

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

**Mardi 25 janvier 2022**

**Procès-verbal des débats**

## Ordre du jour

|  |   |
|--|---|
| 1. Approbation du compte rendu de la CCE du 26 janvier 2021.....   | 3 |
| 2. Présentation de la nouvelle composition de la CCE et désignation des nouveaux membres du Comité permanent pour le collège des élus..... | 3 |
| 3. Points pour avis  |   |
| 3.1. Cartes stratégiques de bruit (CSB) et Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).....                                    | 4 |
| 3.2. Révision et modification de la procédure GNSS 20.....   | 7 |
| 4. Points pour information   |   |
| 4.1. Point sur l'évolution du trafic aérien.....   | 8 |
| 4.2. Bilan des travaux du groupe de travail OPTIBRUIT.....   | 8 |
| 4.3 Présentation du rapport annuel 2021 de l'ACNUSA.....   | 8 |

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

En propos liminaires, la Présidente souligne sa volonté de réunir la CCE, en dépit de la pandémie et des modalités de visioconférence moins confortables qui en résultent, afin d'avancer sur les sujets très importants qui relèvent de la Commission.

La Présidente rappelle, également, son souhait de revenir le plus rapidement possible au rythme habituel de réunion de la Commission, à savoir deux réunions de CCE par an.

### 1. Approbation du compte rendu de la CCE du 26 janvier 2021

Le compte rendu de la CCE du 26 janvier 2021 est approuvé à l'unanimité de la Commission sans observation particulière.

### 2. Présentation de la nouvelle composition de la CCE et désignation des nouveaux membres du Comité permanent pour le collège des élus

- A la suite des élections départementales et régionales, le collège des élus a été renouvelé. Il convient par conséquent de désigner de nouveaux représentants au Comité Permanent pour ce collège.

La liste des représentants (6 titulaires et 6 suppléants) proposée par le collège des élus pour le Comité Permanent est la suivante :

| <u>Titulaires :</u>                                 | <u>Suppléants :</u>                                 |
|---|---|
| Philippe GAUDIN<br>Métropole du Grand Paris         | Françoise LECOUFLE<br>Métropole du Grand Paris      |
| Didier GONZALES<br>Conseil régional d'Île-de-France | Éric GRILLON<br>Métropole du Grand Paris            |
| Sylvie CARILLON<br>CA Val d'Yerres Val de Seine     | Romain COLAS<br>CA Val d'Yerres Val de Seine        |
| Christian LECLERC<br>CA Paris-Saclay                | Florian GALLANT<br>CA Paris-Saclay                  |
| Christian SCHOETTL<br>Maire de Janvry               | Michel PAPIN<br>Maire de Lésigny                    |
| Kristell NIASME<br>Conseillère départementale 94    | Brigitte VERMILLET<br>Conseillère départementale 91 |

Cette liste est soumise au vote du collège des élus de la commission. Elle est adoptée à l'unanimité

- Est par ailleurs mentionnée une actualisation parmi les représentants du collège des professions aéronautiques au Comité Permanent. Cette actualisation concerne le changement de 2 suppléants :

Pour la FNAM, Eric Trautmann devient le nouveau suppléant d'Anaïs Bensai.

Pour Air France, Claire Galiber d'Auque devient la suppléante de Vincent Etchebehere.

### 3. Points pour avis

#### 3.1. Cartes stratégiques de bruit (CSB) et Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

##### → Présentation par la DGAC

- Ludwig Vallois (DGAC) rappelle tout d'abord le cadre juridique des CSB et des PPBE tel que défini par la directive du 2002/49/CE du 25 juin 2002 en précisant :

- les échéances européennes,
- les enjeux et les modalités d'établissement des CSB et des PPBE.

- Ludwig Vallois (DGAC) détaille le projet de PPBE de Paris-Orly pour la période 2018-2023 en rappelant l'ensemble des étapes précédentes du projet de PPBE (3<sup>ème</sup> projet de PPBE).

Il est souligné que ce projet de PPBE présenté pour avis à la CCE est le résultat de plus d'un an de concertation et intègre de nombreuses améliorations tenant compte des demandes exprimées lors des réunions de travail et de la précédente CCE.

- Enfin, la DGAC procède à l'analyse des retours de la consultation du public sur le projet de PPBE (consultation menée du 23 août au 25 octobre 2021).

Ludwig Vallois conclut sur les prochaines étapes pour l'adoption finale du PPBE :

- . Publication de l'intégralité des commentaires et de la synthèse résultant de la consultation publique sur le site internet de la consultation publique du Ministère.

- . Approbation et publication par arrêté interpréfectoral des CSB et PPBE pour constituer le nouveau PPBE de Paris-Orly.

*(Pour un descriptif détaillé de la présentation de M. Vallois, cf en annexe les slides de présentation)*

##### → Questions et observations

- M. Josso (Pégase) considère le projet de PPBE comme « le plan du renoncement » à des progrès partagés entre riverains et aéroport. Il dénonce en particulier le renoncement des élus et de certaines associations qui acceptent de construire toujours plus de logements dans les zones de bruit alors que les études épidémiologiques montrent une baisse de deux à trois ans de l'espérance de vie des populations touchées par le bruit. Renoncement aussi de l'Etat à l'intérêt général en ne prévoyant aucun projet concret de diminution de la gêne sonore et en abandonnant l'étude sur le rétablissement d'une zone C. En conséquence, Pégase votera contre les CSB et le PPBE présentés.

- Pour M. Offenstein (OYE 349), le PPBE 2013-2018 est un échec avéré puisque la population soumise à un bruit moyen de 55 dB a doublé sur la période. Il dénonce une dernière version inchangée du PPBE en dépit du travail assidu mené depuis un an avec la DGAC et ADP, du nombre de contributions lors de la consultation publique et des délibérations des communes. Il dénonce également le refus de travailler sur le 4<sup>ème</sup> pilier de l'approche équilibrée et l'absence de référence à l'article R.572-8 du Code de l'Environnement sur des objectifs chiffrés de réduction du bruit et des populations

exposées. Par conséquent, l'association OYE 349 demande à la DGAC de retravailler au projet de PPBE.

- M. Reda (Conseil Régional IDF) regrette que le PPBE n'ait pas été réalisé dans des conditions optimales pendant cette période Covid marquée par un trafic déformé. Il regrette également une consultation publique à distance perturbée par les échéances électorales. Il regrette enfin une certaine « non évolution » du PPBE, même s'il salue l'abandon de l'extension du PEB car c'est à l'aéroport de s'insérer dans un tissu urbain préexistant et non l'inverse. Il souligne la nécessité de poursuivre la cartographie du bruit en temps réel et la concertation pour la généralisation des descentes continues. Pour la préparation du prochain PPBE, M. Reda insiste sur la nécessité d'une « concertation soignée » avec les élus et les associations pour concilier la reprise économique du secteur aérien avec les enjeux de la qualité de vie.

- M. Bouthier (DRAPO) tient à souligner qu'élargir le PEB ne résoudra en rien le sort des personnes qui sont les plus proches de l'aéroport et les plus mises en danger par le bruit des avions. Il met en cause le processus de concertation : si à la réunion du 8 juillet la DGAC a accepté un certain nombre de points positifs, il affirme que lors de la réunion du 30 novembre, la sous-préfète de L'Haÿ-les-Roses aurait indiqué que le projet ne serait plus modifié et qu'il ne serait pas tenu compte de la consultation publique. Pour DRAPO, le projet de PPBE ne contient aucune mesure permettant de réduire rapidement les populations soumises au bruit qui nuit à leur santé. Des documents éclairants sur la répercussion du bruit sur la santé des riverains (DEBATS, ADEME) ont été délibérément écartés. Compte tenu de ces éléments, DRAPO demande de retravailler le projet de PPBE. C'est une affaire de 6 mois. Si l'Administration passe outre cette proposition, DRAPO votera contre le projet en rappelant qu'il est juridiquement contestable car contraire aux textes.

- Pour M. Farcy (MGP), il est anormal qu'un PPBE se terminant en 2023, soit étudié en 2022. Le PPBE présenté est un document « inachevé » avec quelques promesses mais pas d'engagement ferme. Ce projet de PPBE a été construit sans prendre en compte les études épidémiologiques et il y a par ailleurs un vrai travail à mener sur la concertation avec les élus et les associations. Ce projet ne propose pas d'avancée significative (pas d'allongement du couvre-feu, pas d'alourdissement des sanctions en cas de non-respect des procédures et des couloirs, rien sur les décollages, etc.) et aucun dispositif de suivi et sanction si les promesses ne sont pas tenues.

- M. Gonzales (MGP) fait observer que l'objectif d'un PPBE est la réduction du bruit. Or aujourd'hui, il est fait le constat d'une augmentation du bruit sans augmentation de la population. Il se dit heureux que l'extension du PEB ait été abandonnée car les restrictions d'urbanisme d'un PEB dans un tissu urbain existant ne conduisent qu'à chasser les populations et à paupériser le territoire. M. Gonzales demande que le PPBE d'Orly s'aligne sur celui de la Métropole qui a voté à l'unanimité une extension du couvre-feu d'une demi-heure, mesure qui a été refusée dans le projet soumis à la CCE. Le bruit augmente à cause du recours de plus en plus important aux gros porteurs. C'est une évolution dont il faut mettre un terme dans un PPBE.

- M. Ratter (Avion) dénonce le retard pris par ce PPBE de la 3<sup>ème</sup> échéance et affirme qu'il est de la responsabilité de l'État de faire émerger l'intérêt général dans cette affaire. Il partage les opinions déjà émises par les intervenants précédents.

- M. Grousseau (MGP), tout en saluant le chemin parcouru depuis un an, suggère de travailler différemment pour le prochain PPBE dans un format à définir peut-être en amont des propositions établies dans un souci de dialogue et de réconciliation entre aéroport et villes. Ces travaux d'échanges pourraient porter notamment sur l'opportunité d'une extension du couvre-feu – sur ce point M. Grousseau précise qu'il n'y a pas unanimité des élus de la Métropole –, sur le dispositif de sanctions pour mieux faire respecter les

trajectoires et les couloirs, et sur la question complexe de l'aménagement urbain (besoins des habitants, nécessité du renouvellement urbain etc.), afin de prendre des décisions sages d'organisation autour de l'aéroport.

- M. Papin (Lésigny) exprime sa déception quant au contenu du projet de PPBE. Plusieurs mesures essentielles, qui ne font pas partie du PPBE 2018-2023, devraient servir de base aux discussions sur le prochain PPBE : l'extension du couvre-feu, la limitation du nombre de mouvements, les procédures au décollage, l'allongement de la piste principale.

- M. Schoettl (Maire de Janvry) dénonce un climat de « méfiance perpétuelle » dans cette Commission où des mesures de bon sens devraient être prises, comme l'extension du couvre-feu. Pour M. Schoettl, ce PPBE n'est pas à la hauteur de l'ambition qu'on aurait pu avoir collectivement.

- Mme Carillon (CA Val d'Yerres Val de Seine) votera contre le projet de PPBE qui vise plus à adapter la population à l'aéroport que l'inverse. C'est un PPBE décevant, manquant d'ambition et irresponsable en termes de santé publique.

- Pour Mme Vermillet (CD 91), certes il y a eu la prise en compte de certaines demandes, comme le retrait du projet d'extension de la zone C et de création d'une zone D, mais elle déplore le faible niveau d'ambition général du PPBE. En particulier, elle regrette que la demande du Conseil Départemental d'exploitation des cartes stratégiques de bruit permettant d'avoir un découpage à la maille communale n'ait pas été retenue. Le projet de PPBE ne permet pas de se projeter clairement dans l'avenir. Il est donc urgent de mettre en place la gouvernance du prochain projet de PPBE avec une large concertation de l'ensemble des parties prenantes, comme cela avait été esquissé lors des Rencontres d'Orly.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay) rappelle les principales demandes de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay : plafonnement à 200 000 mouvements du trafic, extension de la période du couvre-feu, modification des indicateurs de bruit pour tenir compte des pics de bruit, révision du dispositif de prise en charge de l'aide à l'insonorisation. S'il n'y a pas de vraies avancées, si le mouvement de paupérisation des territoires survolés se poursuit, il y aura une « catastrophe géographique » de toutes les communes à proximité. On ne sent pas cette ambition de renverser la tendance dans le PPBE présenté. La CA Paris-Saclay émettra donc un avis négatif.

- Mme Lavaud (ACNAB) a le sentiment que le projet de PPBE répond plus à une réglementation européenne qu'à un véritable objectif de réduction du bruit. Elle demande, pour le prochain PPBE, le plafonnement des mouvements à 200 000 et la mise en application des mesures PRISALT concernant les décollages face à l'Est.

- M. Grillon (Maire d'Ablon-sur-Seine) votera contre le projet de PPBE du fait du manque de prise en considération des populations. Il demande la mise en adéquation du PPBE de la MGP avec celui d'Orly.

#### Réponse de la Présidente de la CCE

Au terme des interventions, la Présidente rappelle que le rôle de l'Etat sur un territoire est d'essayer de faire vivre toutes les parties en bonne intelligence.

L'aéroport, ce n'est pas que du bruit, c'est aussi une activité économique. Quand l'aéroport d'Orly travaille au ralenti, comme c'est le cas depuis deux ans, c'est 40 % des emplois qui sont supprimés. Bien que l'Etat doive prendre en compte les revendications des associations de riverains, il ne peut pas retenir que ces dernières.

A cet égard, il n'est pas exact de dire qu'il n'y a pas eu d'échanges et de concertation. Les discussions sur la mise en place du PPBE 2018-2023 ont cours depuis plusieurs années. Sans doute n'ont-elles pas apporté tous les résultats que chaque partie en attendait mais c'est le propre de toute concertation où il s'agit de faire émerger un consensus. De même, il ne semble pas juste de dire que l'aéroport depuis cinq ou six ans n'a pas fait d'efforts. Chacun des acteurs a fait un pas en direction des autres.

Le rôle de l'Etat est donc bien, par le dialogue, d'essayer de faire cohabiter l'ensemble des attentes des populations qui sont autour de l'aéroport : attentes d'une qualité de cadre de vie mais aussi d'emplois, de logements, d'écoles, etc.

### → **Vote des CSB et du PPBE 2018-2023**

La Présidente soumet les CSB et le projet de PPBE 2018-2023 à l'avis de la Commission.

La CCE se prononce contre les CSB par 31 voix contre et 11 voix pour (sur 42 votants ou représentés). De la même manière, la CCE se prononce contre le projet de PPBE par 31 voix contre et 11 voix pour.

## **3.2. Révision et modification de la procédure GNSS 20**

### → **Présentation par la DSNA**

Philippe Trassart (DSNA) précise les éléments suivants :

La modification présentée porte sur la procédure d'arrivée satellitaire nommée RNP en piste 20.

Il s'agit d'une révision périodique puisque les procédures de circulation aérienne sont révisées tous les 5 ans afin de les mettre en conformité avec les dernières évolutions réglementaires.

Elle consiste en une modification de distance de certains points satellitaires.

L'analyse de l'impact sonore des enveloppes de bruit en L<sub>Amax</sub> 65 dB pour l'avion le plus représentatif de la plateforme (A320) montre une baisse de 5 700 personnes impactées lors de l'utilisation de cette procédure spécifique.

Il est précisé que cette procédure n'est que rarement utilisée (uniquement en condition de vents forts du sud) : 9 vols en 2019, 416 vols en 2020 et 26 vols en 2021.

### → **Vote sur la modification de procédure**

La modification de la procédure est adoptée à la majorité : 18 pour, 1 contre, 22 abstentions et 1 personne qui n'a pas pris part au vote.

### Explications de vote exprimées :

M. Golias (CGT) : vote contre car il ne peut approuver que des procédures qui visent une réduction des nuisances sonores.

M. Bouthier (DRAPO) : s'abstient car les modifications de la piste 2 suscitent toujours des inquiétudes quant à l'évolution de l'utilisation de cette piste.

M. Carsac (FNE IDF) : s'abstient car il ne peut approuver que des procédures qui visent une réduction des nuisances sonores.

## 4. Points pour information :

### 4.1. Point sur l'évolution du trafic aérien

M. Lauferon (Groupe ADP) mentionne les éléments suivants :

- Une très forte baisse de l'activité en 2020 (-66 %) par rapport à 2019.
- En 2021, le trafic a été aussi perturbé par les impacts de la crise sanitaire (118 557 mouvements soit -46 % vs 2019).
- Perspectives pour 2022 : réouverture de la totalité des infrastructures à partir de l'été 2022. La reprise du trafic reste modérée car perturbée par le variant Omicron.
- Un trafic normal n'est pas attendu avant 2024.

### 4.2. Bilan des travaux du groupe de travail OPTIBRUIT

• Alain Bourgin (DSNA) dresse le bilan des travaux et des recommandations du groupe OPTIBRUIT qui a été créé il y a deux ans afin d'explorer les nouvelles méthodes de pilotage pour réduire le bruit.

*(Cf en annexe les slides de présentation du bilan détaillé du groupe de travail)*

En conclusion, M. Bourgin (DSNA) précise que la nouvelle procédure opérationnelle de décollage sera évaluée et le compte rendu d'évaluation sera présenté à la CCE à l'été 2022.

La Présidente cède la parole aux participants pour des questions ou observations.

• M. Bouthier (DRAPO) et M. Offenstein (OYE 349) se félicitent que l'évaluation de la nouvelle procédure opérationnelle de décollage se fasse à partir de mesures de bruit au sol.

M. Bouthier insiste sur la nécessité de mesurer le bruit avec la plus haute précision en prenant en compte non seulement le niveau sonore (mesuré en L<sub>Amax</sub>) mais aussi la durée de chaque événement. Par ailleurs, M. Bouthier estime souhaitable d'ajouter aux balises actuelles de Bruitparif et d'ADP une balise provisoire en sortie de VPE et une autre à Brie-Comte-Robert. Enfin, il rappelle que cette nouvelle procédure ne pourra en aucun cas déplacer les nuisances.

La Présidente souligne que les travaux du groupe illustrent la volonté des acteurs d'explorer toutes les pistes pour tenter d'atténuer le bruit.

Elle demande par ailleurs que l'ensemble des slides des présentations de la présente CCE soit envoyé aux membres de la Commission.

### 4.3 Présentation du rapport annuel 2021 de l'ACNUSA

M. Gilles Leblanc, Président de l'ACNUSA, fait une présentation détaillée du rapport annuel 2021 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes.

Les principaux points abordés lors de cette présentation ont été :

- Les missions de l'ACNUSA ;
- La reprise d'activité ;
- La prévention des manquements des acteurs aériens ;



- La protection de la nuit ;
- L'optimisation et le respect des procédures opérationnelles ;
- La planification et la programmation urbaines ;
- La problématique des émissions au sol ;
- La nécessité de la modernisation du cadre juridique des nuisances aéroportuaires ;
- Des focus particuliers sur quelques sujets (l'aviation d'affaires, l'aviation de loisirs, les hélicoptères, les territoires ultramarins) ;
- Les décisions du Conseil Constitutionnel et du Conseil d'Etat qui ont conforté l'action de l'ACNUSA ;
- Les possibilités de saisine de l'ACNUSA par les différents acteurs.

*(Pour le contenu détaillé, voir la présentation en annexe de M. Leblanc)*

\*

\* \*

Au terme de cette réunion, et sans autre question diverse, la Présidente de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome Paris-Orly souligne la démarche dynamique de travail qui s'élabore au sein de cette instance et fait part de son souhait d'instaurer une approche la plus partenariale possible avec une écoute mutuelle des préoccupations de l'ensemble des acteurs

La Présidente lève la séance après avoir remercié l'ensemble des participants pour la qualité des échanges.

*(La séance est levée à 13 heures 25).*