

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



**Mardi 26 janvier 2021**

**Procès-verbal des débats**

## Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 17 décembre 2019 .....	3
2. Installation des nouveaux membres dont le collège des élus et désignation des nouveaux membres du comité permanent pour les trois collèges .....	3
3. Point sur l'évolution du trafic aérien (Groupe ADP) .....	4
4. Présentation du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).....	6
5. Création des départs initiaux en RNAV (DGAC) .....	11
6. Etude SURVOL (Airparif) .....	12
7. Questions diverses.....	13

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

\*

### Compte rendu de la séance du 26 janvier 2021

*La séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne, de 9 heures 30 à 13 heures 30, sous la présidence de M. Raymond Le Deun, Préfet du Val-de-Marne.*

Dans son propos liminaire, M. le Président souligne la crise sanitaire et son impact économique sans précédent affectant l'ensemble des activités et tout particulièrement le secteur aéronautique.

Il rappelle par ailleurs le renouvellement du collège des représentants des collectivités territoriales à la CCE, opéré en 2020 à la suite des élections municipales, et souhaite la bienvenue aux nouveaux membres titulaires et suppléants.

Enfin, M. le Président accueille la nouvelle Directrice de l'aéroport de Paris-Orly, Mme Justine Coutard, qui a succédé en octobre dernier à M. Régis Lacote.

#### **1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 17 décembre 2019**

Le procès-verbal de la CCE du 17 décembre 2019 est approuvé par les membres de la CCE sans correction particulière.

M. Bouthier (DRAPO) regrette la transmission tardive du compte rendu de séance contrairement aux engagements pris.

M. le Président prend acte de cette demande pour qu'elle soit satisfaite pour les prochaines CCE.

#### **2. Installation des nouveaux membres dont le collège des élus et désignation des nouveaux membres du comité permanent pour les trois collèges**

M. le Président mentionne les modifications intervenues dans les différents collèges (renouvellement du collège des élus consécutif aux élections municipales de mars 2020, remplacements des membres démissionnaires des deux autres collèges).

Puis il est procédé à la désignation des représentants des membres du Comité Permanent pour les trois collèges, à raison de six membres titulaires et six membres suppléants pour chacun des collèges.

Les représentants désignés par chacun des collèges sont les suivants :

##### **Collège des professions aéronautiques**

###### Titulaires

Anaïs Bensaï  
FNAM  
Jean-Pierre Bès  
SCARA  
Vincent Etchebehere  
Air France  
Amélie Lummaux  
Groupe ADP

###### Suppléant(e)s

Léa Dallet  
FNAM  
Mildred Dauphin  
FNAM  
Dominique Granville  
Air France  
Hughes Potart  
Groupe ADP

Jean-Pierre Sauvage  
BAR France  
Nicolas Golias  
CGT

Yves Ezanno  
BAR France  
Valérie Raphel  
CGT

### **Collège des Collectivités Territoriales**

#### Titulaires

Philippe Gaudin  
MGP  
Maire de Villeneuve-Saint-Georges  
Didier Gonzales  
Conseil Régional IDF  
Maire de Villeneuve-le-Roi  
Sylvie Carillon  
CA Val d'Yerres Val de Seine  
Maire de Montgeron  
Christian Leclerc  
CA Paris-Saclay  
Maire de Champlan  
Christian Schoettl  
Maire de Janvry  
Nathalie Dinner  
CD Val-de-Marne

#### Suppléant(e)s

Françoise Lecoufle  
MGP  
Maire de Limeil-Brévannes  
Eric Grillon  
MGP  
Maire d'Ablon-sur-Seine  
Romain Colas  
CA Val d'Yerres Val de Seine  
Maire de Boussy-Saint-Antoine  
Richard Trinquier  
CA Paris-Saclay  
Maire de Wissous  
Michel Papin  
Maire de Lésigny  
Brigitte Vermillet  
CD Essonne  
Maire de Morangis

### **Collège des Associations**

#### Titulaires

Gérard Belot  
CIPE  
Gérard Bouthier  
DRAPO  
Claude Carsac  
FNE IDF  
Jacques Fournillon  
ANA  
Luc Offenstein  
OYE 349  
Patrick Ratter  
AVION

#### Suppléant(e)s

Nathalie Lavaud  
ACNAB  
Michel Van Hoegaerden  
DRAPO  
Françoise Brochot  
FNE IDF  
Jean-Luc Alison  
UFCNA  
Anne-Michaëlle Sulic  
OYE 349  
Serge Mercier  
AVION

### **3. Point sur l'évolution du trafic aérien (Groupe ADP)**

#### **→ Présentation par M. Justine Coutard, Directrice de l'aéroport Paris-Orly**

Points principaux mentionnés par Mme Coutard :

- Une baisse brutale du trafic du fait de la crise sanitaire : -69,4 % pour Paris Aéroport (CDG + Orly) dont -66,1 % pour Paris-Orly

Qui a entraîné la fermeture de certains terminaux des deux plateformes parisiennes. Sur la plateforme d'Orly, Orly 1 est désormais fermé à toute activité commerciale.

- Focus sur Paris-Orly : le trafic en 2020 ne représente qu'un tiers de celui de 2019. En novembre 2020, lors du 2<sup>ème</sup> confinement, le trafic n'était que de 14 % de celui de 2019 à la même

période. Toutes les compagnies aériennes sont fragilisées avec des plans massifs de restructuration. Les sous-traitants, dont la surface financière est réduite, sont particulièrement touchés.

- Les perspectives pour l'année 2021 sont incertaines. Les prévisions font état d'un trafic qui se situerait entre 45 et 55 % de celui de 2019 mais tout dépend des mesures sanitaires qui seront prises. Une reprise est espérée pour l'été 2021.

- Les mesures sanitaires appliquées sur la plateforme sont ensuite détaillées : mise en place de centres de tests aux Départs et aux Arrivées (tests PCR + tests antigéniques), de caméras thermiques pour des contrôles de températures aux Arrivées, de distributeurs de gel hydro-alcoolique, augmentation de la fréquence de nettoyage et de désinfection des terminaux, etc. Paris-Orly a reçu l'AHA (Airport Health Accreditation) le 28 octobre 2020.

### → **Questions et observations**

*Le débat a porté notamment sur les emplois, les tests, leur prise en charge par les compagnies, la suppression des vols intérieurs, l'augmentation de la capacité de Paris-Orly avec le bâtiment de jonction et le projet de 5<sup>ème</sup> pôle, la privatisation d'ADP.*

- les emplois : M. Golias (CGT) appelle de ses vœux une réunion de concertation sur la question des emplois pour éviter que des milliers d'emplois ne disparaissent de la plateforme tout en veillant à éliminer les 20 % d'avions les plus bruyants.

Réponse de Mme Coutard (Groupe ADP) : L'objet de la CCE est de se concentrer sur les sujets environnementaux. Beaucoup d'éléments relatifs à la situation économique et aux emplois (diagnostic de crise, GPEC territoriale...) sont travaillés en ce moment et peuvent être partagés avec M. Golias notamment mais pas ce matin dans le cadre de cette enceinte.

- Les tests : M. Offenstein (OYE 349) est surpris car lors de la dernière CCE n'avait été mentionnée par la Direction de la plateforme que l'utilisation de caméras thermiques. Sur ce même sujet, M. Leterme (UASF) demande si les tests sont obligatoires ou pas. Pour M. Ratter (Avion), le secteur aérien a été le vecteur de transmission du virus. Il serait logique que les compagnies assument les frais des tests.

Réponse de Mme Coutard (Groupe ADP) : Les exigences ont évolué avec la pandémie. Dès la mi-juillet, le laboratoire Biogroup réalisait des tests PCR aux Départs. Puis le laboratoire Cerballiance a proposé de compléter par des tests antigéniques et maintenant par des tests PCR rapides. Par ailleurs, aux Arrivées, les tests sont opérés par l'Association de sécurité civile FFSS. Enfin, les caméras thermiques sont maintenues aux Arrivées.

Les tests sont obligatoires en provenance ou à destination de beaucoup de pays. C'est le cas récemment des pays Schengen aux arrivées.

Sur la prise en charge financière par les compagnies, il faut signaler que beaucoup de compagnies aériennes assurent d'ores et déjà les frais de mise en quarantaine des passagers (ex : Air France).

- L'augmentation de la capacité de Paris-Orly : Pour M. Leterme (UASF), avec Orly 1, 2, 3, 4, on assiste à un doublement de la capacité de la plateforme et à la création d'un deuxième aéroport, sans parler du projet d'ouverture d'un 5<sup>ème</sup> pôle. Pour M. Bouthier (DRAPO) 70 000 m<sup>2</sup> sur les 85 000 du bâtiment de jonction sont des salles d'embarquement supplémentaires, etc. Cette réalisation a augmenté d'une douzaine de points de contact les possibilités de la plateforme. Pour M. Carsac (FNE IDF), l'un des responsables d'ADP a déclaré que la capacité d'accueil de Paris-Orly était passée, avec ce bâtiment de jonction, à 41 millions de passagers alors même que l'étude d'impact réalisée à cette occasion avait été faite sur la base de 32,5 millions de passagers.

Réponse de Mme Coutard (Groupe ADP) : Le bâtiment de jonction entre les anciennes aéroports Sud et Ouest a toujours eu pour objectif de rattraper un déficit de traitement des opérations, de fluidifier le parcours et de renforcer le confort des passagers, non d'augmenter les capacités de l'aéroport. Il n'y a pas eu de création de postes avions en contact mais simplement

un report des postes perdus lors de la création du bâtiment de jonction. Orly 1, 2, 3 et 4 ne sont que les nouveaux noms donnés aux terminaux préexistants.

Enfin, le projet de 5<sup>ème</sup> pôle n'est absolument pas à l'ordre du jour et ne l'a jamais été. De toute façon, l'activité de l'aéroport d'Orly est plafonnée par la limitation du nombre de créneaux.

• La suppression des lignes intérieures dès lors qu'existe une alternative en train de 2 heures 30 ou moins (M. Papin – maire de Lésigny)

Réponse de Mme Coutard (Groupe ADP) : Le texte est en examen en Conseil d'État et son examen devrait débiter le 20 mars à l'Assemblée Nationale.

• La privatisation du Groupe ADP : où en est-on du projet ? (M. Alison – UFCNA)

Réponse de Mme Coutard (Groupe ADP) : C'est un sujet qui ne relève pas de la responsabilité du Groupe ADP mais du Gouvernement. Ce dernier a indiqué que le sujet n'était plus d'actualité au moins jusqu'en 2022.

#### **4. Présentation du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**

→ M. le Président, en introduction, rappelle brièvement les étapes clés d'élaboration du PPBE, dit de « la troisième échéance », couvrant la période 2018-2023 :

- Phase de concertation pilotée par Mme Laquière, sous-préfète de l'Haÿ-les-Roses, entre les principaux acteurs (DGAC, Groupe ADP, élus, associations de riverains) ;
- Transmission d'une première version, le 4 décembre 2020, aux membres de la CCE ;
- Réunion de présentation et d'échanges le 15 décembre 2020 avec le Comité Permanent de la CCE.
- Elaboration d'une nouvelle version du PPBE intégrant les observations formulées lors de la réunion du 15 décembre ainsi que les observations des services de l'État (DDTM 91 et UD-DRIEA 94). Cette dernière version a été communiquée le 15 janvier à la CCE.

M. le Président précise que le projet, après avis de la CCE, sera soumis à la consultation du public pendant une période de 2 mois. A l'issue de cette phase, le PPBE entrera en application par arrêté interpréfectoral (préfets des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et du Val-de-Marne).

Puis il cède la parole à la Direction Générale de l'Aviation Civile pour une présentation du projet de PPBE.

M. Vallois (DGAC), après avoir rappelé l'objectif et cadre juridique des PPBE, se focalise sur les principales mesures du projet de PPBE s'articulant autour des 4 piliers de l'approche équilibrée. Il mentionne également les principales modifications issues de la réunion informelle du 15 décembre 2020 et incluses dans le projet de PPBE (*pour la présentation détaillée du PBE, cf slides de présentation en annexe*)

Au terme de la présentation du PPBE, M. le Président ouvre le débat aux observations des membres de la Commission.

#### **→ Questions et observations**

• M. Offenstein (OYE 349) dénonce le retard de 3 ans du PPBE, le fait que les associations n'aient pas été associées au cahier des charges et aux travaux sur les piliers de l'approche équilibrée, et le fait également que le 4<sup>ème</sup> pilier (les restrictions d'exploitation) n'ait pas été travaillé concrètement. M. Offenstein souligne une « erreur fondamentale » du projet de PPBE : si l'on compare les populations et les surfaces impactées par un niveau de bruit supérieur au Lden 55, on obtient dans le PPBE 2018-2023 par rapport au PPBE précédent 2013-2018 un doublement des populations et des surfaces ! Cela signe « l'échec patenté » du précédent PPBE censé faire baisser les chiffres.

- Si Mme Dinner (CD Val-de-Marne) reconnaît qu'il y a plus d'actions dans le projet de PPBE que dans le précédent, ce sont surtout ses lacunes qui sont soulignées. D'abord, ce PBE ne couvrira tout au plus que 50 % de la période réglementaire du fait du décalage entre son adoption et son échéance. Ensuite, de nombreux sujets portés par le Département n'y sont toujours pas évoqués : l'allongement du couvre-feu pour les avions bruyants, le couplage des aides à l'insonorisation et de celles pour l'isolation thermique, la mise en place d'une feuille de route 2025 pour le transport aérien. Le Département sera par ailleurs très vigilant sur le rétablissement de la zone C et l'instauration d'une zone D et s'interroge sur le degré de concertation avec les collectivités à ce sujet. Elle pointe également le problème non résolu des aides à l'insonorisation compte tenu de l'ampleur des besoins et de la forte diminution des recettes de TNSA. Qu'en est-il enfin du projet de prolongement vers l'ouest de la piste 3 ? Mme Dinner regrette le caractère réduit de la phase de concertation et indique que le Département émettra un avis défavorable sur le projet de PPBE.

- Mme Lecoufle (MGP – Maire de Limeil-Brévannes) s'étonne, dans le contexte, de l'absence de prévision du trafic aérien dans ce projet de PPBE. Est-on sur un doublement de ce trafic tous les cinq ou dix ans ? Mme Lecoufle pointe la contradiction entre l'injonction de l'État à construire plus et les contraintes d'urbanisme supplémentaires contenues dans ce PPBE qui rendront difficiles les opérations de rénovation de l'habitat insalubre notamment. Pour les riverains qui vivent sous les avions, c'est « une double peine ».

- Mme Daumin (MGP – Maire de Chevilly-Larue) souhaite en premier lieu alerter sur la méthode : pour Mme Daumin, le projet de PPBE n'a pas été suffisamment partagé en amont alors que les élus auraient pu être utilement mis à contribution. En matière de révision du PEB, Mme Daumin estime qu'un travail de fond pourrait précisément être mené : les dérogations sur la zone C et D du PEB peuvent être examinées mais il ne faudrait pas que la réglementation vienne à empêcher les opérations d'amélioration de l'habitat au bénéfice des riverains (opérations de réhabilitation mais aussi d'aménagement). Mme Daumin insiste également sur les aspects financiers : la TNSA aujourd'hui n'est pas à la hauteur des enjeux d'aide à l'insonorisation des logements ; et par ailleurs, sur la question de l'aménagement, si on s'oriente sur une réglementation d'urbanisme visant à restreindre les possibilités d'extension, il est essentiel de prévoir un corollaire en termes de prise en charge pour la réhabilitation de l'habitat.

A ce moment de la discussion, M. le Président cède la parole à la DGAC et à la DRIEA pour éclairer un certain nombre de points qui ont été évoqués.

→ Mme Martin (DGAC) précise les points suivants :

- Sur le quatrième pilier dans l'approche équilibrée : l'approche équilibrée, c'est le traitement des 3 piliers et pour le quatrième, le lancement préalable d'une étude d'impact.

- Sur la différence de chiffres entre l'ancien et le nouveau PPBE, après recherche faite, « il y a un sujet de travaux qui a pu jouer notamment sur les contours des lignes du PPBE ».

- Le couplage acoustique/thermique fait bien partie des sujets contenus dans le PPBE.

- La zone C du PEB permet les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain si elles n'induisent pas d'augmentation trop importante de la population.

- L'insuffisance actuelle des recettes de la TNSA est un sujet travaillé par la DGAC. Un rapport doit être fourni dans les trois mois au Parlement sur les solutions préconisées pour pallier le déficit de financement de l'aide à l'insonorisation.

→ M. Eymard (DRIEA 94) rappelle la spécificité du PEB de Paris-Orly : depuis 2009, l'existence d'une « ex zone C » dans laquelle certaines obligations d'information ne s'appliquent pas. Par contre, en matière d'urbanisme, s'appliquent les mêmes contraintes qu'en zone C de PEB, à quelques détails près : sont autorisées les opérations de réhabilitation d'habitat insalubre, les constructions diffuses, et même des opérations un peu plus importantes dans le cadre d'une procédure particulière avec enquête publique. Sur les perspectives, il y a un équilibre à trouver entre la préservation des populations et le développement urbain nécessaire. Par dérogation au droit commun, on peut accepter des opérations qui répondent à des enjeux majeurs.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay, Maire de Champlan) expose l'avis de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay sur le projet de PPBE d'Orly.

Pour la CA Paris-Saclay, le PPBE ne propose pas de mesures de réduction du bruit à la source significatives. Des sujets considérés comme centraux ne sont pas intégrés au PPBE : l'extension de la période de couvre-feu, la généralisation des descentes continues, l'incitation à l'amélioration des aéronefs.

Le rétablissement d'une zone C et l'instauration d'une zone D du PEB sont par ailleurs dénoncés : ces mesures vont entraîner une dévalorisation immobilière, une paupérisation des territoires et un déclin démographique marqué.

Sont ensuite déclinées les propositions de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay à inscrire dans le PPBE d'Orly :

- plafonner à 200 000 mouvements le nombre total de mouvements par an afin d'éviter les confusions entre mouvements et créneaux.

- élargir la période de couvre-feu de 22h30 à 6h30 pour respecter la préconisation de l'OMS (8 heures de sommeil par jour).

- intégrer les avions turbopropulseurs dans le plafond des 200 000 mouvements.

- imposer une limitation du trafic des avions gros porteurs (pas plus de 8 % du trafic global).

- utiliser des indicateurs de bruit prenant en compte les pics de bruit ou événements sonores (ex : LAmx, NA, etc.).

- porter à 100 % le taux de prise en charge de l'aide à l'insonorisation et réactualiser les plafonds d'aide pour éviter le reste à charge imposé aux populations.

- élargir l'aide à l'insonorisation à l'ensemble des bâtiments publics (mairie, bibliothèque, médiathèque, conservatoires, etc.).

- réunir la CCAR (Commission Consultative d'Aide aux Riverains) au moins une fois par trimestre.

- affecter 100 % des recettes de TNSA à l'aide à l'insonorisation afin d'éviter l'écrêtement de cette aide.

- étudier et partager avec les territoires concernés les procédures de moindre bruit afin d'éviter les reports géographiques des nuisances.

- éviter que l'augmentation de la surface d'Orly (T1, T2, T3, T4) n'entraîne un assouplissement de l'amplitude horaire d'exploitation qui pénaliserait les riverains.

Pour Paris-Saclay, une évolution du PEB n'est pas justifiée compte tenu du trafic actuel. Il est nécessaire de travailler en concertation pendant six mois pour parvenir à un nouveau PPBE acceptable par tous.

M. Leclerc indique qu'il transmettra à M. le Préfet le document retraçant les positions de Paris-Saclay sur le sujet.

- M. Papin (Maire de Lésigny) demande s'il y aura une extension du PGS en conséquence de la création de la zone D dans le PEB d'Orly. Sinon, les populations risquent de ne pas comprendre.

Par ailleurs, M. Papin indique partager l'opinion exprimée précédemment sur l'insuffisance des mesures de réduction du bruit à la source.

- M. Lafon (MGP, sénateur) ne comprend pas l'objectif de l'État à vouloir mettre en application la proposition P2 (rétablissement de la zone C et instauration d'une zone D) sans en exposer clairement les motivations. En tout cas, cette mesure qui rompt l'équilibre atteint par la

loi Molle de 2009 n'a pas été prise en concertation avec les maires des communes qui sont pourtant les premiers concernés. Est-il encore temps de revoir cette proposition ?

M. le Préfet répond qu'il est encore temps puisqu'on est toujours dans une phase de consultation. Il y aura d'ailleurs une étude d'impact sur ce point de planification.

- M. Gonzales (MGP, Maire de Villeneuve-le-Roi) souligne également le manque de concertation avec les Maires et la Métropole et l'absence de mesures de réduction du bruit à la source dans le projet de PPBE. Par contre, les mesures envisagées de révision du PEB vont accentuer la perte de valeur des biens immobiliers et rendre le renouvellement urbain très difficile.

M. Gonzales procède à la lecture d'un message transmis par plusieurs élus (*cf en annexe le message lu par M. Gonzales*) en citant l'intégralité des nombreux signataires de la lettre.

Au terme de sa lecture, M. Gonzales est applaudi par des représentants des collèges des élus et des associations.

M. le Président réitère que la phase de concertation se poursuit.

- Mme Martin (DGAC) apporte des précisions sur certains sujets évoqués.

- Sur les mesures de réduction du bruit à la source, Mme Martin signale que la nouvelle classification acoustique sera une incitation forte pour les compagnies à privilégier les avions performants. Elle rappelle que la TNSA et les redevances d'atterrissage sont fonction du groupe acoustique des aéronefs.

- Sur les indicateurs de bruit, en plus des indicateurs officiels sont utilisés également des indicateurs événementiels. La DGAC participe activement aux travaux du CNB, même si aujourd'hui il n'y a pas encore de solution aboutie.

- Le montant de la TNSA récoltée a toujours été consacré à 100 % aux riverains. Il n'y a jamais eu d'écèlement de la TNSA.

- Sur la mesure relative au PEB, l'ACNUSA en 2019 avait recommandé au Gouvernement d'instaurer des zones C et D.

- Mme Vermillet (CD 91) exprime la position du Conseil Départemental de l'Essonne.

Si Les Rencontres d'Orly semblaient avoir inauguré une nouvelle phase de concertation entre tous les acteurs concernés, le projet de PPBE a généré au contraire un sentiment de « profonde déception » quant au fonctionnement de la concertation. Pour le Conseil Départemental, il faudrait profiter de la crise actuelle pour favoriser un modèle de croissance respectueux de l'environnement et acceptable par tous.

En conséquence, le Conseil Départemental demande notamment :

- le retrait des propositions P2 et P3 (zone C et zone D du PEB) ;

- une étude d'impact indépendante, ce qui n'est pas le cas, vu la part prise dans sa réalisation par le Groupe ADP ;

- une actualisation des zones d'exposition au bruit puisque le zonage C date de 1975 ;

- la traduction des cartes de bruit par commune et par département afin d'identifier populations, logements, établissements de santé et d'enseignement ;

- la modulation effective des redevances d'atterrissage selon le niveau sonore et les émissions polluantes des avions ;

- ainsi que les autres mesures déjà évoquées : descentes continues, extension du couvre-feu à 8 heures, prise en compte des politiques d'aménagement engagées sur le territoire (PPA, OIN...), etc.

- M. Gaudin (MGP, Maire de Villeneuve Saint-Georges) apporte son témoignage sur la paupérisation induite par le PEB de 1975. Que peut faire un petit propriétaire quand il veut améliorer son bien ? Rien, sauf à monter une opération de renouvellement urbain ! Alors il quitte la ville, comme le font toutes les classes moyennes qui sont alors remplacées par des squatters et des marchands de sommeil. L'habitat vieillit, devient insalubre et impossible à rénover. C'est pour cela qu'à Villeneuve-Saint-Georges le prix du m<sup>2</sup> est le plus bas de tout le Val-de-Marne.

- M. Guérin (CD Val-de-Marne) est également opposé au rétablissement de la zone C et à la création d'une zone D qui conduiraient à la paupérisation des territoires. Mais il attire l'attention de l'État sur la nécessité de faire respecter la réglementation existante. Ce n'est pas le cas aujourd'hui puisqu'on laisse construire des logements en zones A et B et du collectif sans dispositif de renouvellement urbain dans l'ex zone C.

Pour la protection des riverains, il faudrait également faire respecter le plafond du nombre de mouvements autorisés. Il est étonnant que, dans le PPBE, le plafond de 250 000 mouvements (alors qu'il s'agit de créneaux) est juste fixé comme objectif alors qu'il s'agit simplement de l'application de la réglementation. Il faudrait inscrire ce plafond dans la loi mais en la déconnectant de la question de la privatisation d'ADP. M. Guérin demande également, conformément à l'avis du Conseil Départemental, que l'extension du couvre-feu (de 23h00 à 6h30) soit inscrite dans le PPBE.

- Mme de Khovrine (Appel+) est favorable à l'extension du couvre-feu et à la mise en place rapide des descentes continues.

- M. Fournillon (ANA) trouve inacceptable que le quatrième pilier, les restrictions d'exploitation, soit traité en dernier. Pour M. Fournillon, afin de protéger les riverains et obtenir rapidement une diminution du bruit, il ne sera pas possible de faire l'économie d'une décroissance de l'exploitation de l'aéroport. Il prévient que les riverains de Seine et Marne n'accepteront jamais, sous peine « d'une guerre », d'être survolés à raison d'une cadence de 38 mouvements/heure en 2025.

- Pour M. Josso (Pégase), le débat s'est orienté jusqu'à présent sur la question du foncier. Il souhaiterait aussi que les préoccupations et la protection des riverains soient mises au centre du PPBE. En l'état, le PPBE ne peut être accepté et doit donc être retravaillé. Les riverains ne peuvent en effet accepter de revenir à 250 000 mouvements et à la situation d'avant Covid. Il faut inclure des mesures pour diminuer les sources de bruit : l'extension, éventuellement par paliers, du couvre-feu à une durée de 8 heures ; la limitation du nombre de mouvements en interdisant la redistribution des créneaux des vols intérieurs annulés, etc.

S'il y a des avantages pour les riverains, il est alors possible d'étudier l'éventualité d'une zone C et une certaine limitation des constructions, étant précisé qu'il faudra trouver un équilibre partagé entre les impératifs du renouvellement urbain et celui de la protection des riverains. Mais pour M. Josso, il serait injuste d'exposer des milliers de nouveaux habitants aux nuisances sonores comme c'est parfois le cas aujourd'hui par des programmes collectifs sans cohérence et rigueur.

- M. Alison partage les points de vue exprimés par MM Leclerc et Gonzales. M. Alison relativise la réduction du bruit que l'on peut obtenir par les progrès technologiques des avions. A raison de 0,1 dB de progrès par an, il faudra une trentaine d'années avant que l'amélioration technologique des avions ne soit perceptible par les riverains (minimum 3 dB). Il convient donc d'approfondir dans le PPBE d'autres moyens de progrès, comme les procédures de vols, en particulier les descentes continues qui permettant un gain de 5 à 10 dB.

- M. Bouthier (DRAPO) dénonce un calendrier qui oblige de faire les choses « à la hussarde », ce qui n'est pas acceptable. Il souligne que le secteur aérien ne pourra pas revenir à la situation d'avant en faisant l'économie de la crise environnementale et climatique mondiale. Enfin, M. Bouthier demande que les informations sur les conséquences du trafic aérien sur la santé publique soient réellement apportées dans les débats, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent (présentation de l'étude ADEME tronquée, étude épidémiologique DEBATS, rapport de l'ANSES, etc.).

- Mme Carillon (CA Val d'Yerres Val de Seine, Maire de Montgeron) partage le point de vue exprimé par M. le Maire de Villeneuve sur la paupérisation des territoires induite par le PEB. En faisant le parallèle avec les zones PPRI, Mme Carillon dénonce le caractère contreproductif des mesures de limitation qui « stigmatise un territoire », font fuir les populations et les remplacent par des squatters et des caravanes.

- M. Schoettl (Maire de Janvry) dénonce une « réunion irrespectueuse » : les slides de présentation sont illisibles, on parle d'une « concertation qui continue » alors qu'elle n'a pas commencé, on a le sentiment qu'on veut imposer aux participants des décisions qui sont déjà prises en s'appuyant sur des propositions, notamment en matière d'urbanisme, qui sont « hors sol ». Pour M. Schoettl, on est en train de dresser les élus et la population contre les décisions de l'État.

M. le Président réfute les propos de M. le Maire : il n'y a aucun manque de respect des services de l'État, la concertation a débuté le 15 janvier, elle se poursuit en CCE où tous les points de vue peuvent librement s'exprimer et il y aura d'autres occasions d'échanger sur le sujet. En tout état de cause, il n'y a pas de décision prise par l'État.

- M. Carsac (FNE IDF) appuie les propos exprimés par l'association DRAPO : il demande d'engager le PPBE suivant 2023-2028 car on ne peut engager une « vraie concertation » en deux mois.

En conclusion de ce point, M. le Président réaffirme la volonté de l'État d'écouter et de prendre en compte tous les avis exprimés par les élus et les associations.

En réponse à M. Gonzales, M. le Président précise qu'il n'y aura pas d'avis favorable ou défavorable mais des avis circonstanciés détaillés, comme pour le précédent PPBE.

## 5. Création des départs initiaux en RNAV

### → Présentation par la DGAC

M. de Bony (DSNA) précise les points suivants :

Ce projet s'inscrit dans le cadre plus global de passage en RNAV des trajectoires aériennes à l'échelle nationale.

Le passage en RNAV signifie que le suivi des trajectoires sera désormais basé sur des moyens de navigation satellitaire. Cela permet de s'affranchir des contraintes d'entretien des infrastructures traditionnelles au sol. Le projet ne porte que sur les départs initiaux, le prolongement des départs initiaux (les SID) étant déjà en procédure satellitaire.

Ce projet n'aura aucun impact sur les riverains dans la mesure où la trace au sol et la pente restent inchangées, les volumes de protection environnementale (VPE) en vigueur sont respectés. Une étude d'impact de la circulation aérienne confirme l'absence de modification des conditions de survol pour les riverains.

M. de Bony (DSNA) illustre sur des cartes les départs initiaux avant et après passage RNAV (*cf slides de présentation en annexe*).

### → Questions et observations

- *Si les trajectoires sont rigoureusement identiques, pourquoi faire une telle présentation ? (M. Alison – UFCNA ; M. Giraud – UASF)*

Réponse DSNA : Parce que l'information et la consultation de la CCE sont prévues par les textes dès qu'il y a un changement de procédure.

- *Les points de passage obligatoires sont-ils repérés par les ordinateurs des avions ? (M. Giraud UASF)*

Réponse DSNA : En fait, les points sont rentrés dans le navigateur de l'avion de telle sorte que les trajectoires sont les mêmes qu'avec les infrastructures au sol.

- *Quand le dispositif RNAV va-t-il rentrer en application ? (M. Fournillon – ANA)*

Réponse DSNA : En mai 2021

- *Le dispositif RNAV sera-t-il mis en place pour les atterrissages ? Est-ce la suppression des ILS ? (M. Fournillon - ANA)*

Réponse DSNA : Pour les atterrissages, ce type de procédure est déjà utilisé. A Orly, les ILS n'ont pas vocation à disparaître puisque les moyens radioélectriques peuvent être utilisés en cas de panne du réseau satellitaire.

• Pour M. Leterme (UASF), la présentation faite est un exemple « d'occultation et de rétention des informations » par la DGAC car le point présenté est solidaire d'autres points qui sont contestés. Ce projet est en fait un changement de trajectoire qui va se solder par un transfert de nuisance. La forêt de Sénart va être sacrifiée et 400 000 personnes seront touchées. Les solutions alternatives proposées par les associations ont été repoussées avec condescendance par la DGAC.

M. Trassart (DSNA), en réponse, précise que M. Leterme se trompe de sujet en faisant référence à une procédure beaucoup plus éloignée au niveau de la forêt de Sénart. Sur ce sujet particulier, les conclusions du GT Opti-Bruit seront présentées à la prochaine CCE de juin 2021. Quant au point qui est à l'ordre du jour de la présente CCE, il répond simplement à une obligation de voler en satellitaire pour toutes les compagnies aériennes.

Pour M. Carsac, cette discussion reflète un problème de compréhension entre les riverains et la DGAC. Le GT Opti-Bruit est un groupe restreint. Il faudrait l'élargir à une participation et à une discussion plus vaste.

Au terme de la discussion, M. le Président soumet la procédure des départs initiaux en RNAV au vote de la Commission qui l'approuve (17 voix pour, 2 voix contre, 9 abstentions).

## 6. Étude SURVOL (Airparif)

### → Présentation par Airparif

Mme Kauffmann, Directrice des Études et de la Prospective (Airparif), aborde les points suivants :

- Bilan 2019 de la qualité de l'Air

Principaux résultats des cartographies obtenues par modélisation :

- Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) : plus on est proche de l'agglomération parisienne, plus les niveaux sont élevés. Une décroissance est observée au fur et à mesure de l'éloignement de la plateforme d'Orly qui est très imbriquée dans le tissu général.

- Particules PM<sub>10</sub> : les valeurs limites réglementaires sont respectées (pas plus de 35 jours de dépassement de 50 µg/m<sup>3</sup>) avec des dépassements uniquement sur les grands axes routiers. Par contre, la limite préconisée par l'OMS (pas plus de 3 jours/an) est dépassée presque partout en Île-de-France.

- Particules PM<sub>2,5</sub> : les valeurs limites réglementaires sont respectées. Par contre, la recommandation de l'OMS est dépassée sur l'ensemble de la zone.

- Contribution des activités aéroportuaires et du trafic routier

Principales conclusions :

- oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) : la contribution aéroportuaire est de l'ordre de 10 % à proximité immédiate de la plateforme de Paris-Orly.(versus 30 % à Paris-CDG). La distance d'influence est de 500 mètres au Nord et de 1 kilomètre au Sud de la plateforme.

La contribution du trafic routier est maximale (65 %) au droit des axes routiers et décroît au fur et à mesure de l'éloignement de l'axe routier.

Le plan coupe montre que les contributions sont maximales au droit des axes routiers avec un point singulier concernant la plateforme lié à la RN7 qui prend le pas sur l'activité aéroportuaire.

- Les résultats de la campagne de mesures 2018

La campagne de mesures a permis de vérifier la fiabilité du système de modélisation utilisé par Airparif.

En particules PM<sub>10</sub>, les résultats du modèle sont conformes aux mesures en fond et aux mesures en proximité de l'aéroport ou du trafic routier.

En dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, les résultats du modèle sont conformes aux mesures en fond et en proximité aéroportuaire. Par contre, il y a une sous-estimation à proximité du trafic routier sur certains axes, néanmoins les dépassements sont bien estimés.

En particules PM<sub>2,5</sub>, les résultats du modèle sont conformes aux mesures en fond et en proximité de l'aéroport. Une surestimation à proximité du trafic routier.

Puis Mme Kauffmann décrit les méthodes de mesure utilisées – mesures automatiques par camions laboratoires et stations de référence ; mesures par tubes passifs – et le plan d'échantillonnage. Elle signale la collaboration du Groupe ADP pour les mesures sur les plateformes aéroportuaires permettant ainsi de conforter le système de modélisation d'Airparif.

Les conditions météorologiques sont précisées : il y a eu des situations plutôt clémentes en matière de pollution atmosphérique, sans épisode de pollution, et des conditions de vent cohérentes avec une année normale avec toutefois une sur-représentation des vents d'Est et une carence des vents de Nord-Est (vents favorables à la dispersion de la pollution).

Puis Mme Kauffmann fait un focus sur les mesures réalisées en dioxyde d'azote : on observe une décroissance des niveaux à mesure de l'éloignement de l'agglomération parisienne. Pas de spécificité sur les sites péri-aéroportuaires. On retrouve les mêmes conclusions concernant les particules.

Pour le benzène, les mesures réalisées montrent que la valeur limite est respectée partout.

- En perspectives, Mme Kauffmann indique qu'aura lieu une campagne de mesure des particules ultrafines et du carbone suie autour de l'aéroport de Paris-CDG (nombre de vols plus importants et plateforme située dans une zone moins urbanisée). Cette campagne de mesure a été décalée du fait de l'absence de trafic aérien actuel. Par contre des mesures en situation de fond ont déjà commencé.

→ **Questions**

- *Quelle est le rayon d'action des particules fines ? Y a-t-il des variations des niveaux mesurés en fonction de la température ? (M. Leclerc, Maire de Champlan)*

Réponse de Mme Kauffmann (Airparif) : La contribution de l'activité aéroportuaire aux particules fines est très faible : moins de 4 % à proximité immédiate de l'aéroport. Les conditions météorologiques jouent un rôle très important sur la dispersion des particules fines (le vent, la pluie, le soleil et le froid). On peut avoir des niveaux très variables d'un jour sur l'autre en fonction des conditions météo.

## **7. Questions diverses**

- Le PPBE

- M. Offenstein (OYE 349) demande à M. le Préfet de réunir le plus rapidement possible le Comité Permanent afin de travailler sur le PPBE. M. le Président prend note de cette demande.

- M. Gonzales (MGP, Maire de Villeneuve-le-Roi) demande la communication d'un calendrier d'élaboration du PPBE afin que les élus et les associations puissent organiser la nécessaire concertation avec les populations.

M. le Président confirme que les élus et les associations seront informés du calendrier prévisionnel.

- Le financement de l'aide à l'insonorisation

M. Ratter demande qui est en charge de la rédaction du rapport au Parlement sur les solutions préconisées pour compenser le déficit de TNSA et si le rapport sera communiqué.

Mme Martin (DGAC) précise que la DGAC est en charge du rapport qui sera remis au Parlement. Ce rapport sera forcément public.

- Le champ de compétence de la CCE

Mme Gremion (CA Paris-Saclay) demande si d'autres thèmes liés à l'environnement peuvent être abordés par la CCE, comme la biodiversité ou les gaz à effet de serre.

M. le Président indique qu'il n'y a pas de sujet tabou et prend note de la demande.

\*  
\* \*

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

*(La séance est levée à 13 heures 30)*