

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

*

Compte rendu de la séance du 25 juin 2019

La séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne, de 9 heures 30 à 12 heures 30, sous la présidence de M. Laurent Prévost, Préfet du Val-de-Marne.

Après vérification du quorum et rappel des engagements pris (tenue de deux CE par an, réactivation du Comité permanent dans l'intervalle de sessions), M. le Président Prévost présente les points inscrits à l'ordre du jour.

Quelques membres se plaignent d'avoir reçu tardivement (en mars) le compte rendu de la précédente CCE. M. le Président s'étonne de ce retard, lui-même ayant validé le procès-verbal dès fin janvier. Mme Golfier (DCPPAT) confirme pour sa part l'envoi de ce document par ADP dès la première semaine de février. Il est pris bonne note de cette observation.

M. Offenstein (OYE 349) réitère sa demande, au nom des associations, d'une présentation en CCE du dernier rapport de l'ADEME.

M. le Président s'engage à ce que la présentation du rapport de l'ADEME ait lieu avant la fin de l'année.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 20 novembre 2018

M. le Président soumet le procès-verbal de la réunion du 20 novembre 2018 au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité sans observation particulière.

2. Présentation des évolutions du trafic aérien de janvier à mai 2019

M. Lacote, Directeur de Paris-Orly, présente les points suivants :

- Les résultats définitifs de l'année 2018 (*cf page 3 du slide de présentation*)

- Les résultats sur les cinq premiers mois de l'année qui sont en baisse. Il est probable que l'année 2019 confirme cette tendance baissière par une réduction du trafic passagers de l'ordre de 1 à 2 % (*cf page 3*).

- L'évolution des trois grandes zones de trafic (National, Europe, International) qui se caractérise par une régression du trafic sur le National et l'Europe, le maintien de la croissance des Dom-Tom autour de 10 %, le recul de l'Afrique et l'arrêt de la ligne Paris-Pékin (*cf pages 4 et 5*).

- L'évolution de l'emport moyen qui baisse sur les premiers mois de l'année 2019 du fait du ralentissement de l'activité (*cf page 6*).

- Les principales compagnies aériennes sur Orly avec le groupe Air France qui représente toujours 50 % du trafic (*cf pages 7 et 8*).

- Sur les cinq premiers mois de 2019, le trafic gros porteurs progresse de 500 mouvements ; les moyens porteurs reculent de 2 000 mouvements ; les petits porteurs (< 100 passagers) progressent avec la mise en service de nouvelles destinations ou liaisons OSP (*cf page 9*).

- l'évolution du renouvellement des flottes (*cf résultats détaillés pages 10 et 11*) M. Lacote précise qu'il s'agit d'un premier résultat de collecte d'informations sur les gros porteurs. Les

informations proviennent des compagnies qui ont accepté de répondre. A la prochaine CCE, un éclairage sera apporté sur les moyens porteurs.

En complément des indications du tableau, M. Lacote souligne que l'ensemble des B747 de Corsair aura quitté la flotte dès avril 2021 à la suite de la reprise de Corsair par un nouvel investisseur allemand.

Au terme de la présentation, M. le Président ouvre le débat aux questions ou observations des participants :

- M. Papin (maire de Lésigny) : Les avions de Corsair très bruyants passent au-dessus de notre commune vers 22 heures. Les avions de cette compagnie pourraient-ils décoller dans la journée ? Par ailleurs, l'évolution à la hausse des gros porteurs (8 à 9 % sur les premiers mois de 2019) qui sont très bruyants est une source de vive inquiétude pour les riverains.

- M. Bouthier (CA Val d'Yerres Val de Seine) : nous demandons depuis des années que les tableaux statistiques sur le trafic fassent apparaître les vols non commerciaux. Il s'agit de 3 000 à 4 000 vols supplémentaires qui ne sont jamais mentionnés.

- M. Carsac (FNE IdF) : Il faut un plan volontariste d'élimination rapide des avions les plus bruyants selon les normes de l'OACI, avec l'établissement d'une liste précise des avions les plus bruyants de la plateforme. La durée indiquée de disparition de certains de ces avions n'est pas acceptable. Il demande également "un plan d'action sérieux" pour limiter les gros porteurs. M. Offenstein (OYE 349) précise que la détermination de la liste de ces avions les plus bruyants a déjà été faite par le Laboratoire ADP (B747, A330, B777 et B737).

- M. Josso (Pégase) : les évolutions des flottes mentionnées sont intéressantes quoique trop tardives. Il n'est pas normal qu'ADP "puissance publique" n'agisse pas pour inciter fortement les compagnies à renouveler leur flotte. Aujourd'hui, c'est le marché qui décide s'il évolue ou pas.

M. le Président fait observer que l'exploitant ADP ne dispose pas de la puissance publique, c'est une entreprise privée à actionariat public. La régulation relève de la Direction Générale de l'Aviation Civile.

- M. Beneytou (CA Paris-Saclay) : depuis plusieurs mois, les avions n'empruntent plus la piste 4 mais la piste 3. La conséquence est que les populations sont désormais directement survolées. Plusieurs communes de la communauté de Paris-Saclay observent le même phénomène de sortie des trajectoires et d'augmentation du bruit.

- M. Gonzales (Conseil régional IDF) : les flottes évoluent mais in fine le bruit augmente à cause du recours massif aux gros porteurs. Est-il normal qu'un aéroport enclavé dans le tissu urbain comme Orly abrite le trafic croissant vers les Dom-Tom qui se fait précisément avec des gros porteurs ?

Puis M. Lacote (Groupe ADP) et Mme Martin (DGAC) apportent des éléments de réponse aux sujets évoqués.

Sur la liste des avions bruyants : Pour les prochaines CCE, M. Lacote (Groupe ADP) confirme qu'il essaiera d'apporter des réponses plus précises (classification acoustique, marges de bruit). Il rappelle d'ailleurs l'engagement pris d'un groupe de travail sur le sujet.

Sur l'incitation au renouvellement des flottes : M. Lacote (Groupe ADP) indique que les redevances d'atterrissage comportent déjà des coefficients de majoration prenant en compte la classification des avions. Dans le cadre du contrat de régulation économique n°4, est étudiée la possibilité de renforcer le côté incitatif des redevances pour accélérer le processus. Cela étant, M. Lacote fait observer aussi que le Groupe ADP n'est justement pas "puissance publique".

Mme Martin (DGAC) évoque également la réflexion en cours sur une modulation de la TNSA plus incitative.

L'exploitation des pistes 3 et 4 et le survol de certaines communes de Paris-Saclay : M. Lacote n'a pas d'explication à apporter : il n'y a pas eu de changement dans l'utilisation des pistes 3 et 4, hormis peut-être des phénomènes météo qui peuvent perturber l'exploitation habituelle. Ce point mériterait d'être objectivé. Il en va de même pour M. Bourgin (DSNA) qui ne voit pas de modification dans l'exploitation des pistes qui pourrait être à l'origine de ces plaintes, hormis peut-être des travaux temporaires de maintenance ou des inspections. Pour analyser cela, il conviendrait de lui adresser la liste des communes concernées par ces récents survols.

Sur les mesures de restriction : Mme Martin (DGAC) précise qu'il existe plusieurs niveaux d'action : en amont il y a l'action pour défendre des normes plus performantes au niveau de l'OACI ; et il y a les mesures d'incitation. Les mesures de restriction demandent un temps long d'analyse et d'objectivation du bruit.

Sur les gros porteurs : M. Lacote (Groupe ADP) précise que "le plan d'action sérieux" demandé par les associations ne se fait pas en une réunion. Un groupe de travail est prévu sur le sujet. Une première réunion devrait se tenir vers la mi-septembre. Mais il est indispensable de pouvoir préalablement s'organiser et répartir les rôles. Il faut éviter d'être 20 ou 30 autour d'une table car les choses dans ce cas n'avanceront pas. M. le Président confirme la participation des services de l'Etat à ce groupe de travail.

3. Actualité sur les travaux en piste 3

La présentation de M. Lacote, Directeur de Paris-Orly, a porté sur les points suivants :

- Les raisons du projet : importants problèmes de vétusté et de dégradation de la structure qui obligent à reconstruire les deux tiers de la piste.

- Le planning des travaux du 28 juillet au 2 décembre 2019 avec fermeture des pistes 2 et 3 jusqu'au 2 septembre, puis réouverture de la piste 2 uniquement pour les décollages en face à l'ouest et pas pour les gros porteurs. 4 000 vols seront supprimés et 3 000 vols ont été reprogrammés dans le cœur de journée pour alléger la plage 22h30-23h30.

- Des moyens exceptionnels seront déployés pour réaliser la reconstruction totale en un temps record de 16 semaines + 2 semaines de contrôle.

- Les engagements : maintien de la réglementation en vigueur (couvre-feu, créneaux), retour des opérations à la normale après les travaux, vaste plan de communication en direction des riverains et des communes survolés (580 000 lettres d'information, 18 réunions publiques, plaquettes travaux, bulletins d'information réguliers sur l'avancement des travaux).

Questions et observations

- les places de parking avions :

M. Offenstein (OYE 349) remercie le Groupe ADP pour la visite intéressante du chantier qui a été réalisée. Il évoque une communication floue sur le projet de création de 10 places de parking avions supplémentaires qui suscite une forte inquiétude des riverains. Quel est le nombre de places de parking avant les travaux et le nombre de places de parking après les travaux ?

Réponse de M. Lacote (Groupe ADP) : un point sera fait en toute transparence dans le cadre du Comité permanent sur les infrastructures, les capacités de l'aéroport, les postes avions, les évolutions en plus ou en moins.

- Mme Lallier (Métropole du GP) remercie le Groupe ADP pour son action de communication et la réunion organisée au pied levé à Paray-Vieille-Poste.

- L'utilisation de la piste 2 (précision demandée par Mme Vermillet du CD 91)

La piste n° 2, à partir de septembre ne sera utilisée que pour les décollages en face à l'ouest des petits et moyens porteurs (pas de gros porteurs).

• L'allongement de la piste 3 : est-ce envisagé et dans quel délai ? (question de M. Papin, maire de Lésigny)

Réponse de M. Lacote (Groupe ADP) : un groupe de travail est en train d'être monté avec la DGAC pour réaliser une étude sur l'allongement de la piste n°3. 250 K€ ont été dégagés pour la réalisation de cette étude (simulation, impact sur le bruit, etc.). Il faut préalablement s'assurer que l'allongement apporte un bénéfice à l'ensemble et ne reporte pas les nuisances de communes sur d'autres. Un débat public sera organisé ensuite le cas échéant sur l'allongement de la piste 3.

M. Carsac (FNE IdF) s'étonne qu'un débat public n'ait pas été organisé de la même façon sur la construction du bâtiment de jonction.

M. Lacote (Groupe ADP) précise que le débat public en cas d'allongement de piste est prévu par la loi. Il fait observer l'évolution du Groupe ADP sur les questions environnementales. Sur le terminal 4, le groupe a sollicité les concertations publiques. Il en ira de même pour les développements futurs importants.

4. Conclusions des Assises du Transport Aérien

➤ Présentation de Mme Martin (DGAC) :

Après avoir donné quelques chiffres et rappelé les cinq axes de travail des Assises Nationales du Transport Aérien, Mme Martin souligne que l'axe sur *la transition écologique et le développement durable* figure en première position des axes stratégiques définis par Mme la Ministre.

Puis sont déclinés les cinq objectifs de l'axe sur la transition écologique et le développement durable :

1. la décarbonation

- Plusieurs actions seront développées pour améliorer la performance énergétique des aéronefs :

- 135 M€ seront débloqués sur 5 ans au Conseil de Recherche Aéronautique Civile pour aider la prochaine génération d'aéronefs civils.
- Travail actif de la DGAC est effectué au sein de l'OACI pour renforcer les normes environnementales à respecter.
- Incitation au renouvellement des flottes aériennes (redevances, TNSA).

- Amélioration des routes et des procédures aériennes.

- Déploiement des biocarburants aéronautiques durables pour minimiser les émissions de CO2.

- Accompagnement de l'effort international et communautaire pour la mise en œuvre des mécanismes de marché carbone (dispositif CORSIA, l'EU ETS).

2. la maîtrise des impacts

- Pour renforcer la lutte contre le bruit, sont mentionnés :

- La recherche d'une meilleure articulation entre l'isolation acoustique et l'isolation thermique des locaux.
- La meilleure information des futurs acquéreurs de logements situés dans une zone PEB (proposition d'amendement du projet de loi LOM).
- L'assouplissement du critère d'antériorité pour une durée limitée et dans des cas définis (un décret en Conseil d'Etat et un arrêté d'application sont en cours de réalisation).

- Le rachat de logements situés dans la zone 1 du PGS (pour Orly 235 logements concernés).
- Mesures locales (ex : étude sur l'allongement de la piste 3).

- La lutte contre la pollution atmosphérique se fait par un travail à plusieurs niveaux :
 - au niveau de l'OACI sur l'optimisation de la composition des carburants et sur le renforcement des normes.
 - l'incitation à l'utilisation d'aéronefs vertueux (réflexions en cours).
 - l'encouragement des démarches volontaires des acteurs.
 - la réduction des émissions au sol (engins de piste, etc.).

3. Améliorer les interactions entre les différentes parties prenantes par :

- La généralisation dans les aéroports des outils de suivi en ligne des trajectoires des avions et du bruit.

- L'amélioration des inventaires des émissions de polluants par l'établissement et le suivi d'indicateurs en lien avec les acteurs pertinents (ACNUSA, associations de surveillance de la qualité de l'air).

- La poursuite de l'amélioration du bilan annuel de la DGAC sur les émissions gazeuses liées au trafic aérien.

- Et plus précisément, pour l'aéroport de Paris-Orly : la réactivation du Comité permanent et l'augmentation de la fréquence des réunions de la CCE.

4. Promouvoir la biodiversité sur les plateformes aéroportuaires

- Une feuille de route est en cours d'établissement par la DGAC et sera déclinée sur les plateformes aéroportuaires (ex : hauteur de fauche pour préserver les espèces tout en préservant les avions des vols d'oiseaux).

5. Accompagner l'émergence de nouveaux enjeux environnementaux

- Mieux évaluer les effets non CO2 du transport aérien (traînées de condensation, NOx particules fines, etc.)

- Développer une filière de recyclage des aéronefs.

➤ Questions et observations

- M. Bouthier (CA val d'Yerres Val de Seine) souligne que plusieurs études nationales et internationales pointent le lien qu'il y a entre le bruit aérien et la dégradation de l'état de santé des populations les plus impactées par ce bruit. La prise en compte de la santé des populations n'apparaît malheureusement pas dans la présentation faite. La santé doit être désormais au cœur des réflexions des parties prenantes et des mesures envisagées.

- M. Alison (ACNAB) souhaiterait, à l'instar de l'étude d'impact menée sur Paris-CDG, qu'une étude prospective d'empreinte sonore soit menée sur Paris-Orly à horizon 2025, intégrant la préoccupation de santé et notamment le seuil de bruit préconisé par l'OMS en matière de bruit aérien (populations soumises à un niveau de bruit Lden \geq 45 dB(A)).

- M. Offenstein (OYE 349) se félicite de l'avancée concernant l'assouplissement du critère d'antériorité et souhaiterait connaître le contenu du décret et sa date de sortie. Par ailleurs, compte tenu de l'augmentation du bruit, il demande que le PGS qui arrive à son terme de 5 ans soit révisé. Il signale que le PPBE, Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement, qui aurait dû sortir en 2017, ne l'est toujours pas.

- M. Josso (Pégase) regrette vivement que les représentants n'aient pas été consultés préalablement à la rédaction du décret sur l'assouplissement du critère d'antériorité. Entre les

déclarations d'intention et le contenu concret d'un décret, il peut malheureusement y avoir de grandes différences.

- M. Papin (maire de Lésigny) demande également une révision du PGS qui se justifie pour deux raisons : la plus grande sensibilité des populations aux atteintes sonores et environnementales et l'augmentation de la part des gros porteurs.

- Pour Mme Brochot (FNE IdF), les propositions faites à l'issue des Assises Nationales du Transport Aérien sont dérisoires au regard des coûts externes générés par le transport aérien (coûts de santé, atteintes à l'environnement, dépréciation des biens immobiliers). Le rapport de la Commission Européenne de juin 2019 fait état de 33 Md€/an de coût environnemental pour 33 aéroports européens. Pour Orly, ce coût annuel est de l'ordre de 1 Md€.

Réponses apportées par Mme Martin (DGAC) :

Sur l'impact sanitaire : il est vrai que c'est un sujet majeur à prendre en compte. Cela étant, on ne dispose pas encore de tous les éléments pour établir des liens suffisamment précis entre le bruit et son impact en termes de santé. Mais c'est effectivement une question complexe qu'il faudra creuser.

Les critères de l'OMS ne s'appliquent pas directement aux Etats. Par contre, la Commission européenne a lancé le processus de révision de l'annexe 3 de la directive relative aux méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit. Aujourd'hui, appliquer le seuil de 45 dB aurait des conséquences très lourdes et pas seulement pour le trafic aérien.

Le PPBE : il est écrit et en cours de validation.

Le décret en Conseil d'Etat sur l'assouplissement du critère d'antériorité : il devrait normalement être publié en fin d'année 2019.

Les représentants insistent pour avoir communication du projet de décret. Mme Martin fait valoir que les grandes lignes du projet ont déjà été présentées en CCAR et que le processus de validation des décrets, surtout en Conseil d'Etat, est complexe.

Après discussion, il est demandé à la DGAC d'étudier la possibilité de présenter aux représentants le contenu du projet de décret, étant précisé qu'en matière d'élaboration des textes réglementaires, le dernier mot revient naturellement aux ministres concernés.

La révision du PGS : Mme Martin doute que les données actuelles du trafic justifient une révision du Plan de Gêne Sonore mais propose d'analyser le sujet pour la prochaine CCE.

Après discussion, M. le Président demande de procéder en deux temps : analyse en Comité permanent des hypothèses qui ont présidé à l'élaboration du PGS et de leur pertinence et actualité ; puis rapport et débat en Commission plénière sur l'opportunité de rouvrir le sujet.

M. Alison fait part de son insatisfaction sur la réponse apportée à sa proposition d'étude d'impact. Une telle étude est toujours possible à partir du moment où on dispose des données et qu'on accepte de travailler sur les outils de simulation. Une étude d'impact est d'ailleurs en cours à Paris-CDG, c'est donc possible.

5. Retour sur les Rencontres d'Orly

➤ Présentation par M. Lacote, Directeur de Paris-Orly

Les Rencontres d'Orly sont une démarche portée par deux Départements (Val-de-Marne et Essonne), voulue à l'échelle du Pôle Orly-Rungis, et ciblée sur trois thématiques : Environnement, Mobilité, et Développement économique et Emploi.

Trois réunions se sont tenues autour de ces trois thèmes en mars. La réunion conclusive d'avril a permis de définir sur le thème Environnement un plan d'action sur les axes suivants :

- 1/ Contribuer à la réduction de la gêne sonore ;
- 2/ Mener un travail concerté d'objectivation du bruit et des émissions ;
- 3/ Contribuer à réduire l'empreinte des opérations sur les territoires ;

Puis M. Lacote détaille les actions propres à chaque axe de progrès :

Contribuer à la réduction de la gêne sonore :

- Les conditions de mise en œuvre des mesures permettant de limiter les opérations des avions les plus bruyants de nuit, sur la période 22H-23h30 ;
- Faciliter et accélérer le recours des riverains à l'insonorisation lorsqu'ils sont éligibles au dispositif ;
- Faciliter le couplage des aides en matière d'isolations thermique et acoustique.

Mener un travail concerté d'objectivation du bruit et des émissions :

- Étudier l'évolution des typologies d'appareils gros-porteurs par tranches horaires et informer sur le renouvellement des flottes ;
- Renforcer les moyens permettant de développer la captation des données et le partage des informations pour améliorer la connaissance ;
- Mettre en place des indicateurs synthétiques de suivi et assurer l'accès aux données au plus grand nombre.

Contribuer à réduire l'empreinte des opérations sur les territoires :

- Réaliser l'étude technique de l'allongement de la piste 3 à l'ouest ;
- Décliner la feuille de route stratégique à l'horizon 2025 au cas de Paris-Orly notamment ;
- Étudier la mise en œuvre des dispositifs incitatifs favorisant les opérations des appareils les plus récents à Paris-Orly.

Désormais des groupes de travail vont se réunir pour travailler sur les différents thèmes.

M. le Président complète en précisant que, sur les deux autres thématiques, le Préfet de Région réunira dès la semaine prochaine les élus concernés pour définir la feuille de route. Puis tout cela sera décliné dans des périmètres plus larges à partir de l'automne.

➤ Questions et observations

- la suite des travaux et le calendrier

M. Offenstein (OYE 349) s'enquiert de la suite des travaux.

M. Lacote (Paris-Orly) précise que les travaux vont se poursuivre en groupes de travail et en Comité permanent. Sont en train d'être finalisés avec la DGAC l'organisation et le calendrier avec des dates qui vont s'enchaîner d'ici la fin de l'année.

Pour le Comité permanent, M. le Président indique que Mme Laquière, Sous-préfète de L'Haÿ-les-Roses et chargée de l'animation du CP fixera les échéances au début de l'automne.

- L'étude d'impact sur les emplois

Les associations indiquent qu'elles vont lancer leur propre étude sur la question des emplois générés dans la mesure où elles n'ont pas été associées au cahier des charges de la précédente étude Utopies. Elles contestent les résultats de l'étude Utopies qui avait abouti, par exemple, à 4 000/4 500 emplois par million de passagers alors que le contrat de régulation économique pour Orly ne fait mention que d'un ratio de 600 emplois par million de passagers.

M. Lacote (Paris-Orly) observe qu'il faut distinguer les emplois directs et les emplois soutenus mais, quoi qu'il en soit, l'étude Utopies n'a jamais annoncé un tel chiffre. Par ailleurs l'étude Utopies a été expertisée et avalisée par l'INSEE dans le cadre du terminal T4. Toujours est-il que, pour l'avenir, M. Lacote indique qu'il acceptera de travailler avec les associations sur le cahier des charges d'une future étude d'impact.

- Le couplage des aides

Sur le couplage des aides isolation acoustique/isolation thermique, M. le Président confirme que le sujet est soutenu par les ministres concernés. Il progresse tant en administration centrale qu'au niveau local (Val-de-Marne, Essonne), l'objectif étant de parvenir à travailler dans une logique de guichet unique avec prise en compte de l'ensemble des critères.

6. Bilan projet PRISALT et perspectives

- Présentation par M. Bourgin (DSNA)

- M. Bourgin (DSNA) fait un bref rappel historique du projet en apportant un éclairage sur les points suivants :

- la procédure de départ utilisée (procédure satellitaire RNAV08) depuis août 2018 ;
- le recours aux services d'Airbus qui dispose des outils et de la compétence pour faire ce type de simulation qui relève du pilotage des avions ;
- les types d'avions retenus (A320, A330, A350) dans différentes configurations de décollage et de poussée avec les masses de référence ;
- le descriptif de la procédure PRISALT, qui privilégie la prise d'altitude à l'accélération des avions, comparée à la procédure NADP1, qui est l'une des procédures de moindre bruit recommandées par l'OACI (*cf slide de présentation*).

- Puis M. Bourgin (DSNA) détaille les résultats de l'étude Airbus, étant précisé que le rapport complet d'une soixantaine de pages devrait être publié sur le site du ministère à très court terme..

La procédure PRISALT aboutit à un résultat paradoxal, à savoir la réduction de bruit sous traces et l'augmentation a contrario de la surface iso-bruit des avions.

La comparaison des résultats pour les trois types d'avions montre que si les résultats sont plutôt encourageants pour l'A320, en dépit d'une consommation de fuel toujours excédentaire, pour l'A330 et l'A350 les résultats le sont moins en raison notamment de l'accroissement des zones de bruit.

- Par ailleurs, plusieurs organismes sollicités émettent des réserves sur la pertinence de la procédure PRISALT.

- ➔ L'organisme de contrôle aérien de la tour d'Orly souligne dans son analyse les problématiques suivantes :

- risques accrus de perte de séparation réglementaire entre les avions résultant des différentiels de vitesse et par conséquent de rattrapages entre les aéronefs ;
- sorties prématurées du VPE (Volume de Protection Environnementale) résultant des altérations de caps dès lors nécessaires ;

- augmentation de la charge de travail des contrôleurs pour maintenir le niveau de sécurité ;
- enfin diminution potentielle de la capacité piste lors des pointes de trafic.

→ Les compagnies aériennes (FNAM) pointent également plusieurs difficultés :

- risque accru de pannes moteur du fait des puissances utilisées.
- baisse de la sécurité des vols résultant d'une moindre manoeuvrabilité des avions du fait des vitesses d'évolution plus faibles.
- surconsommation globale de +1 500 tonnes de carburant par an.
- augmentation du temps et de la surface d'exposition au bruit.

→ La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) soulève les difficultés suivantes

:

- méthode de décollage hors norme par rapport aux procédures antibruit réglementaires ;
- émergence de problématiques nouvelles impactant la sécurité : gestion de l'appareil, de la cabine, de l'altitude de transition, de déroulé des check-lists ;
- prolongation de la phase de faible manoeuvrabilité de l'avion. ;
- réduction des distances d'espacement entre aéronefs pouvant générer des conflits et des turbulences de sillage ;
- augmentation du temps d'exposition au bruit ;
- augmentation de la consommation de carburant.

Compte tenu des limites précédemment exposées, notamment en matière de sécurité des vols, la DGAC n'envisage pas à court terme d'adopter la procédure PRISALT.

- En revanche, M. Bourgin (DSNA) propose la mise en place d'un groupe de travail pour poursuivre la réflexion sur de nouvelles méthodes de conduite de vol, alternatives à l'OACI, pour réduire les nuisances sonores.

Etant précisé que ces nouvelles méthodes devront maintenir un niveau de sécurité et de fluidité du trafic au moins équivalent à celui d'aujourd'hui.

Ce groupe de travail serait composé de professionnels (principalement commandants de bord des compagnies aériennes et de la DGAC) et d'un représentant des collèges des élus et des associations.

Le calendrier proposé pourrait être le suivant : 3 réunions du groupe de travail (fin septembre 2019, novembre 2019, 1^{er} trimestre 2020) avec un point d'avancement à la CCE de décembre 2019 et un rapport final à la CCE de juin.

➤ Questions ou observations

- M. Alison (ACNAB) ne peut que soutenir un groupe de travail dont l'objet est de progresser sur les procédures de moindre bruit. Par ailleurs, M. Alison demande si les courbes de bruit sont en LAeq.

Sur ce point précis, M. Bourgin (DSNA) n'étant pas acousticien ne peut répondre avec certitude (a priori du L_{Amax}) mais cette précision figure dans le rapport de l'étude.

- M. Carsac (FNE IdF) considère que le groupe de travail est une excellente proposition à condition d'y adjoindre un expert en acoustique indépendant comme Bruitparif.

- M. Offenstein (OYE 349) demande si l'objet du groupe de travail sera également ouvert aux descentes continues.

M. Bourgin (DSNA) précise que ce groupe sera focalisé exclusivement sur les décollages.

- M. Petel, maire de Saint-Germain-lès-Corbeil et co-président de l'association PRISALT, est ouvert à ce groupe de travail puisque ce sera enfin le moyen d'avoir accès aux données et variables techniques de l'étude menée par Airbus, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent.

- M. Serrat, ancien commandant de bord et expert désigné par l'association PRISALT dénonce vivement l'absence de transparence sur les essais effectués par la DSNA et Airbus. Lorsque l'association PRISALT a fait quelques essais, elle a pris soin de prévenir la DSNA. Mais lorsque Airbus a procédé en septembre octobre à des essais, l'association n'a été ni prévenue ni associée.

Il conteste par ailleurs la compréhension de la procédure PRISALT par la DSNA et Airbus dans l'étude menée. La procédure PRISALT ne s'arrête pas à 5 000 pieds. La procédure PRISALT, c'est étendre la procédure anti-bruit jusqu'à 5 000 pieds, rentrée des traînées et continuer la montée le plus rapidement possible jusqu'à 10 000 pieds avec, pendant cette phase, l'interdiction de "directes" comme c'est le cas aujourd'hui. Le point fondamental, c'est l'altitude de 10 000 pieds, et l'interdiction des sorties de trajectoires.

M. Serrat conteste également l'augmentation de la consommation de carburant. Evidemment, si on mesure le carburant à 5 000 pieds au lieu des 3 000 pieds, on aura forcément une augmentation de carburant ! Mais au final la consommation de carburant sera moindre puisque plus l'avion est haut moins il consomme. L'OACI a d'ailleurs reconnu que la montée continue, CCO, permettait à la fois une réduction du bruit et une moindre consommation de carburant. Il ne peut pas y avoir non plus de risque accru de problème moteur puisque la manette des gaz ne bouge pas.

Au terme de sa réponse, M. Serrat fait part de sa volonté de refaire des essais en vol, sans prévenir cette fois-ci la DSNA, pour pouvoir présenter son bilan, comme cela vient d'être fait aujourd'hui par la DSNA.

- Mme Lavaud (ASF) remercie Jean Serrat pour le travail accompli et fait part de son ressenti : une grande "réticence partisane" de l'aviation civile qui n'a pas communiqué tous les éléments de son bilan.

- M. Papin (maire de Lésigny) souhaiterait que la compétence de M. Serrat soit utilisée dans le cadre du prochain groupe de travail.

- M. Petel (Prisalt) soutient la demande exprimée par M. Carsac d'avoir un représentant de Bruitparif dans le groupe de travail.

A ce stade de la discussion, M. le Président remercie l'ensemble des participants pour leur investissement considérable sur cette affaire complexe.

Il note un accord très général pour poursuivre la réflexion sur une autre façon de gérer la conduite de vol au décollage. Il est important que le groupe de travail puisse lever les interrogations et "purger" les sujets. Il ne faut pas que certains aient le sentiment qu'on transfère de la nuisance sur d'autres ou alors, s'il est décidé d'alléger la nuisance subie par les populations les plus touchées pour en transférer un peu plus sur d'autres, il faut que cela se fasse en toute transparence et de manière éclairée.

Par ailleurs, s'il n'est pas question de faire de ce groupe de travail "une CCE bis", il convient toutefois d'élargir un peu sa composition pour éviter une contestation permanente des conclusions de son travail.

- M. Ezanno (BAR France) précise qu'il n'a pas d'avis technique n'étant pas un spécialiste du sujet. Mais aujourd'hui, il semblerait que les travaux de l'aviation civile soient mis en cause par les particuliers". Or M. Ezanno prévient que les 70 compagnies aériennes qu'il représente ne pourront suivre que les procédures de moindre bruit préparées et décidées par les autorités publiques, en l'occurrence l'aviation civile, puisque c'est leur rôle.

M. le Président ne peut que souscrire aux propos exprimés par M. Ezanno : à la fin, ce sont les décisions de l'aviation civile qui s'imposent. Cela ne doit pas exclure toutefois l'échange et la pédagogie.

Au terme de la discussion, il est convenu que la réflexion sera poursuivie en groupe de travail pour trouver d'autres pistes tout en récupérant les travaux déjà effectués. M. le Président demande à M. Bourgin (DSNA) et à Mme Laquière, Sous-préfète de L'Haÿ-les-Roses de préparer le meilleur équilibre en termes de composition et d'organisation des travaux. Un point d'étape sur l'avancement des réflexions du groupe de travail sera fait à la CCE de décembre.

7. Questions diverses

- Demande d'une étude d'impact de l'aéroport de Paris-Orly

M. Alison (ACNAB) réitère sa demande (*cf infra page 5*) d'une étude d'impact de l'aéroport de Paris-Orly à horizon 2025 et demande à lire le courrier adressé à M. le Préfet.

M. le Président accepte cette lecture mais précise qu'il ne faudrait pas que cela devienne une habitude de lire en séance un courrier qui lui aurait été adressé le matin même.

(lecture du courrier)

- Demande d'organiser les prochaines CCE en alternant entre les deux Départements Essonne et Val-de-Marne (demande exprimée par Mme Vermillet – CD 91)

M. le Président note volontiers cette demande et propose d'étudier sa faisabilité.

Au terme de la réunion, M. le Président rappelle les quatre engagements pris en séance qui pourront constituer l'ordre du jour de la prochaine CCE :

- Point d'avancement sur l'allongement de la piste 3 ;
- Présentation du rapport de l'ADEME ;
- Opportunité de la révision du PGS ;
- Point d'avancement des réflexions du groupe de travail sur les pistes alternatives ou la suite de PRISALT.

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

(La séance est levée à 12 heures 30)