comme en témoignent les dérogations qui ne sont finalement pas utilisées. Mme DUMESNIL souligne aussi les grèves du contrôle aérien et la météo comme facteurs perturbateurs de la ponctualité des vols.

M. WIEWIORA, au nom d'Air Corsica, partage l'analyse de ses collègues sur les motifs principaux de dérogation et souligne que les dérogations sont nécessaires car les passagers pour la Corse n'ont d'autre alternative que le bateau.

- Pour M. GRILLON (MGP), les dérogations accordées ne s'expliquent pas seulement par un motif de sécurité des vols. Il y a aussi un aspect économique qui intervient : si les passagers ne partent pas, il faut aussi que les compagnies les relogent.

- M. LECLERC (CA Paris-Saclay, Maire de Champlan) souligne l'impact sur la santé des vols de nuit tout particulièrement pour les populations situées à proximité des pistes.

M. LECLERC demande par ailleurs que la DGAC fournisse des statistiques sur les vols de nuit opérés pendant le couvre-feu par les aéronefs d'Etat et les aéronefs sanitaires.

- M. FARCY (Maire de Villecresnes, MGP) suggère une piste pour améliorer la situation : qu'on interdise au niveau européen de faire décoller les avions à destination des aéroports à couvre-feu s'ils ne disposent pas d'une marge suffisante de temps pour arriver avant le couvre-feu.

Au-delà de la récente décision de revalorisation des plafonds d'aide à l'insonorisation, M. LECLERC (Maire de Champlan) estime nécessaire en complément de redynamiser le dispositif actuel par un taux de prise en charge à 100 % des travaux et la possibilité d'élargir le champ d'insonorisation à l'ensemble des bâtiments publics des communes (bibliothèques, médiathèques, maisons de la culture, etc.).

- M. GUITTET (DGAC), au terme de la discussion, tient à rappeler quelques points qu'il estime importants : la très forte concentration des dérogations sur quelques journées ; l'absence de certitude sur le fait que l'avion arrivera à temps ou pas comme en témoignent les dérogations non utilisées ou utilisées pour quelques minutes de dépassement. S'il faut prendre en compte la question des nuisances, il faut aussi prendre en compte la difficulté des opérateurs avec des passagers qui attendent un service et des règles de sécurité à respecter.

La DGAC est disposée à poursuivre les réflexions pour améliorer la situation et l'homogénéité des décisions. A l'occasion du prochain PPBE, peut-être faudra-t-il s'interroger sur la limite de dérogations à ne pas dépasser.

→ En conclusion de ce point, Mme la Présidente remercie la DGAC pour cette analyse. Elle demande un éclairage complémentaire sur deux points : les motifs des dérogations accordées pour les départs ; une analyse du motif « autres raisons » qui compte pour 25 % des motifs de dérogation.

Par ailleurs, Mme la Présidente prévient les compagnies aériennes que les dérogations ne peuvent être demandées par confort et qu'elles doivent demeurer exceptionnelles et parfaitement justifiées. Si tel n'était pas le cas, des mesures de restriction pourraient être prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

#### **4. Présentation des cartes stratégiques de bruit 2024-2028**

En propos liminaires, Mme la Présidente rappelle qu'elle avait demandé, lors de la précédente CCE, que le travail d'élaboration des cartes stratégiques de bruit soit affiné en prenant en compte des données plus récentes.

M. GUITTET (DGAC) précise que sa présentation sera limitée aux CSB de court terme basées sur le trafic réel. Les CSB de long terme ne seront pas présentées afin d'éviter un télescopage avec l'exercice en cours portant sur l'EIAE.

Après avoir rappelé le cadre juridique, l'objet et le contenu des cartes stratégiques de bruit, M. GUITTET (DGAC) concentre sa présentation sur les données prises en compte.

Les cartes de court terme ont été modélisées sur la base du trafic 2022, légèrement inférieur à 200 000 mouvements (198 575 mouvements) et en intégrant les bases de données les plus récentes à disposition : cartes IGN 2021, fichier CEREMA 2021 pour le foncier, le dernier fichier INSEE publié pour la population.

Les tableaux d'exposition accompagnant les CSB sont détaillés dans le document mis à disposition des membres de la Commission.

Au terme de la présentation, Mme la Présidente ouvre le débat aux questions et observations de la Commission.

En réponse aux premières questions, Mme la Présidente précise qu'il n'y aura pas de vote à l'issue de la discussion dans la mesure où ne sont pas présentées aujourd'hui les CSB de long terme. Il s'agit d'une information et d'un recueil des attentes sur les CSB de court terme.

### → **Questions et observations**

- M. LECLERC (CA Paris Saclay) relève a priori une incohérence : les CSB de court terme ont été établies sur la base d'un trafic annuel de 198 575 mouvements alors que la somme des trafics des différentes périodes de la journée fait apparaître un trafic total de 216 575. Pourquoi cet écart ?

- Mme VERMILLET (CD 91) remercie Mme la Présidente pour avoir accédé à sa demande précédemment exprimée d'une modélisation des cartes avec des données plus récentes.

Elle renouvelle sa demande d'une présentation par commune pour avoir une meilleure évaluation des conséquences au plan territorial.

Elle exprime le souhait d'une intégration des recommandations de l'OMS (45 dB de Lden le jour, et 40 dB en Ln la nuit) dans la modélisation des CSB. M. JOUANNE S'exprimant au nom de M. CARSAC (FNE IDF) s'associe à cette demande.

- M. DESERT (ENE) souhaiterait que les CSB puissent intégrer les constructions de logements neufs.

- M. BODY (UFCNA) estime que les chiffres des populations impactées (139 000/jour et 42 000/nuit) sont relativement faibles par rapport à d'autres études (Credoc, Bruitparif). Pourquoi une telle différence ?

Par ailleurs, serait-il possible d'avoir une synthèse du bruit aérien intégrant le trafic des différents aéroports ? Puisque certains secteurs (ex Orsay) subissent le bruit cumulé de plusieurs aéroports. Par ailleurs, M. BODY souhaiterait également une intégration des recommandations de l'OMS en termes de limite du bruit aérien, recommandations qui devraient bientôt faire partie de la réglementation européenne.

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) propose comme intervalle de bruit 50-55 en Lden (au lieu de 55-60) et 45-50 en Ln (au lieu de 50 à 55).

→ En conclusion de ce point, Mme la Présidente indique que les points mentionnés seront analysés. Elle confirme que les CSB qui seront soumises au vote de la Commission seront celles qui seront issues des travaux de l'EIAE.

## **5. Point sur la mise en œuvre des procédures de descente continue**

M. LE FOLL (DGAC) fait un point d'étape sur le projet de mise en œuvre des descentes continues.

- La concertation s'est déroulée du 15 mai au 15 juin 2023. Le bilan de la concertation a été fait avec les maires des 22 communes concernées lors d'une réunion présidée par le Préfet de Seine-et-Marne, coordonnateur du dossier. Le bilan de la concertation est publié sur le site internet du ministère de la Transition écologique.

- L'enquête publique va se dérouler du 4 janvier au 6 février. Le dossier d'enquête publique a été complété pour répondre à des questions qui avaient été posées lors de la concertation. Tous les avis seront publiés, notamment sur le site *Entrevoisins*. Des

permanences se tiendront dans 9 communes (8 en Seine-et-Marne et 1 dans le Val-de-Marne) et 2 réunions publiques d'échanges se dérouleront, l'une à Favières (10 janvier) et l'autre à Ozoir-la-Ferrière (15 janvier). Un rapport sera remis par la commission d'enquête.

- Puis un avis sera rendu par la CCE et l'ACNUSA pour une mise en service prévue au printemps 2025.

→ *Questions et observations*

M. BOUTHIER (DRAPO) se propose d'intervenir sur le sujet avec M. FOURNILLON (ANA) et M. OFFENSTEIN (OYE 349)

- M. BOUTHIER (DRAPO), dans son propos introductif, précise que les associations qui s'expriment sont favorables à une procédure de descente continue qui diminue les nuisances sonores des riverains. Il souligne toutefois les points suivants :

- La capacité opérationnelle de l'aéroport est de 36 à 38 atterrissages/heure. Mais dès la moitié de l'atteinte de cette capacité des désordres sont observés générant des nuisances aux riverains (remises de gaz, demi-tour pour se remettre dans la file d'attente).

- Dans la phase de « rassemblement » des avions avant la prise d'ILS, la DGAC considère que réduire à 22 le nombre de communes impactées représente un progrès environnemental, alors même que ces 22 communes vont subir un bruit augmenté. Pour les associations de riverains, il ne peut y avoir de progrès que s'il y a un résultat gagnant-gagnant pour l'ensemble des communes.

- Il est suggéré de réaliser des études de bruit in situ avant-après, seule méthode permettant d'accorder les différents avis.

- M. FOURNILLON (AOCNA) souligne que le projet actuel permet de sortir des zones de bruit certains riverains mais en reportant les nuisances avec 2,1 fois plus de survols pour les populations sous le couloir. Cette situation n'est pas acceptable.

La situation pourrait être acceptable si l'augmentation de l'intensité du trafic pour les populations du couloir, était compensée par une diminution significative du bruit de l'ensemble des survols.

M. FOURNILLON analyse les risques et zones d'ombre qui donnent à penser que la procédure de descente continue de 3 000 mètres jusqu'à la piste sera loin d'être appliquée systématiquement.

Par ailleurs, l'AOCNA demande que soit étudié le projet de contournement d'Ozoir-la-Ferrière et de Favières par un virage plus large avec un déplacement du point WEP03.

*(Pour une analyse détaillée de l'intervention, cf. document joint en annexe).*

- M. OFFENSTEIN (OYE 349) fait 4 constats :

La procédure de descente continue ne rentre pas dans le PPBE puisque ses effets sont au-delà du périmètre du PPBE.

Pourquoi utiliser pratiquement toujours la piste 3 en phase d'arrivée alors que la piste 4 est délaissée ?

Plus le nombre d'avions/heure utilisant une piste est élevé, moins on peut procéder à des descentes continues.

Est-ce que la mise en place des descentes continues favorisera une amélioration des sorties de trains tardives ?

- Concernant l'impact sanitaire du bruit, M. RATTER (Advocnar) souligne la nécessité de mettre au point des moyens pour progresser dans la mesure des cardiopathies ischémiques induites par le bruit aérien.

→ Mme la Présidente indique que le document très technique de M. FOURNILLON sera annexé au compte rendu.

Elle encourage les participants à participer à l'enquête publique pour y apporter toutes les observations et informations techniques pertinentes.

M. FOURNILLON précise qu'il participera aux réunions publiques de Favières et d'Ozoir-la-Ferrière et M. BOUTHIER ajoute que la méthode des mesures in situ sera encore plus nécessaire lorsque sera étudiée la descente continue en configuration face à l'est, situation encore plus complexe.

## **6. Présentation par l'ADEME de son rapport sur les pistes de décarbonation du transport aérien**

M. GUITTET (DGAC) rappelle le cadre dans lequel sont discutées en France les trajectoires de décarbonation.

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) correspond à la feuille de route en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui fixe des plafonds d'émissions à ne pas dépasser par secteur (les budgets carbone). Les budgets Carbone des différents secteurs d'activité sont donc arbitrés dans le cadre de la planification écologique en tenant compte de la vision globale et de l'objectif final à atteindre.

Il souligne que la démarche de l'Etat dans cet exercice s'enrichit de multiples contributions comme celles constituées respectivement par l'étude de l'ADEME et la feuille de route de décarbonation de la filière (transport aérien et construction aéronautique). Ces deux études vont être présentées. Mais il précise que les trajectoires qui vont être présentées ne sont pas les trajectoires de l'Etat. Les trajectoires de l'Etat seront produites à la fin du processus collégial de modélisation piloté par la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC).

### **→ Présentation du rapport de l'ADEME**

Marc COTTIGNIES (ADEME) présente les points clés du rapport publié par l'ADEME en septembre 2022 sur les stratégies possibles de décarbonation du transport aérien en France sur la période 2020-2050.

Le rapport détaille 5 leviers de décarbonation qui ont été évalués (réduction du trafic, report modal, taux de remplissage des avions, efficacité énergétique, carburants durables et hydrogène) et analyse 3 scénarios sous le prisme des émissions de GES mais aussi en prenant en compte les autres impacts environnementaux ainsi que les impacts sociaux et économiques :

- le scénario A essentiellement de recours à des leviers technologiques ;
- le scénario B de modération du trafic sans omettre néanmoins des solutions technologiques ;
- le scénario C médian entre A et B.

Principales conclusions du rapport :

. Les leviers technologiques présentent des perspectives de gains élevés mais qui ne sont pas disponibles à court terme ou qui posent à moyen terme des difficultés de déploiement (ex : les carburants durables qui posent le problème de la disponibilité en électricité durable).

. Le renouvellement des flottes est prometteur mais c'est un processus relativement lent puisque les flottes ne sont renouvelées que tous les 20 ou 25 ans.

. La modération du niveau de trafic par contre permettrait d'atteindre les jalons intermédiaires (en 2060 -43 % de GES par rapport à 2019) et d'éviter l'effet de serre en 2050 par accumulation de CO<sup>2</sup> puisque la technologie ne produira ses effets que progressivement.

*(Pour une présentation détaillée de l'exposé, cf. slides de présentation en annexe)*

### → Questions et observations

- Mme VERMILLET (CD 91) souligne que cette étude rejoint le travail et les réflexions menés dans le département de l'Essonne sur les scénarii possibles. L'étude de l'ADEME confirme que l'objectif de la neutralité carbone en 2050 ne sera pas atteint, que les vols continueront d'émettre des gaz à effet de serre et que l'aérien sera un contributeur non négligeable de l'empreinte carbone. Il ressort du rapport de l'ADEME que le premier volet de la décarbonation passera par une réduction du trafic.

- M. RATTER (Advocnar) retient de l'étude de l'ADEME que « *Le scénario de modération du trafic est celui qui permet le plus de minimiser les effets hors CO<sup>2</sup>, la pollution de l'air et les nuisances sonores* » (cf. page 30 du document de présentation).

- M. BODY (UFCNA) rappelle que les promesses ou les prévisions de l'industrie aérienne (cf les rapports de l'OACI et de IATA), n'ont jamais été tenues. La solution passe par la voie réglementaire imposant une réduction du trafic.

- M. JOSSO (PEGASE) pointe que l'objectif de réduction de 43 % des gaz à effet de serre est en 2030, c'est-à-dire demain. Les décisions sont donc à prendre aujourd'hui et la réduction du trafic est la seule façon d'infléchir la tendance actuelle.

- Pour M. LECLERC (CA Paris-Saclay) l'impact aéronautique comme ceux de l'automobile et de l'industrie pose aujourd'hui problème pour l'environnement et le climat. A un moment donné, il va falloir avoir le courage politique et global de définir la société vers laquelle on veut aller.

## 7. Point sur la feuille de route climat du Groupe ADP et perspectives de trafic à l'horizon 2050

Amélie LUMMAUX, Directrice générale adjointe Développement Durable et Projets du Groupe ADP, présente les points clés de la feuille de route proposée par les acteurs du transport aérien pour atteindre la neutralité carbone en 2050 dans le cadre de la loi Climat et Résilience (article 301).

Elle rappelle les différents leviers contributifs de la décarbonation évalués par le secteur (*slide 1*) :

- Le renouvellement des flottes actuelles par des avions sur la base des technologies actuelles (en rose) ;

- L'intégration à partir de 2035 de nouvelles générations d'appareils plus performants et plus sobres (en jaune) ;

- Le déploiement très progressif de l'avion à hydrogène à partir de 2035/2040 mais dont l'effet ne sera vraiment sensible qu'à partir de 2050 (en bleu).

- L'utilisation des carburants durables : biocarburants (1 % aujourd'hui) faits à partir d'huiles usagées, déjà utilisés aujourd'hui, et les électrocarburants qui sont des carburants de synthèse produits à partir d'électricité et d'hydrogène.

La courbe de projection du trafic en passagers depuis la période post Covid jusqu'en 2050 traduit une croissance plus plate et modérée qu'auparavant.

Le Groupe ADP va tirer les conséquences de ces enjeux de décarbonation en les déclinant sur Roissy et Orly au niveau de ses projets, notamment en matière de politique de distribution des énergies.

*(cf. document de présentation joint en annexe).*

### → **Questions et observations**

- *Qu'appellez-vous « compensation » sur le graphique ? (M. OFFENSTEIN)*

La partie verte du graphique, c'est la part des carburants durables. La partie à compenser (flèche bleue) c'est le delta (9 %) qui restera à compenser en 2050. (Mme LUMMAUX)

- *Vos prévisions concernant les carburants durables sont très optimistes. Ils ne représentent que 1 % aujourd'hui. Comment allez-vous faire pour parvenir à l'objectif en 2030 ? (M. JOSSO)*

Aujourd'hui, vous avez raison, l'utilisation des carburants d'aviation durable est faible (1 %). Mais en 2030 s'appliquera l'obligation de mise à la consommation de 6 % de carburants d'aviation durable qui booste dès aujourd'hui les investissements des producteurs. Total affirme pouvoir couvrir seul le mandat pour la France avec ses projets déjà en cours. (Mme LUMMAUX)

- *Vous parlez d'augmentation du trafic passagers mais pas des mouvements. Comment cela va-t-il se faire ? (M. OFFENSTEIN)*

Effectivement, la hausse du trafic à l'horizon 2050 est en passagers, je ne préjuge pas du nombre de mouvements. On aura l'occasion de préciser ultérieurement les perspectives en termes de mouvements.

- *Il faudrait également prendre en compte les émissions de carbone pour produire les carburants durables. Par ailleurs, il n'y aura pas assez de terres agricoles pour à la fois produire des biocarburants et nourrir la population. (M. FARCY)*

L'évaluation de la contribution des biocarburants à la décarbonation prend en compte l'ensemble du cycle du produit, donc les émissions de carbone en amont sont prises en compte. Par ailleurs les carburants de 1<sup>ère</sup> génération sont interdits pour le transport aérien, les biocarburants se font à partir d'huiles usagées. (Mme LUMMAUX)

- *Justement, le gisement d'huiles usagées sera-t-il suffisant ? (Mme DAUMIN)*

Effectivement la biomasse ne suffira pas à répondre à tous les besoins. C'est pourquoi un accent fort est mis sur le développement des e-fuels ou électrocarburants dans la version de la stratégie française de décarbonation.

*La production d'électricité sera-t-elle suffisante pour produire les carburants durables ? La Lufthansa dit que la moitié de l'électricité allemande sera nécessaire pour les carburants durables. Avez-vous des estimations pour la France ? (M. BODY)*

C'est tout l'enjeu des bouclages dans la stratégie de planification écologique française. Toutes les données et trajectoires des différentes filières sont intégrées au plan national dans la modélisation pour parvenir au bouclage et à l'objectif.

## 8. Présentation du rapport annuel de l'ACNUSA

M. GABOULEAUD, Secrétaire général de l'ACNUSA présente les éléments clés du rapport annuel de l'ACNUSA.

Ont été abordés les points suivants :

- Les éléments de contexte d'activité ;
- Le respect des règles de restriction d'exploitation des aéroports ;
- La nécessité d'une feuille de route partagée par les parties prenantes ;
- Les quatre leviers de réduction des émissions ;
- Le suivi et le contrôle du respect des engagements et des règles ;
- Les chiffres clés de la gestion de l'ACNUSA ;

*(Pour une analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation, cf. les slides de présentation en annexe).*

M. GABOULEAUD, en conclusion de sa présentation, mentionne les principales recommandations de l'Autorité :

. Moderniser et simplifier les pouvoirs de sanction afin de pouvoir réduire les délais de traitement des infractions.

. Modifier l'objectif concernant les émissions polluantes. Il ne s'agit plus de savoir si ces émissions ont un impact sur la santé mais de réduire ces émissions.

. Clarifier les missions consultatives de l'ACNUSA.

. Renforcer les possibilités de contrôle et de respect des engagements des acteurs.

. Moderniser les fondements législatifs des plans et programmes afin de rendre les PEB, PGS et les PPBE plus efficaces.

. Revoir le plan de classement des aéroports afin de fixer le taux de la TNSA à un niveau permettant de financer les programmes d'insonorisation.

### → **Questions et observations**

• *L'ACNUSA sera-t-elle consultée sur les taxis volants qui seront mis en place pour les JO ? (Mme la Présidente)*

L'ACNUSA suivra cette nouvelle activité. L'ACNUSA est d'autant plus intéressée que certaines plateformes sur lesquelles les eVTOL vont opérer sont sous contrôle de l'Autorité (Le Bourget, Paris-Issy les Moulineaux, Paris-CDG).

• *M. OFFENSTEIN (OYE 349) salue « le travail remarquable » du Président de l'ACNUSA et demande qui sera le prochain Président.*

*M. OFFENSTEIN estime par ailleurs que les amendes prononcées par l'ACNUSA pour les manquements (notamment pour les décollages en cœur de nuit) ne sont pas suffisamment dissuasives. Il conviendrait de s'inspirer de la proposition de loi de Mme MOUTCHOU.*

Mme la Présidente indique qu'elle n'a aucune information sur l'identité du (de la) futur(e) Président(e) de l'ACNUSA.

- *M. JOUANNE (ENE) évoque deux mesures qui auraient été prises concernant l'aéroport de Schiphol : limitation à un voyage par an pour les Néerlandais ; mise en place d'un couvre-feu de 8 heures consécutives. Ces informations sont-elles exactes ?*

Ces points seront vérifiés. (Mme la Présidente)

- M. BODY (UFCNA) remercie vivement l'ACNUSA pour ses rapports et ses recommandations partagées par les associations. Il émet le souhait que l'ACNUSA puisse se saisir de la question des polluants quand on sait que l'aérien continue d'augmenter ses émissions d'oxyde d'azote contrairement à d'autres filières (automobile, résidentiel, etc.).

M. BODY demande que soit présentée à une prochaine CCE l'application qui a été faite par les compagnies aériennes en 2022 et 2023 de l'obligation de compensation prévue par le Code de l'environnement.

Enfin, M. BODY souhaite que soit mise en place une réduction du nombre de créneaux autorisés sur la plateforme à 212 000 (puisque avec 250 000 créneaux, l'aéroport gérait 235 000 mouvements, en appliquant le même coefficient, cela reviendrait à plafonner l'activité à 200 000 mouvements).

Au terme de la réunion, M. AMSLER (CD 94) tient à souligner l'intérêt des travaux de tous les acteurs et à remercier Mme la Présidente pour sa qualité d'écoute. C'est une évolution qu'il juge très positive.

\*

\*\*

La salle devant être impérativement libérée, Mme la Présidente clôt la séance après avoir précisé que la prochaine réunion de la Commission sera exclusivement consacrée à l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Puis elle remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité des présentations et des travaux effectués. Elle salue également Mme la sous-préfète pour son engagement dans l'organisation de la réunion préparatoire.

Enfin, elle tient à remercier publiquement et chaleureusement Mme GOLFIER chargée de l'organisation de la CCE, qui va rejoindre un autre poste à la préfecture des Pyrénées-Atlantiques et lui souhaite le meilleur dans ses nouvelles fonctions.

*(La séance est levée à 13 heures)*