

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

\*

## Compte rendu de la séance du 20 novembre 2018

La séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne, de 15 heures à 20 heures 15, sous la présidence de M. Laurent Prévost, Préfet du Val-de-Marne.

Après vérification du quorum et la présentation des nouveaux membres de la CCE de Paris-Orly (M. Lacote, Directeur de l'aéroport, Mme Martin, sous-directrice du Développement Durable de la DGAC, les nouveaux membres du collège des collectivités territoriales), M. le Président Prévost aborde le premier point inscrit à l'ordre du jour.

### 1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 7 novembre 2017

M. le Président soumet le procès-verbal de la réunion aux observations des participants.

Les observations et demandes des associations, non liées directement au contenu du procès-verbal, ont porté sur les points suivants :

- les délais de transmission des comptes rendus : les comptes rendus des réunions sont transmis trop tardivement aux membres de la Commission (*M. Carsac, M. Offenstein, Mme Lavaud*)

- l'ordre du jour : il conviendrait que l'ordre du jour de la CCE soit transmis au moins un mois et demi à l'avance aux participants pour qu'ils aient la possibilité de faire valoir leurs remarques (*M. Offenstein*)

- la périodicité des réunions de CCE : la CCE de Paris-Orly devrait être réunie deux fois par an sur le modèle de celle de Paris-CDG (*M. Offenstein, Mme Lavaud*)

M. le Président convient que le compte rendu de la CCE devrait être communiqué plus rapidement et prend bonne note de cette demande pour les prochaines réunions (*cf délai préconisé page 13*)

Sur la périodicité souhaitée des réunions de la CCE, M. le Président est ouvert à ce qu'elle soit calquée sur celle de Paris-CDG s'il y a suffisamment de sujets à traiter. Il attire aussi l'attention de la CCE sur la nécessité, dans l'intervalle des réunions de CCE, de travailler en Comité permanent un certain nombre de questions.

Par ailleurs, M. Offenstein fait observer qu'il n'a pas reçu de réponse à sa demande d'une étude de la moyenne de bruit sur 5 ans à partir des mesures réalisées par les stations de mesure du laboratoire d'ADP.

M. le Président soumet le compte rendu de la CCE du 7 novembre 2017 au vote de la CCE qui l'approuve à l'unanimité.

### 2. Désignation des membres du collège des élus du Comité permanent

Le collège des élus a désigné pour le comité permanent les titulaires et suppléants suivants :

Titulaires : Mme Altman, Mme Dinner, M. Gonzales, M. Bouthier, M. Leclerc, M. Schoettl.

Suppléants : Mme Chavanon, Mme Carillon, M. Papin, M. Bénisti, M. Béneytou, M. Vilain.

Les binômes (titulaire/suppléant) seront constitués après la réunion. La liste des titulaires et suppléants sera communiquée aux membres de la CCE indépendamment de la rédaction du procès-verbal.

### 3. Présentation des évolutions du trafic aérien 2017-2018

M. Lacote, Directeur de Paris-Orly, commente les points saillants de l'activité de la plate-forme en 2018 :

- une croissance dynamique du nombre de passagers transportés (+3,1 %) et une diminution du nombre de mouvements commerciaux (-0,8 %) sur les 9 premiers mois de l'année. Par conséquent l'export moyen continue sa progression pour atteindre 145,5 passagers/mouvement (sur les 9 premiers mois de l'année) ;

- Air France (avec l'ensemble de ses pavillons) représente toujours près de 50 % du trafic de la plateforme ;

- une répartition équilibrée entre les trois grands faisceaux géographiques (National, Europe et International) avec toutefois une baisse tendancielle du faisceau national ;

- principales ouvertures de lignes en 2018 : Pékin, San Francisco et Sao Paulo ;

- une progression de 0,9 point du trafic gros-porteurs qui représente 8,4 % du trafic en 2018. L'essentiel de la croissance du secteur gros-porteurs se faisant sur des appareils de dernière génération (A350, B787).

M. le Directeur de Paris-Orly précise qu'il a entrepris, auprès de chacun des transporteurs, un travail de recensement sur les perspectives d'évolution de leur flotte afin d'établir un calendrier prévisionnel. Il se propose de présenter ce travail, lorsqu'il sera abouti, lors d'une prochaine CCE.

Il précise par ailleurs que près de 50 % du trafic de Paris-Orly est effectué par des compagnies low-cost. Pour conserver leur marge, ces compagnies doivent faire des économies de carburant en s'appuyant sur des appareils de dernière génération.

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

Les débats ont porté principalement sur les sujets suivants :

- le développement des gros-porteurs et leur nuisance sonore ;
- les perspectives de développement de la plate-forme de Paris-Orly ;
- la privatisation du Groupe ADP ;
- la nécessaire mesure de l'évolution du bruit de la plate-forme.

Détail des positions exprimées :

• M. Bouthier (CA Val d'Yerres Val de Seine) fait observer que la constance du nombre de mouvements depuis 3 ans est à relativiser car elle s'explique aussi par des phénomènes conjoncturels (climat, mouvements sociaux, travaux). Surtout le développement du trafic des gros-porteurs se fait principalement sur la tranche horaire 22h-23h30 particulièrement pénalisante pour les riverains.

M. Lacote (Groupe ADP) précise que l'essentiel des avions long-courriers gros-porteurs utilisent principalement la plage horaire 10h-15h. Il propose d'apporter le détail de la répartition des avions par plage horaire lors d'une prochaine CCE.

- M. Papin (Maire-Lésigny) suggère que les avions bruyants d'ancienne génération (type avions de Corsair) ne soient autorisés à décoller qu'à partir de 7h00 jusqu'à 21h00.

- M. Leterme (UASF) s'inquiète du développement de l'activité de Paris-Orly relancé par le projet de privatisation d'ADP, l'arrivée possible de nouvelles compagnies et les travaux effectués de doublement de la capacité d'emport de l'aéroport. Il voudrait des informations précises sur ce sujet ainsi que sur le nombre exact de mouvements et de créneaux de Paris-Orly.

En réponse, M. Lacote (Groupe ADP) précise tout d'abord que le nombre exact de mouvements (mouvements commerciaux/mouvements non commerciaux) est clairement mentionné à la page 7 du document remis. Et le nombre de créneaux potentiellement opérables est de 250 000.

Quant au développement d'Orly, il est très contraint à la fois par le couvre-feu et par le plafonnement des créneaux. La plateforme n'offre pas de perspectives de développement important pour les compagnies, ce qui explique que certains opérateurs nouveaux entrants préfèrent au bout de quelques années se développer sur d'autres plateformes. L'investissement important fait à Paris-Orly n'augmente pas les capacités "de faire" de l'aéroport mais vise à mettre à niveau l'accueil des passagers, aucun investissement n'ayant été fait depuis des années sur cette plate-forme. Quant à la privatisation d'ADP, l'Etat n'a pas opté pour "une vente par appartement" des aéroports franciliens qui aurait pu entraîner une concurrence entre les plateformes. L'approche globale du système aéroportuaire francilien sera donc maintenue. M. Lacote propose que la question de la privatisation d'ADP puisse être inscrite à l'ordre du jour d'une CCE ultérieure.

Mme Martin (DGAC) confirme que la privatisation s'accompagne d'un renforcement du cahier des charges applicable. Le cahier des charges prévoira les modalités suivant lesquelles le gestionnaire exercera ses missions en tenant compte des effets environnementaux de ses activités. Par ailleurs, le couvre-feu et le plafonnement des créneaux ne sont pas remis en cause.

M. Vilain (MGP) souhaiterait que ces deux points essentiels (couvre-feu, nombre de créneaux) puissent être confirmés dans un texte.

- M. Alison (ACNAB) souhaiterait que des éléments factuels de mesure du bruit accompagnent la présentation de l'activité de la plate-forme, notamment sur les gros-porteurs dont la signature acoustique est sensiblement différente des petits porteurs.

En réponse, M. Lacote (Groupe ADP) est ouvert à étudier ce qu'il peut produire sur l'impact des long-courriers pour répondre à cette demande. De la même façon, il se renseignera pour apporter une réponse à la demande formulée par M. Offenstein à la précédente CCE (cf point 1, page 1).

- Mme Altman (MGP) signale la tendance à l'augmentation du bruit dans certains secteurs de Villeneuve-Saint-Georges qui sont hors PGS. Elle mentionne également des infractions au couvre-feu et des cas de non-respect des trajectoires. Elle souhaiterait l'accélération du renouvellement des flottes des compagnies (notamment Corsair) car il y a une nette différence de bruit entre les anciennes et les nouvelles générations d'aéronefs.

M. Leblanc (ACNUSA) précise, en réponse, que ses services relèvent en moyenne une cinquantaine de manquements par an sur la plate-forme d'Orly qui sont essentiellement des non-respects de VPE et quelques affaires d'utilisation abusive de moteurs auxiliaires (APU). Il y a encore "trop de manquements". Parmi les dossiers en cours d'instruction, un seul concerne une violation de couvre-feu.

- M. Gonzales (CR IDF) dénonce la stratégie d'accueil des gros-porteurs qui, en un an, ont progressé de 12 % pour atteindre 8,4 % du trafic de la plate-forme. L'augmentation de l'emport moyen n'est pas "vertueuse" comme il a été indiqué puisque, du fait des gros-porteurs, l'augmentation des nuisances sonores sur Villeneuve-le-Roi a progressé en 6 ans de +0,6 dB (cf étude Bruitparif).

- M. Ratter (Avion) demande des précisions sur le taux de remplissage des gros-porteurs.

- M. Josso (Pégase) se félicite des progrès observés dans la communication des informations par ADP. Il pense que la hausse de l'emport moyen et le plafonnement des mouvements sont aussi des progrès. Mais M. Josso (Pégase) estime que plusieurs sujets devraient être factuellement approfondis, notamment : gros-porteur signifie-t-il automatiquement plus de bruit ? la privatisation entraînera-t-elle une augmentation du trafic ? Car il y a des inquiétudes réelles sur ces sujets.

- M. Lacote (Groupe ADP) se déclare tout à fait ouvert à partager les informations en toute transparence pour progresser factuellement dans les échanges comme le souhaite M. Josso (Pégase).

Sur le taux de remplissage des gros-porteurs, M. Lacote précise que tous les pavillons français opérant sur les Dom-Tom et les Caraïbes sont en train de lutter pour continuer à exister et ne peuvent par conséquent se permettre des taux de remplissage de leurs long-courriers inférieurs à 90 %.

Sur l'emport moyen, l'emport moyen a progressé sous l'effet à la fois d'un meilleur remplissage et d'une augmentation de la capacité des avions. L'amélioration de l'emport moyen touche toutes les catégories d'avions et notamment les moyen-courriers (ex : remplacement des A320 par des A321). La dynamique n'est pas tirée que par les long-courriers.

- M. Benisti (MGP) précise que la Métropole a engagé un travail de réflexion sur les aéroports franciliens. Il y aura dans les années à venir une forte augmentation du trafic passagers par le biais des low-cost. Compte tenu du plafonnement des créneaux de Paris-Orly, cette augmentation se fera par l'augmentation de la capacité des avions et par conséquent un développement des nuisances sonores. Pour M. Benisti, il convient d'avoir un débat sur les perspectives de développement de la plateforme avec l'accompagnement de l'ACNUSA.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay) souligne que les populations sous les avions supportent de moins en moins un bruit qui ne faiblit pas. Parfois il y a des séquences de décollage ou d'atterrissage d'avions à la suite des uns des autres avec moins de quarante secondes de calme entre deux avions. Il conviendrait d'avoir des indicateurs de bruit prenant en compte les événements sonores.

M. Lacote (Groupe ADP) précise que pour des raisons de sécurité, le contrôle aérien ne peut accepter plus de 38 mouvements/heure, soit 70 à 90 secondes entre deux avions. M. Leclerc indique bien qu'il parlait de "période de calme entre deux avions".

- M. Leterme (UASF) dénonce les perspectives de doublement du trafic qui ont été annoncées avec des conséquences terribles en termes de nuisance sonore et de pollution de l'air et les transferts de nuisances qui sont organisés. En particulier, il attire l'attention sur le niveau de nuisance subi par la zone de Sénart qui résulte d'un transfert de nuisance inacceptable.

Au terme du débat sur ce point, M. Lacote (Groupe ADP) précise qu'il va regarder les informations disponibles sur les principaux thèmes abordés qu'il pourra partager avec la commission pour progresser dans les échanges.

#### 4. Point sur le dispositif d'aide à l'insonorisation

Mme Martin (DGAC) fait tout d'abord un point des dossiers en cours de traitement (*cf document distribué*). Elle souligne, en conclusion de ce point qu'il n'y a plus à ce jour de liste d'attente pour les demandes d'aide, ni pour les diagnostics ni pour les demandes de travaux. Désormais, le traitement des dossiers à Paris-Orly est fluide.

Après avoir détaillé les réunions de CCAR de Paris-Orly tenues depuis juin 2017, Mme Martin rappelle que, depuis la mise en place du dispositif, au total 26 617 logements ou locaux ont été insonorisés pour un montant d'aide dépensé de 252 M€. A ce jour, 12 000 logements ou locaux restent à insonoriser.

Puis M. Changrenier (Groupe ADP) commente une vidéo de présentation du nouvel outil développé par son service permettant de visualiser géographiquement l'ensemble des dossiers traités depuis l'origine et les bâtis restant à insonoriser.

M. Changrenier précise que l'outil de visualisation sera ouvert au grand public début janvier. Il sera accessible sur les sites *entrevoisins.org* et *aideinsono.fr*. Il permettra à chaque riverain de se géolocaliser par rapport aux zones de PGS. Mais l'outil ne pourra pas lui indiquer immédiatement lors de la consultation si son logement est éligible ou non.

Aujourd'hui, il manque à la version bêta une couche de renseignement sur les établissements sanitaires et sociaux et d'enseignement. Lorsque cette couche supplémentaire sera installée, ADP se rapprochera des services d'urbanisme des communes pour identifier d'éventuelles contraintes de PEB.

Cet outil, disponible en janvier 2019, permettra d'engager une démarche proactive de communication avec les communes concernées afin de mettre sur pied des actions et des réunions ciblées d'information et d'encouragement aux dépôts des dossiers. Des plans d'action seront donc programmés dans le temps.

Les questions ou observations de la Commission ont porté sur les principaux sujets suivants :

- la révision et l'extension du PGS
  - la perte de crédibilité du dispositif
  - l'assouplissement nécessaire de la règle d'antériorité
  - l'assouplissement des exigences des ABF
- la révision ou l'extension du PGS

Mme Lemonon (Éole) souligne une incohérence du PGS actuel en bout de piste 4 : il y a un "trou" dans le PGS sur Thiais et Choisy-le-Roi, survolé par les avions où les habitants n'ont droit à aucune aide. Pourtant, il y a quelques années, les locaux situés dans cette zone étaient éligibles (c'est le cas de Mme Lemonon). Les riverains concernés ne comprennent pas car les logements sont véritablement sous les avions. Mme Martin (DGAC) prend note de ce cas particulier pour l'étudier précisément.

MM. Papin et Leterme demandent un élargissement du PGS pour tenir compte de l'évolution des nuisances résultant des gros-porteurs et/ou de la modification des trajectoires des avions qui exposent de nouvelles populations au bruit et à la dévalorisation de leurs biens (Lésigny, Férolles, Servon, Brie-Comte-Robert, etc.).

M. Leblanc (ACNUSA) précise que l'ACNUSA s'est prononcée pour une réévaluation des PGS tous les 5 ans sans forcément que cette dernière n'entraîne une révision automatique du PGS pour éviter qu'il y ait des perdants.

- la perte de "crédibilité" du dispositif d'aide

Plusieurs élus ou représentants associatifs (MM. Offenstein, Gonzales, Josso, Leclerc...) soulignent la "résignation" et le manque de crédibilité du système résultant de

plusieurs paramètres : le reste à charge trop important pour les populations défavorisées du fait de l'abandon du taux à 100 %, l'absence de révision des plafonds, la non prise en compte des coûts de désamiantage, les délais d'attente qui ont découragé les populations, la diminution du nombre de réunions de CCAR par an qui est passé de 4 à 2.

En conséquence, ils demandent un retour au taux d'aide à 100 %, la révision des plafonds, l'extension de l'aide aux locaux qui ont déjà bénéficié de l'aide il y a 10 ou 15 ans avec des solutions d'isolation désormais obsolètes, la réévaluation du montant d'aide pour l'isolation des toitures.

- l'assouplissement de la règle d'antériorité

Pour que les propriétaires qui ont construit en 1975 des pavillons sans être informés par les services instructeurs de l'existence puissent enfin bénéficier d'une aide à l'insonorisation (MM. Offenstein et Josso).

- l'assouplissement des exigences des ABF

A Villeneuve-le-Roi en zone AVAP, les ABF exigent pour les portes et fenêtres du bois et refusent le PVC et l'aluminium. Les riverains renoncent aux travaux du fait du surcoût trop important (Mme Altman).

M. le Président recommande des opérations groupées qui permettent d'élever le taux d'aide et d'aller sur des matériaux évoqués.

- réaliser une étude auprès des riverains

Pour mieux connaître les motifs des riverains qui n'ont pas sollicité l'aide pour mieux orienter les actions futures (M. Philippe).

Au terme du débat, Mme Martin (DGAC) indique que l'ensemble des points précédents évoqués ont été remontés à Mme la Ministre lors des Assises du Transport Aérien. A la clôture de ces Assises, Mme la Ministre prendra position sur tout ou partie de ces demandes.

M. le Président souligne pour l'instant la nécessité de faire vivre le dispositif dans son cadre actuel en faisant savoir aux riverains qu'il fonctionne aujourd'hui et que des outils nouveaux ont été développés. Par ailleurs, M. le Préfet demande à Mme la sous-préfète qui anime les CCAR de prévoir une réunion supplémentaire de cette instance pour réfléchir aux ajustements éventuels du dispositif qui pourraient être opérés sans toucher au périmètre ou au taux de l'aide à l'insonorisation.

## **5. Bilan de la mise en service de la procédure RNAV de départ en configuration de vent face à l'est depuis la piste 08**

M. Bourgin (DGAC/DSNA) rappelle en introduction l'historique de la concertation opérée depuis 2016 jusqu'à la mise en service de la procédure RNAV le 16 août 2018.

Il précise ensuite l'objectif poursuivi de la nouvelle procédure : faire en sorte que les communes urbanisées entre Orly et la Croix de Sénart soient moins survolées en privilégiant le survol de la forêt de Sénart, la poursuite de cet objectif impliquant l'abandon de moyens de radionavigation au sol au profit de moyens satellitaires.

Il commente enfin, à l'aide de cartes de chevelus (*cf document distribué*) la situation avant et après la mise en service de la procédure RNAV. Il fait observer que, depuis la mise en place de la procédure, le flux des avions est mieux orienté vers le survol de la forêt. Le paramétrage dans les ordinateurs de bord des avions permet donc de réaliser l'objectif poursuivi.

Des représentants des élus et des associations (MM. Papin, Bouthier, Van Hoegarden) s'interrogent sur des survols (barre bleue en haut à droite du virage) qui apparaissent depuis la

mise en place de la procédure. Or, ces avions qui vont vers l'est n'apparaissaient pas sur la carte avant la mise en place de la nouvelle procédure.

M. Bourgin (DGAC/DSNA) n'a pas d'explication à proposer. Il confirme que les vols vers l'Est existaient bien avant le 16 août 2018. A fin démonstrative, la carte a été allégée pour mieux faire apparaître les départs concernés par la procédure. Il va regarder ce point et transmettre la carte sans ces allègements.

Certains représentants d'associations (MM. Carsac, Leterme) dénoncent un transfert de nuisances qui mécontente tout le monde. Le point PO 082 est-il le seul point obligatoire ? Le point PO 181 est-il abandonné donnant ainsi la possibilité à des avions de pouvoir aller où ils veulent ?

M. Bourgin (DGA/DSNA) rappelle qu'à partir du point PO 082 les avions sont en virage et visent le point PO 181 pour survoler la forêt de Sénart plutôt que les zones urbanisées entre la forêt de Sénart et le VPE. Précisément, on a l'assurance que les avions sont en capacité de rejoindre le point PO 181, ce qui n'était pas le cas avec la procédure conventionnelle basée sur les moyens de radionavigation au sol.

M. le Président souligne que ce changement est intervenu après plus de deux ans de réflexions et de concertation.

**6. Réflexions et projets en cours sur l'optimisation des procédures de décollage : introduction par M. BOURGIN (DGAC/DSNA) ; puis présentation du projet PRISALT par M. SERRAT, en qualité d'expert mandaté par les associations de riverains sur ce projet ; présentation par M. LE MOING, ingénieur AIRBUS de l'étude conduite par AIRBUS à la demande de la DSNA.**

Evaluation de l'impact bruit et consommation de la procédure PRISALT au départ de la piste 08 de Paris-Orly (étude Airbus réalisée à la demande de la DSNA)

▪ M. le Moing (Airbus) rappelle l'objectif de l'étude réalisée à la demande de la DGAC : comparer l'impact sonore et de consommation de la procédure PRISALT au départ de la piste 08 par rapport à la procédure normale.

La procédure PRISALT se distingue de la procédure normale par une réduction de la poussée de 1 500 jusqu'à 5 000 pieds (au lieu de 3 000 pieds pour la procédure normale).

3 types avions ont été étudiés : A320, A330-300, A350.

Paramètres de la modélisation :

- Poussée maximale au décollage (Toga)
- Conditions moyennes de température et de vent identiques
- Analyse du bruit sur 3 points spécifiques : micro1 = Limeil-Brévannes ; micro2 = PO 082 ; micro3 = Brie-Comte-Robert

▪ Les résultats obtenus par modélisation :

Pour l'A320 :

- Diminution notable du bruit (-4dB) au point micro1
- Diminution du bruit (-1,1dB) au point micro 2
- Impact neutre au point micro 3
- Augmentation de la consommation de l'ordre de 20 kg
- Réduction de la largeur de l'empreinte sonore au point micro1 à 65 dB et plus encore à 70 dB.

Pour l'A330 :

- Impact neutre aux points micro1 et micro3
- Diminution du bruit au point PO 082

- Augmentation de la consommation de l'ordre de 110 kg
- Pas de réduction significative de l'empreinte sonore à 65 dB et réduction de la longueur de l'empreinte sonore à 70 dB.

Pour l'A350 :

- une réduction notable du bruit (-3 dB) au point PO 082
- une réduction du bruit (-1 dB) sur micro2
- pas de différence significative sur micro3
- une augmentation de la consommation de 85 kg
- une empreinte sonore relativement identique à 65 dB et une réduction de l'empreinte sonore à 70 dB

Au terme de la présentation, M. Alison (ACNAB) demande s'il peut se mettre en contact après la réunion avec M. le Moing pour échanger sur certains points techniques, comme par exemple la mesure énergétique en Lden du bruit émis pour tenir de la durée de la phase de décollage (accord de M. le Moing).

M. Bourgin (DGAC/DSNA) précise qu'un rapport final comprenant également les autres scénarii étudiés (décollage en mode flexible, contraintes de réduction de bruit à tel ou tel endroit) sera remis aux membres de la CCE courant janvier/février. Puis une réunion se tiendra avec le contrôle aérien pour mieux analyser les difficultés et les possibilités de gestion des flux que soulèverait la généralisation de PRISALT (risques d'encombrement puisque la prise d'altitude se fait au détriment de la vitesse). Ensuite, au vu de tous les éléments, il sera décidé de l'opportunité de conduire des opérations en temps réel avec en particulier des mesures des incidences sonores et de pollution de l'air de cette procédure. Un point sera fait sur l'évolution de la réflexion lors d'une prochaine CCE.

Présentation du projet PRISALT par M. Serrat, expert mandaté par les associations (pour le détail de la présentation, cf planches distribuées)

M. Serrat insiste en particulier sur les éléments suivants :

Le rapport de l'OACI dès 2014 indiquait que *"l'application de la montée continue et de la descente continue... conduit à une baisse de l'exposition au bruit ainsi qu'à la réduction de la consommation de carburant et donc des gaz à effet de serre"*. Cette conclusion s'appuie sur des études et des mises en pratique de ce type de procédure (CCO). L'aéroport de Bâle-Mulhouse applique déjà la montée à pente maximale jusqu'à 5 000 pieds.

Jusqu'à 3 000 pieds, la procédure de montée à pente maximale n'apporte aucune modification par rapport à la procédure de décollage actuelle. Ce qui signifie que jusqu'à 3 000 pieds, la procédure proposée ne changera rien pour les communes survolées.

Quand on veut évaluer la consommation, il faut se méfier des conclusions hâtives. Selon que l'on calcule sur une distance ou sur un temps, la consommation peut différer. Plus un avion monte haut, moins il consomme. Par exemple, un 747 au décollage est à 12 tonnes/heure mais, entre 3 000 et 10 000 pieds, la baisse à l'heure est de 1,4 tonnes.

Détail de la proposition : phase de montée jusqu'à 1 500 pieds ; de 1 500 à 5 000 (contre 3 000 pieds pour la procédure anti-bruit actuelle), réduction de la manette à la poussée pour privilégier la montée au détriment de la vitesse ; à partir de 5 000 pieds phase de réaccélération pour rentrer les becs et les volets. Dans un deuxième temps, si le contrôle aérien le permet, il est envisagé d'inciter les compagnies aériennes à privilégier la montée jusqu'à 10 000 pieds en leur offrant la possibilité de trajectoires directes à partir de cette altitude.

En synthèse, M. Serrat souligne les avantages clés de la procédure proposée : baisse de la nuisance sonore, réduction de la consommation et par conséquent de la pollution, pas de transfert des nuisances sur les voisins, respect des engagements de l'OACI et du Grenelle de l'environnement.

Au terme de l'exposé, M. le Président sollicite les observations de la Commission :



- M. Fouchet (FNAM) souhaiterait au nom des compagnies aériennes que la procédure continue d'être investiguée sur les points suivants : sur la question des nuisances sonores et du risque d'extension du bruit à des nouvelles populations (un avion plus haut fait moins de bruit mais le cône de diffusion du bruit risque d'être plus important) ; sur les risques de pollution de l'air en gaz à effet de serre et en particules fines (l'augmentation de la consommation de carburant multipliée par le nombre de décollages sur une année peut s'avérer non négligeable) ; enfin sur les aspects de sécurité des vols du fait de la plus forte sollicitation des moteurs par cette procédure.

- Plusieurs représentants d'associations (M. Offenstein - OYE 349, M. Josso - Pégase) et d'élus (Mme Dinner CD 94) expriment les mêmes inquiétudes : crainte d'une extension des nuisances sonores en durée et en périmètre par augmentation du cône de diffusion du bruit et crainte aussi d'une augmentation de la pollution de l'air.

Au contraire, Mme Lavaud (Forum sud-francilien) s'étonne de cette levée de boucliers quand il s'agit de mettre en application une préconisation de l'OACI.

- M. Bourgin (DGAC/DSNA) précise que les études vont se poursuivre sur tous les sujets d'inquiétude évoqués plus haut (bruit, pollution, sécurité, type de poussée au décollage...) et bien évidemment la Commission sera tenue informée du développement de ce dossier.

M. le Président suggère, s'il est possible de tenir une prochaine CCE avant l'été, de faire un point d'étape des réflexions et travaux qui auront été entrepris sur ce sujet.

## **8. Création d'une nouvelle procédure d'arrivée sur la piste 3 en configuration de vent face à l'Est (avis de la Commission)**

M. Bourgin (DGAC/DSNA) précise qu'il n'y a pas aujourd'hui d'approche ILS sur la piste 3 (08/26). Un ILS complet de 3<sup>ème</sup> catégorie, utilisable quelles que soient les conditions météorologiques, sera installé sur cette piste à l'occasion des travaux de l'été et de l'automne 2019. La procédure ILS sera alignée sur la procédure satellitaire GNSS déjà publiée. Par conséquent, l'utilisation de l'ILS n'apportera aucun changement dans les conditions de survol et d'utilisation de la piste.

Un avis de la CCE puis de l'ACNUSA est nécessaire pour mettre en œuvre cette décision.

La CCE se prononce en faveur de cette mesure à la majorité de ses membres (1 voix contre).

## **7. Point sur les travaux de reconstruction de la piste 3**

M. Lacote (Dir Paris-Orly) présente tout d'abord le détail des travaux à réaliser sur la piste 3 (*cf slide de présentation*).

Il s'agit de travaux de rénovation très importants (plus de 100 M€) compte tenu de la vétusté de la piste (fréquents départs de matériaux) et des enjeux de mise en conformité réglementaire. Les travaux H24, 7 jours sur 7, vont s'étaler sur 18 semaines et auront lieu, du fait des contraintes météorologiques, du 28 juillet au 2 décembre 2019. Pendant la première phase de travaux de 5 semaines (du 28 juillet au 2 septembre), la piste 02/20 sera fermée du fait des travaux pour rénover la portion au croisement de la 02/20 et de la 08/26.

Puis M. Bourgin (DGAC/DSNA) mentionne les principales conséquences de la fermeture de la piste 08/26 sur les flux de trafic :

- Les décollages face à l'est de la piste 06 (durée : toute la période des travaux, soit 4 mois) vont entraîner une forte augmentation des survols de plusieurs communes du Val-de-Marne. La zone de Lésigny devrait être également touchée du fait de l'absence de VPE dans

cette configuration. Il est actuellement étudié s'il est possible d'avoir une réglementation provisoire.

- En configuration face à l'ouest, la 26 étant inutilisable (du mois d'août à fin novembre), le trafic se reportera sur la piste 24 avec un décalage du flux vers le nord de la Seine-et-Marne et l'axe de piste en Val-de-Marne.

- Dans l'Essonne, par rapport aux précédents travaux qui avaient beaucoup affecté ce département, il n'y aura que les décollages en piste 20 face au sud qui sont des flux assez étroits et élevés.

Les questions ou les observations de la Commission ont porté sur les points suivants :

L'information : L'ensemble des élus et des représentants associatifs insistent pour qu'une information soit diffusée le plus en amont possible afin de prévenir les populations sur les changements de flux de trafic. M. le Président et M. Lacote (Dir Paris-Orly) confirment qu'une plaquette d'information sera réalisée et des réunions avec les élus et les associations organisées dès le début de l'année 2019.

Les vols supprimés ou déviés sur Paris-CDG : M. Bourgin (DGAC/DSNA) souligne que les conditions de gestion du couvre-feu seront identiques, ce qui impliquera de détourner sur Paris-CDG les quelques vols qui risqueraient d'entacher la période de couvre-feu. Il est difficile pour l'instant de faire une évaluation. On prévoit en moyenne entre 5 et 10 vols de repositionnement sur Paris-Orly dès l'ouverture des pistes. Quant aux vols "abattus", au final ils seront sans doute plusieurs milliers puisque les vols programmés pour août et septembre sont très sensiblement inférieurs aux volumes habituels.

La gestion des déchets résultant des travaux : M. Lacote va se renseigner sur les modalités de gestion des déchets résultant des travaux pour en informer la Commission.

L'allongement de la piste 08/26 : "*Pourquoi ne pas avoir profité des travaux de rénovation pour allonger la piste ?*" (question de M. Papin, maire de Lésigny) M. Lacote (Dir Paris-Orly) fait observer que ce projet nécessiterait obligatoirement une étude très approfondie de la DGAC sur l'augmentation des zones d'exposition au bruit du fait des transferts de nuisances potentiels (ex : Morangis, Champlan, etc.). Par ailleurs c'est un projet d'un montant très important et bien supérieur au chantier de rénovation du fait de la nature des travaux à réaliser (enjamber l'aqueduc au seuil de la piste 08).

Autres points :

- la situation de Champlan: les travaux n'auront aucune incidence sur la commune de Champlan

- "*Faut-il s'attendre à d'autres travaux en 2020-2021 ?*" (M. Bétin - Paris-Saclay) : la durée de vie d'une piste se situant entre 8 et 10 ans, il n'y aura pas de travaux de rénovation sur cette période sauf travaux ponctuels d'entretien.

## **9. Présentation du plan d'action établi au titre de l'article 45 de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte**

Mme François, chef de projet Environnement à la Direction Environnement et respect du Territoire du Groupe ADP, présente les grandes lignes du plan d'action de la loi sur la transition énergétique.

L'article 45 de la loi sur la transition énergétique demandait à chaque aéroport acné d'établir un plan d'action et de fixer des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques aux horizons 2020 et 2025. Le plan d'action a été transmis à l'ADEME et à l'ACNUSA en décembre 2016.

Après avoir détaillé les sources d'émissions prises en compte (directes et indirectes), les hypothèses retenues et le modèle de calcul utilisé, Mme François précise que le plan d'action pour les trois aéroports parisiens prévoit des objectifs qui vont au-delà des objectifs fixés par la loi (-10 % en 2020 et -20 % en 2025) :

- GES : -30 % en 2020 ; -24 % en 2025
- NOx : -21 % en 2020 ; -25 % en 2025
- COV : -29 % en 2020 ; -50 % en 2025
- Particules fines : -18 % en 2020 ; -24 % en 2025

Puis sont détaillées les 7 thématiques du plan d'action : efficacité énergétique, énergies renouvelables, les gaz à effet de serre, la flotte interne de véhicules, les actions pour limiter les émissions des avions au sol (moteurs et APU) et véhicules d'assistance en escale, les accès aux aéroports, les actions pour l'amélioration des connaissances (*cf document distribué*).

En synthèse, Mme François conclut sa présentation sur les perspectives du Groupe ADP :

- Renouveler le niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation obtenu par le Groupe ADP depuis 2012 ;
- Mettre à jour les calculs d'émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre en 2020 à partir des données réelles dont on disposera ;
- Définir pour la période 2020-2025 la politique environnementale du Groupe (en cours)
- Atteindre à l'horizon 2030 la neutralité carbone pour les trois aéroports parisiens.

Les questions et observations des participants ont porté sur les points suivants :

#### Airport Carbon Accreditation (ACA) et Cycle LTO

• *Quel est le vérificateur indépendant en charge de la vérification des actions ? (Mme Brochot – FNE)*

Le vérificateur indépendant est D&D Intelligence, listé par le cabinet WSP qui gère l'Airport Carbon Accreditation (Mme François – ADP)

• *Le niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation prend en compte les émissions du cycle LTO. Quelles actions avez-vous réalisées pour diminuer le cycle LTO ? (Mme Brochot – FNE)*

Mme François (Groupe ADP) confirme que le niveau 3 de l'ACA prend en compte le cycle LTO. Mais la loi sur la transition énergétique ne prévoit des actions que sur la partie roulage sur l'aéroport.

M. Téodoro (DGAC) précise que l'ACA fait une distinction entre la cartographie des émissions qui prend en compte toutes les émissions dont celles des tiers (en l'occurrence les avions dans le cycle LTO) et les actions qu'on peut mener. Pour atteindre la neutralité carbone (niveau 3+), il convient d'agir sur son propre périmètre et sur les tiers mais avec des résultats et des exigences différentes.

Mme Brochot (FNE IDF) conteste ce point. M. Téodoro (DGAC) propose de vérifier et d'échanger sur ce point après la réunion.

#### La mesure des émissions

M. Offenstein (OYE 349) conteste l'unité de mesure retenue (le passager transporté) pour évaluer les émissions. C'est masquer la réalité de la pollution qui ne peut s'apprécier qu'en valeur absolue. Dans le PPA 2020, la contribution des aéroports parisiens aux émissions de NOx passera de 7 à 13 %. On ne peut pas dire que les aéroports parisiens sont très vertueux.

M. Alison (ACNAB) demande si, en dehors des calculs, il y a des mesures réelles des émissions pour apprécier la réalité des évolutions. Mme François (groupe ADP) précise qu'il n'est pas toujours possible de faire des mesures sans calcul : la mesure des émissions à partir des stations implantées sur le territoire va se faire toutes sources confondues car il ne sera pas possible de distinguer ce qui provient des avions, des voitures, etc.

#### Les véhicules diesel

*Avez-vous prévu l'élimination totale ou partielle des véhicules diesel qui circulent sur l'aéroport ? (M. Jouannes – ENE)*

Mme François (Groupe ADP) indique que la feuille de route pour la transition énergétique des véhicules comprend trois axes : les véhicules appartenant à la plateforme, les véhicules qui circulent sur la plateforme et le développement des infrastructures (bornes électriques, etc.).

M. le Président propose, compte tenu de l'heure avancée, d'approfondir les échanges lors d'une prochaine réunion.

### **10. Présentation par l'ACNUSA de la démarche engagée dans le cadre de l'étude DEBATS**

M. Leblanc, Directeur de l'ACNUSA présente la méthodologie et l'état d'avancement de l'étude épidémiologique DEBATS.

DEBATS est un programme de recherche épidémiologique destiné à évaluer le bruit des avions sur la santé, notamment sur : les perturbations du sommeil, les impacts cardiovasculaires, les troubles anxio-dépressifs.

L'étude est pilotée par la DGS (Direction Générale de la Santé) et la DGPR (Direction Générale de la Prévention des Risques)

Principaux points abordés lors de la présentation :

- Lancement du programme en 2012.
- L'étude est menée auprès des riverains de 161 communes situées dans le PGS des aéroports de Paris-CDG, Lyon Saint-Exupéry, Toulouse – Blagnac.
- Budget de l'étude : 3,2 M€ sur la période 2012-2019.
- 3 études ont été réalisées : une étude écologique (liens entre le niveau d'exposition au bruit aérien et les indicateurs de santé : consommation de soins/vente de médicaments/mortalité) ; une étude individuelle longitudinale ; une étude sur le sommeil.
- L'étude longitudinale, menée auprès d'un échantillon de 1 244 individus, sur une durée de 4 ans, s'est terminée en 2017. Et l'étude sur le sommeil a été menée auprès de 112 participants volontaires à l'étude longitudinale.
- L'énorme collecte de données a commencé à donner lieu à des analyses et articles intermédiaires. Deux thèses de doctorants seront publiées en 2019 : l'une porte sur les effets de l'exposition au bruit sur la qualité objective et subjective du sommeil des riverains ; l'autre sur l'évolution de l'état de santé des riverains des aéroports.

Le détail de cette présentation est sur le site de l'ACNUSA.

Questions et observations des participants :

- Mme Brochot (FNE IDF) s'interroge sur les suites qui seront données en termes de mesures opérationnelles à l'étude DEBATS.

M. Leblanc (ACNUSA) précise que les deux Directions pilotes (DGS et DGPR) ont été saisies par l'ACNUSA pour les inviter à réfléchir aux suites à donner. DEBATS n'est pas une étude opérationnelle mais un programme de recherche.

- M. Carsac (FNE-IDF) fait part des dernières recommandations de l'OMS à la Commission Européenne concernant la sévèrisation des normes de bruit. Pour le bruit aérien, le niveau de bruit est fixé à Lden 45 dB. 1/6<sup>ème</sup> de la population francilienne concernée subit un niveau de bruit supérieur à la norme préconisée.

Mme MARTIN (DGAC) confirme que les Directions concernées (DGAC, DGS et DGPR) étudient avec la plus grande attention les recommandations de l'OMS, notamment sur la qualité des données servant de support aux recommandations. Il est clair que l'application de telles normes aurait des effets très importants sur les politiques de transport et d'urbanisme.

- M. Offenstein (OYE 349) émet le souhait que l'ADEME puisse présenter son dernier rapport lors d'une prochaine réunion de CEE.

\* \*  
\*

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président propose de tenir une deuxième réunion de CCE avant l'été qui permettra notamment de faire un point d'étape sur certains sujets évoqués et d'en approfondir d'autres. Il rappelle aussi la nécessité de faire vivre le Comité permanent dans l'intervalle des réunions de CCE.

Il préconise que le compte rendu de la présente séance soit transmis fin janvier aux membres de la Commission, étant précisé que son approbation formelle ne sera faite qu'à la prochaine CCE.

Enfin, un tiré à part des représentants du collège des élus au Comité permanent sera communiqué aux membres de la Commission.

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

*(La séance est levée à 20 heures 15)*