

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

\*

**Compte rendu de la séance du  
17 décembre 2019**

*Après vérification du quorum, la séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne, de 9 heures 30 à 12 heures 15, sous la présidence de M. Raymond Le Deun, Préfet du Val-de-Marne.*

Dans son propos liminaire, M. le Président mentionne le renouvellement des collèges des professions aéronautiques et des associations. Il rappelle que la présente commission s'inscrit dans le respect des engagements pris par son prédécesseur (périodicité plus régulière des réunions CCE, réactivation des travaux du comité permanent). Il se félicite enfin de deux avancées significatives pour la plateforme aéroportuaire et le devenir du territoire du Grand Orly : l'achèvement des travaux de la piste 3 dans les délais et la finalisation du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand Orly qui devrait être signé en janvier prochain.

**1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 25 juin 2019**

Deux corrections sont apportées au compte rendu de la CCE du 25 juin 2019 :

- page 5, paragraphe 5, à la remarque de M. Alison "... populations soumises à un niveau de bruit  $L_{den} \geq 45 \text{ dB(A)}$ ", compléter en ajoutant : "...et à un  $L_n \text{ Night} \geq 40 \text{ dB(A)}$ ".

- page 8, 1<sup>er</sup> paragraphe, après le propos de M. Lacote: "... l'étude Utopies n'a jamais annoncé un tel chiffre" (à savoir 4500 emplois créés par million de passagers), rajouter que "*M. Carsac s'élève contre cette dénégation, le chiffre figure bien dans l'étude Utopies*".

Le procès-verbal ainsi corrigé est approuvé à l'unanimité des membres de la CCE moins une abstention.

**2. Installation des deux nouveaux collèges et désignation des nouveaux membres du comité permanent**

6 membres titulaires et 6 suppléants sont à désigner par chacun des deux collèges renouvelés pour participer au Comité permanent, et donc à la Commission d'Aide aux Riverains (CCAR), de la CCE de Paris-Orly.

Les noms communiqués ont été les suivants :

Collège des associations

- Titulaires : M. Belot, CIPE ; M. Van Hoegaerden, DRAPO ; M. Carsac, FNE-IDF ; M. Fournillon, l'ANA ; M. Josso, PEGASE ; M. Offenstein, OYE 349.

- Suppléants : M. Ratter, AVION ; M. Bergero, DRAPO ; Mme Lavaud, ACNAB ; M. Alison, UFCNA ; M. Fauquemberg, PEGASE ; Mme Bourner, OYE 349.

Collège des professions aéronautiques

Titulaires : M. Fouchet, FNAM ; M. Bes, SCARA, Mme Simmenauer, Air France ; Mme Lummaux, Groupe ADP ; M. Sauvage, BAR France ; M. Golias, CGT.

Suppléants : Mme Dauphin, FNAM ; M. Compiègne, FNAM ; M. Granville, Air France ; M. Potart, Groupe ADP ; M. Ezanno, BAR France ; Mme Raphel, CGT.

### 3 - Point sur l'évolution du trafic aérien et réouverture de la piste 3

#### → Présentation par M. Lacote, Directeur de l'aéroport Paris-Orly

**Activité 2019** : Sont soulignés les points suivants :

- les résultats de l'activité sur les 10 premiers mois de l'année 2019 montrent une baisse de -3,4 % du trafic passagers et de -4 % des mouvements commerciaux. Cette baisse affecte aussi le trafic non commercial. Cette baisse résulte d'une conjonction de facteurs (mouvement de gilets jaunes, travaux de la piste 3, faillite de la cie Aigle Azur). Avec les mouvements sociaux de fin d'année, la prévision de baisse pour l'année complète 2019 se situe entre -3,5 et -4%.

- L'évolution des grandes zones de trafic confirme la régression du trafic National (-4 %) en 2019.

- L'emport moyen est en légère progression (146 passagers).

- Les principales compagnies aériennes sur Orly sont : Air France (50 % du trafic), le Groupe IAG (dont Vueling et Level) et EasyJet. A noter la disparition d'Aigle Azur et le départ à terme de Norwegian de la plateforme.

- Sur les 10 premiers mois de l'année, le trafic long courrier progresse de 340 mouvements ; le trafic moyen-courrier régresse fortement de 10 000 mouvements ; et le trafic petits porteurs progresse avec les liaisons d'aménagement du territoire.

**Le bilan des travaux de la piste 3** : le plus gros chantier qu'ait connu la plateforme aéroportuaire d'Orly ces dix dernières années (plus de 700 ouvriers par jour, plus de 6 000 vols annulés ou reprogrammés) s'est terminé le 2 décembre 2019, conformément au calendrier annoncé.

#### → Questions et observations

*Le débat a porté notamment sur l'allongement de la piste 3, l'opportunité ou non de répartir la nuisance par une utilisation alternée des pistes, la maîtrise de la densification urbaine, la répartition des créneaux libérés, les gros porteurs, etc.*

Sont intervenus successivement :

- M. Papin (Maire de Lésigny) réitère son souhait d'un allongement de la piste 3 pour alléger les nuisances des communes survolées. Il demande par ailleurs que soit engagée une étude sur la possibilité d'une meilleure répartition des nuisances par l'utilisation en alternance des autres pistes (pistes 4 et 2).

- M. Reda (député de l'Essonne, MGP) tient à saluer la bonne gestion des travaux par Aéroports de Paris qui s'est faite en totale concertation avec les élus et les riverains. Il demande comment ont été répartis les créneaux libérés par Aigle Azur et Norwegian. Il s'élève contre toute utilisation future de la piste de secours et plus généralement contre tout projet de survol de la zone sud fortement résidentielle. Il souligne la nécessité de lutter contre l'urbanisation croissante de la zone sud du bassin d'Orly et attire l'attention sur les problèmes futurs risquant d'être générés par les opérations de renouvellement urbain. Un approfondissement des réflexions sur le PEB est nécessaire.

- M. Offenstein (OYE 349) s'interroge sur la faible progression de l'emport (+0,6 %) alors même que la part des gros porteurs (remplacement des A320 par des A330) semble progresser.

- M. Gonzales (maire de Villeneuve-le-Roi, Conseil régional) souligne que le bruit a augmenté sur Orly. Il attire l'attention sur les solutions préconisées par le PPBE adopté à l'unanimité par la Métropole du Grand Paris (134 communes) pour lutter contre le bruit. Parmi ces mesures figurent notamment l'utilisation alternée des pistes et la restriction des gros porteurs sur la plateforme d'Orly.

- M. Carsac (FNE IDF) fait observer à M. le Député Reda que les communes résidentielles du sud d'Orly ne sont pas à l'abri des NOx et des particules fines du transport aérien.

- M. Alison (ACNAB) appuie la proposition d'une étude sur l'utilisation alternée des pistes pour réduire les nuisances sonores. La répartition du trafic sur deux pistes devrait aboutir mathématiquement à une diminution du bruit d'environ 3 dB.

- M. Josso (Pégase) s'élève contre les double discours parfois tenus. Il s'inquiète notamment des projets d'urbanisation croissante, comme à Villeneuve-le-Roi ou dans certaines communes du Grand Orly Seine Bièvre dans l'ancienne zone C du PEB. Pégase n'est pas favorable au "partage des nuisances". Pour Pégase, c'est par une "totale solidarité" et des mesures gagnant-gagnant (comme le couvre-feu nocturne) qu'on parviendra à faire baisser le bruit et non par des mesures où tout le monde se retrouvera finalement perdant. Il souhaite enfin que l'étude sur l'allongement de la piste 3 soit menée à son terme pour clarifier les choses.

- M. Guérin (Conseil Départemental 94) soutient la demande du maire de Lésigny d'une étude sur le partage des nuisances, d'autant que ceux qui se sont plaints pendant les travaux de la piste 3 ont tendance à oublier trop vite ceux qui sont survolés au quotidien. M. Guérin partage l'inquiétude exprimée sur les projets de densification urbaine de territoires survolés, notamment à Villeneuve-le-Roi. Certains projets situés en zone C supposent une dérogation préfectorale à laquelle M. Guérin est opposé.

- M. Golias (CGT) s'étonne que la question de l'emploi des salariés de la plateforme ne soit pas inscrite à l'ordre du jour. Les salariés subissent les contraintes de productivité dans leur travail et les nuisances en tant que riverains. Il conteste vivement les résultats de l'étude Utopies notamment sur la corrélation établie entre les créations d'emploi et le volume de passagers transportés, étude à laquelle les syndicats n'ont pas été conviés.

Au terme des questions et observations, M. Lacote, Directeur de l'aéroport d'Orly, répond aux principaux sujets évoqués.

- l'allongement de la piste 3 (avec un déplacement du seuil 07 à l'ouest) : l'étude, réalisée avec les services de la DGAC, sur les conséquences de l'allongement de la piste est lancée. Des éléments seront présentés à la prochaine CCE.

- la répartition des créneaux libérés : un point pourra être fait à la prochaine CCE ou au prochain comité permanent sur la façon dont la COHOR a réparti les créneaux libérés. Une partie notable des créneaux ont été distribués sur des lignes d'aménagement du territoire.

- les gros porteurs et en particulier sur le remplacement des A320 par des A330 : la faillite d'Aigle Azur a entraîné la suppression de 2 avions A330. Cela étant, M. Lacote n'est pas en mesure, en séance, de faire un point sur l'évolution des A320. Des précisions seront apportées sur ce sujet dans le cadre du groupe de travail sur l'évolution des flottes long courrier.

- la faible progression de l'emport moyen (0,6 %) : elle résulte de la baisse du nombre de mouvements (-4 %) plus forte que celle du nombre de passagers transportés (-3,4 %). Pendant les travaux de la piste 3, les compagnies ont poursuivi leurs efforts pour améliorer le taux de remplissage des avions.

- l'utilisation alternée des pistes (*cf infra page 9*)

#### **4. Bilan national du programme d'action des aérodromes (ADEME)**

##### **→ Présentation du bilan par l'ADEME**

M. Chaumel (ADEME) rappelle en introduction que le rapport de l'ADEME a été établi en application de l'article 45 de la loi sur la transition énergétique de 2015 et de son décret d'application de 2016. Ce dispositif juridique fait obligation aux 11 principaux aéroports français d'établir un programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Pour le contenu détaillé de l'intervention de M. Chaumel (*cf slides détaillés en annexe*) :

Points principaux abordés :

- Le contexte, les objectifs fixés (une baisse des intensités d'émission et non des émissions en valeur absolue) et la méthodologie de travail.

- Les principaux résultats :

- Les objectifs de réduction des émissions en intensité (objectifs : -10 % pour 2020 et 20 % pour 2025) par rapport à l'année de référence 2010 sont atteints puisque les réductions ont atteint -30 % en moyenne pour 2020 et sont situées entre -30 et -50 % pour 2025.

- les intensités des différentes émissions par tranche de 1 000 passagers ont également baissé (*cf tableaux*)

- les émissions en valeur absolue : en 2010, un statut quo pour les particules et une baisse de -10 à -20 % pour les gaz à effet de serre et les COV ; en 2025, les résultats sont moindres.

- les unités de trafic ont augmenté (30 % et 49 % en 2020 et 2025) et l'évolution du nombre de mouvements a été moindre du fait de la poursuite de la progression de l'emport.

- la contribution des différentes sources aux émissions : globalement le roulage et les APU contribuent aux trois quarts ou plus des différents types d'émissions.

- sont mentionnées les principales actions réalisées globalement par les aéroports par poste d'émission.

- En conclusion, l'ADEME observe peu d'actions nouvelles et significatives des aéroports sur la période 2015-2020.

Les facteurs importants de l'atteinte des objectifs prévisionnels 2020-2025 en intensité d'émissions sont :

- l'augmentation de l'emport des avions.

- l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions au roulage.

- l'amélioration de la performance énergétique du chauffage des bâtiments et le recours à la production de chaleur à partir de sources renouvelables.

### → **Questions et observations**

*Le débat a porté principalement sur : l'inadéquation d'une mesure des émissions faite en intensité et non en valeur absolue ; l'insuffisance du périmètre du bilan qui exclut de son analyse la phase de décollage et d'atterrissage ; l'absence d'une analyse centrée sur l'aéroport de Paris-Orly et de préconisations.*

Sont intervenus successivement :

- M. Philippe (APPEL+) : Airbus vient de refuser le projet de motorisation électrique des trains d'atterrissage de Safran. Quelle économie pourrait apporter cette motorisation électrique ?

- M. Ratter (AVION) : quelle est la définition de "l'unité de transport" ? Par ailleurs, M. Ratter précise que ce qui intéresse les riverains, ce n'est pas tant la gestion proprement dite de la plateforme aéroportuaire que les préconisations figurant dans le rapport de l'ADEME.

- M. Offenstein (OYE 349) rappelle que les associations sont contre la mesure des émissions par passager. En Ile-de-France, le transport aérien est devenu le 3<sup>ème</sup> pollueur en termes de NOx. Comment le transport aérien compte-t-il diminuer sa contribution en NOx alors que dans le même temps il compte augmenter son trafic ?

- Mme Lavaud (Ass Sud Francilien) souligne deux insuffisances du bilan réalisé : il n'est pas centré sur la plateforme d'Orly, sujet qui intéresse particulièrement la CCE de cet aéroport ; il ne prend en compte que la phase de roulage des avions en ignorant les phases de décollage et d'atterrissage.

- M. Alison (ACNAB) regrette que n'ait pas été abordée la question essentielle de la combustion des moteurs et notamment de l'utilisation des combustibles alternatifs.

- M. Carsac (FNE IDF) déplore que le décret d'application ait "fourvoyé l'ADEME dans une fausse piste" en ne retenant que les activités de roulage alors que 90 % des émissions de NOx et de particules provenant des décollages et des atterrissages ne sont pas comptabilisées.

- Mme Brochot (FNE IDF) s'étonne de ne pas retrouver les propositions de l'ADEME, pour mieux mesurer et réduire les émissions, contenues dans la deuxième partie de son rapport et qui avaient été présentées en CCE de Paris-CDG.

- M. Fernandez (ANA) regrette également un bilan très exhaustif sur les émissions de la plateforme stricto sensu qui n'aborde nullement ce qui intéresse les riverains : les émissions des décollages et des atterrissages.

- M. Josso (PEGASE) mentionne trois insuffisances du bilan présenté : des mesures d'émissions faites en intensité alors que les riverains subissent des pollutions en absolu ; un bilan qui n'est pas centré sur le périmètre de la CCE, à savoir l'aéroport d'Orly ; l'absence de préconisations de l'ADEME pour tenter d'améliorer les choses.

- M. Bouthier (CA Val d'Yerres-Val de Seine) souligne que les experts s'accordent à dire que la contribution aux émissions d'un aéroport au sol est seulement de 5 % alors que la contribution des avions mesurée selon le cycle LTO (décollage, atterrissage, roulage) est de 95 %. L'ACNUSA dénonce une augmentation croissante des polluants (NOx, particules) qui pose un vrai problème de santé publique.

M. le Président sollicite des réponses sur les sujets évoqués :

Sur le cadrage du travail de l'ADEME : M. Chaumel (ADEME) confirme que les émissions au sol d'une plateforme aéroportuaire ne sont qu'une très petite part des émissions. Mais il rappelle que le cadrage du bilan est imposé par le législateur, l'ADEME n'ayant pas de marge d'appréciation sur le périmètre et la méthodologie.

M. Carsac (FNE) demandera une modification du décret pour tenir compte des "activités directes" des avions (décollages, atterrissages). Il demandera également que la question du bilan réel des émissions polluantes sur Orly soit étudiée en comité permanent.

M. le Président fait observer qu'il s'agit d'un décret d'application et que c'est plutôt au législateur qu'il conviendrait de s'adresser pour modifier la loi.

Mme Brochot (FNE) soulève à nouveau l'absence de présentation des préconisations du rapport de l'ADEME. Elle voit dans cette absence une forme de censure.

Propos contesté par M. le Président : le rapport de l'ADEME est en ligne et accessible à tous.

La définition des unités de trafic : l'unité de trafic est le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués par le transporteur aérien, additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret embarqué ou débarqué par ce même transporteur.

Sur les carburants alternatifs : Mme Martin (DGAC) précise que le Conseil de recherche aéronautique consacre la moitié de son budget à des projets d'amélioration de l'environnement. Les recherches sur des technologies de rupture (hydrogène, hybridation et électrification de la combustion, ...) font partie de ses travaux. A plus court terme, on travaille en France à une feuille de route sur des objectifs d'incorporation de biocarburants avancés, c'est-à-dire sans conséquence en termes de déforestation ni concurrence à l'alimentaire. Des travaux sont par ailleurs en cours au niveau de l'OACI sur les émissions de combustion des biocarburants de façon à appréhender, sur toute la chaîne, le bilan en gaz à effet de serre et polluants des biocarburants.

## **5 - Présentation des travaux du comité permanent : avancement du groupe de travail sur les gros porteurs et évolutions des flottes.**

### **→ Présentation des travaux**

Mme Laquière, sous-préfète de l'Haÿ-les-Roses, rappelle que la création du groupe de travail sur les gros porteurs est l'une des concrétisations des engagements pris par Mme la Ministre des Transports lors des Rencontres d'Orly. Le groupe de travail s'est réuni à 3 reprises : les 20 septembre, 8 novembre et 28 novembre.

Puis, M. Lacote, Directeur de Paris-Orly, présente les premiers travaux de ce groupe :

Le groupe de travail a procédé à une étude approfondie du trafic des gros porteurs par tranche horaire et par marge acoustique ainsi qu'à une étude sur l'évolution des flottes gros porteurs.

Il a été décidé de généraliser l'analyse faite sur les gros porteurs à tous les types d'avions de la plateforme, notamment aux moyens porteurs.

Un groupe de travail a été constitué sur la ponctualité des vols ainsi qu'un autre spécifique sur la ponctualité de la "première vague".

A été pris également l'engagement de lancer une étude d'approche équilibrée en 2020 .

Puis M. Lacote fait un focus sur la répartition et les perspectives de développement des flottes de gros porteurs, puis de moyens porteurs (*cf slides détaillés en annexe*)

Il rappelle enfin les 4 piliers de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source, gestion foncière, procédures opérationnelles, mesures de restriction) et souligne que les mesures de restriction visant les aéronefs les plus bruyants et les plages horaires les plus sensibles ne peuvent être prises que si les autres piliers se révèlent insuffisants par rapport à l'objectif visé.

#### → **Questions et observations**

- M. Offenstein (OYE 349) remercie M. Lacote pour le travail intéressant effectué au sein du groupe. Il attire l'attention sur la nécessité de supprimer tous les B747, pas seulement ceux de Corsair mais aussi ceux qui viennent du Maghreb.

- M. Carsac (FNE) exprime sa satisfaction quant au projet d'approche équilibrée sur la réglementation des avions les plus bruyants. Il souligne qu'après une première étape visant les avions les plus bruyants par certification, il conviendra d'engager une deuxième étape visant les avions mesurés et identifiés comme réellement bruyants.

- M. Fernandez (ANA) s'étonne que la procédure de descente lissée, opérationnelle depuis des années sur des aéroports américains, ne soit pas encore en application sur la plateforme d'Orly

- M. Josso (PEGASE) souligne le bon état d'esprit du groupe de travail dans lequel règne une volonté partagée de communiquer et d'aboutir. Pour M. Josso, des mesures de contrainte seront nécessaires pour accélérer le renouvellement des avions. Il prévient toutefois qu'il ne faudrait pas que, sous couvert d'approche équilibrée, on fasse "avalier aux riverains un ensemble de choses".

M. Lacote (Groupe ADP) précise que les 747 posent la question des flottes affrétées. Si on veut imposer des restrictions aux flottes affrétées, il faudra nécessairement que cela passe par l'étude d'approche équilibrée qui va être lancée.

## **6 - Avancement du groupe de travail OPTIBRUIT**

### → **Présentation des travaux** (M. Bourgin – DGAC)

Après avoir resitué l'origine du groupe de travail et sa composition, M. Bourgin précise que le groupe s'est réuni à deux reprises (26 septembre et 26 novembre).

Il résume les principaux travaux effectués :

- Rappel du contexte réglementaire des opérations de moindre bruit (NADP1, NADP2)
- Propositions des compagnies aériennes et de l'association PRISALT de procédures alternatives.

- Les constructeurs (Airbus, Boeing) analyseront les impacts des procédures alternatives.
- Les riverains et les élus ont fait part de leur souhait de ne pas générer de transfert de nuisances.
- 2 études ont été produites par la DGAC à la demande du groupe (étude des pentes de montée en configuration face à l'est ; étude des conditions de survol de Saint-Germain-lès-Corbeil)

Enfin, M. Bourgin détaille les prochaines étapes des travaux :

- Réalisation du cahier des charges de l'étude qui sera demandée aux constructeurs.
- L'étude rendra compte des différentes options avec production des courbes de bruit par pas de 3 dB de 75 à 60 dB. Le niveau de bruit sera exprimé en L<sub>Amax</sub>, bruit maximum mesuré au sol par 3 micros fictifs avec une mesure du temps d'exposition au bruit. Seront privilégiées les mesures visant à réduire le niveau sonore dans les basses couches et la consommation de carburant dans les couches plus élevées (2 000 à 3 000 mètres).

#### → **Questions et observations**

- M. Alison (ACNAB) pose une série de questions : quelle unité de mesure pour les courbes iso-bruit ? pourquoi n'y a-t-il pas d'acousticien associé à l'étude ? pourquoi se limiter à 60 dB alors que les critères de l'OMS sont plus bas ? Pourquoi ne pas intégrer l'impact des basses fréquences en longues distances et notamment le dB(c) ?

Réponses : Un docteur en acoustique fait partie du groupe de travail. Les modèles fonctionnent en L<sub>Amax</sub> dB(A). L'objet n'est pas tant de mesurer des niveaux de bruit en valeur absolue que de comparer différentes options. Si le groupe de travail décide de lancer des évaluations en temps réel, on fera des campagnes de bruit ad hoc. Une campagne longue de mesures a déjà été faite sur Ris-Orangis et Boussy-Saint-Antoine.

- Mme Lavaud (Ass Sud Francilien) : pourquoi avoir fait une étude sur la commune de Saint-Germain-lès-Corbeil ?

Réponse : Pour répondre à une demande d'un membre du groupe de travail

- M. Rousseau (PRISALT) rappelle que la spécificité procédure PRISALT est de privilégier la prise d'altitude à la vitesse dans la tranche d'altitude 3 000 – 5 000 pieds. C'est une procédure qui vise la réduction des nuisances sonores et des nuisances liées à la pollution, sans transfert de nuisances à proximité de l'aéroport ou plus loin. C'est un dispositif "gagnant-gagnant" inspiré des recommandations de l'OACI. Des tests ont été réalisés officiellement en simulateur de bord et en réel avec des commandants de bord. M. Rousseau demande que, dans le cadre du groupe de travail, la procédure PRISALT soit testée officiellement par la DGAC.

Le Commandant de bord, Jack Krine, ancien leader de la patrouille de France, fait part de son expérience pour appuyer les propos précédents sur les gains en termes de consommation de carburant et de bruit que l'on peut espérer de la procédure PRISALT. Il demande un test en réel de cette procédure pour apporter des résultats concrets et pas seulement des résultats d'étude avec des courbes.

M. le Président conclut ce point en précisant que les travaux vont se poursuivre dans le groupe pour parvenir à un rapport final qui sera présenté à la CCE de juin 2020.

### **7 – Proposition de modification de la publication aéronautique de l'aérodrome Paris-Orly concernant la sortie du train d'atterrissage**

M. Bourgin (DGAC) fait part du projet de modification de la documentation aéronautique d'Orly concernant la sortie du train d'atterrissage : pour éviter une sortie prématurée du train d'atterrissage de l'avion qui engendre une augmentation de la nuisance sonore, il serait désormais recommandé aux pilotes de retarder, dans la mesure du possible, cette sortie jusqu'à une altitude de 2 000 pieds.

Cette disposition applicable uniquement à l'aérodrome de Paris-Orly pourrait être ensuite étendue à l'ensemble des aéroports français après un benchmarking.

### **Questions et observations**

- M. Offenstein (OYE 349) est tout à fait favorable à cette mesure qui peut faire gagner 5 à 7 dB mais s'inquiète du libellé de la recommandation qui stipule : "*... lorsque les performances de leur aéronef le permettent*". Y a-t-il des avions qui ne seraient pas capables de suivre cette recommandation ?

M. Krine (commandant de bord) précise que cette mesure est tout à fait applicable par les aéronefs actuels. Elle l'était déjà d'ailleurs par les Caravelle il y a plusieurs années. Ensuite, il peut y avoir des problèmes de sécurité ou des doctrines d'emploi de certaines compagnies qui amènent à procéder autrement.

M. Poizat (commandant de bord) précise que le contrôle aérien a comme responsabilité avant tout la sécurité des vols et l'optimisation du trafic. Le fait est que lorsque des avions sont maintenus à des vitesses relativement élevées pour fluidifier le trafic, de facto, la décélération pose naturellement plus de problème.

Puis M. Poizat revient sur le groupe de travail Optibruit. Pour M. Poizat, la procédure PRISALT n'a pas de fondement physique ou technologique. L'OACI ne reconnaît que deux procédures de moindre bruit (NADP1, NADP2). La procédure NADP2 permet d'accélérer à partir de 1 000 pieds et de mettre rapidement l'avion en lisse (rentrée des bords de volets), par conséquent de consommer et de polluer moins. Les compagnies aériennes proposent une pente de montée de 6 %, au lieu de 5,5 % actuellement, jusqu'à 6 000 pieds (recommandation du Grenelle de l'Environnement) de façon à protéger les riverains tout de suite. NADP2 est la procédure pratiquée par les pays les plus soucieux de la préservation de l'environnement (Allemagne, Europe du Nord).

- M. Carsac (FNE-IDF) réitère ce qu'il avait déjà exprimé lors de réunions précédentes, à savoir que ce qui compte, pour les riverains, c'est le bruit mesuré et non le bruit calculé. Il demande donc que les tests des procédures soient faits à partir des mesures réelles du bruit au sol.

- M. Alison (ACNAB) est tout à fait favorable à la sortie la plus tardive possible des trains d'atterrissage qui peut diminuer considérablement le bruit effectivement perçu au sol. Il préconise des études d'impact pour apprécier chacune des procédures. Il réitère sa demande de la présence d'une société d'acoustique capable de rendre des conclusions indépendantes dans le groupe de travail.

- M. Offenstein (OYE 349) et M. Fernandez (ANA) dénoncent le volume et la fréquence du trafic à Orly qui rendent difficile la pratique de descentes lissées.

- M. Fournillon (ANA), président de l'ANA qui représente Ozoir-la-Ferrière, demande que les études de bruit prennent également en compte la zone géographique située sous le trafic du flux ILS entre 3 000 et 4 000 pieds alors qu'aujourd'hui elles ne s'intéressent qu'au trafic à moins de 2 000 pieds. Il demande également une généralisation des descentes lissées comme cela se fait à l'étranger.

## **8 – Questions diverses**

- La meilleure répartition des nuisances :

M. Papin (Maire de Lésigny) demande quelle suite concrètement sera apportée à sa demande d'une meilleure répartition des nuisances par l'utilisation en alternance des pistes.

M. Lacote (Directeur de Paris-Orly) indique que ce point sera étudié dans le cadre de l'approche équilibrée qui devra obligatoirement se pencher sur le levier des procédures opérationnelles.

- La moyenne du bruit depuis 5 ans

M. Offenstein (OYE 349) réitère sa demande d'une étude sur la moyenne du bruit mesuré par les stations de mesure du Laboratoire d'ADP depuis 5 ans sur la plateforme d'Orly.

M. Lacote (Directeur de Paris-Orly) rappelle qu'il n'a jamais refusé d'étude mais qu'il convient d'abord de réaliser les études qui ont été prioritaires. Cette demande est notée dans sa *to do list* dans le cadre du GT.

- La recommandation de l'OMS sur le seuil de 45 dB(A)

M. Carsac (FNE) demande à Mme Martin de la DGAC de préciser à la prochaine Commission ce qu'elle a voulu dire par : "*Aujourd'hui, appliquer le seuil de 45 dB aurait des conséquences très lourdes et pas seulement pour le trafic aérien*" (PV de la CCE du 25 juin 2019)

\*  
\* \*

M. le Président lève la séance après avoir remercié vivement l'ensemble des membres de leur participation.

*(La séance est levée à 12 heures 15)*