

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

*

Compte rendu de la réunion du 7 novembre 2017

La séance s'est tenue à la Préfecture du Val-de-Marne, de 14 heures 30 à 18 heures 30, sous la présidence de M. Laurent Prévost, Préfet du Val-de-Marne.

Après vérification du quorum et la présentation du nouveau Directeur de l'aérodrome de Paris-Orly, Marc Houalla, M. le Président Prévost rappelle les points inscrits à l'ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la CCE du 16 juin 2016

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

Une discussion s'engage à propos des modalités de réalisation du cahier des charges de l'étude socio-économique. Des responsables d'association soulignent que le procès-verbal fait référence à un cahier des charges partagé par "*quelques*" membres représentatifs de chacun des collèges. Or, deux associations seulement ont été conviées pour en discuter.

Le groupe ADP fait valoir que, conformément au souhait du Président Leleu exprimé dans les termes figurant au procès-verbal, plusieurs associations, collectivités territoriales et professions aéronautiques ont été conviées, certes avec un délai de prévenance un peu court, à participer à la discussion sur l'élaboration du cahier des charges. Plusieurs représentants n'ont pas pu se déplacer et seules deux associations étaient présentes.

M. le Président recentre le débat sur le procès-verbal qui est approuvé à l'unanimité des membres de la Commission.

2. Présentation des évolutions du trafic aérien 2016 et des 9 premiers mois 2017

M. Marc Houalla, Directeur de Paris-Orly, commente les points saillants de l'activité sur les périodes considérées, à savoir :

- une progression de l'emport moyen en passagers de +3,8 % en 2016 résultant d'une augmentation du nombre de passagers transportés (+5,3 %) plus forte que celle du nombre de mouvements (+1,4 %).

Tendance confirmée sur les 9 premiers mois de 2017 avec une hausse de l'emport moyen en passagers encore plus forte (+5,1 %), conséquence d'une baisse du nombre de mouvements (-1,7 %) et d'une progression parallèle du nombre de personnes transportées (+3,3 %).

Deux raisons principales à la progression de l'emport moyen :

- l'élévation du taux d'emport des compagnies aériennes, certaines compagnies atteignant désormais des taux moyens de 95 % (ex : Transavia, EasyJet) ;

- le renouvellement des flottes par des avions de capacité un peu plus importante (ex : remplacements des A320 par des A321 Néo) et de moindre nuisance sonore.

- un volume d'environ 3 000 mouvements non commerciaux par an (avions d'Etat, vols sanitaires) s'ajoute au trafic commercial (235 453 mouvements commerciaux en 2016)

- Plus de 90 % des compagnies aériennes opèrent des moyen-courriers (dont la version maximale est le A321), les principaux faisceaux géographiques étant l'Europe, le National et l'Afrique.

- Une diminution régulière des avions les plus nuisants en termes de gêne sonore (catégories acoustiques de 1 à 3) pour atteindre en 2017 0,05 % du nombre total d'avions de la plate-forme.

Au terme de la présentation de M. Houalla, M. le Président ouvre le débat aux questions ou observations des participants qui ont porté sur les points suivants :

- *les flottes bruyantes de certaines compagnies et la nuisance des gros porteurs :*

Sont mises en cause en particulier la flotte de la compagnie Corsair composée d'avions bruyants - qu'en est-il du projet de renouvellement de sa flotte ? (M. Papin maire de Lésigny) - et celle de Transavia composée notamment de B-737. Aéroports de Paris a évoqué le remplacement de A320 anciens par des A321 Néo moins bruyants. Mais combien y-a-t-il exactement d'avions de ce type sur Paris-Orly ? (M. Offenstein de OYE 349)

Plusieurs représentants (M. Gonzales - Maire de Villeneuve-le-Roi, M. Offenstein - OYE 349) s'inquiètent et dénoncent le développement des gros porteurs plus bruyants que les moyens porteurs en particulier en phase de décollage.

Sur le projet de renouvellement de la flotte de la Cie Corsair, M. Houalla (Groupe ADP), compte tenu de sa nomination très récente, ne peut fournir de précision mais s'engage à documenter ce point.

Sur les gros porteurs, il s'engage également à fournir à la prochaine CCE un décompte des gros porteurs utilisant la plate-forme de Paris-Orly.

Plus généralement, M. Houalla propose d'établir avec l'aide des compagnies aériennes une typologie détaillée de leur flotte et de leur ancienneté.

- *l'objectif de 40 millions de passagers :*

Le groupe ADP a fait part dans la presse de son objectif d'atteindre à terme 40 millions de passagers transportés par an. Comment compte-t-il réaliser cet objectif ? (M. Offenstein OYE 349)

M. Houalla (Groupe ADP) précise que l'augmentation du nombre de personnes transportées ne pourra se faire que par une augmentation régulière de l'emport moyen des avions. Si par exemple l'utilisation par les compagnies des A321 à 200 à la place des A320 et B737 se généralise, on pourrait, sur une base de 230 000 mouvements annuels, se rapprocher de cet objectif.

- *Les JO de 2024 et l'Exposition Universelle de 2025 :*

Comment Aéroports de Paris compte-t-il gérer l'afflux de touristes lors des JO de 2024 et peut-être de l'Exposition Universelle de 2025 ? (M. Leclerc CA Paris-Saclay)

M. Houalla (Groupe ADP) précise que les études réalisées sur les JO antérieurs montrent qu'il n'y a pas au global d'augmentation substantielle de touristes transportés mais plutôt un phénomène de substitution des touristes olympiques aux touristes habituels. Quant à l'Exposition Universelle, il est encore trop tôt pour en parler.

- *Des nouvelles compagnies aériennes à Paris-Orly ?*

De nouvelles compagnies aériennes vont-elles rejoindre l'aéroport de Paris-Orly (M. Leterme - UASF)

M. Houalla (Groupe ADP) fait observer que ce n'est pas ADP mais l'entité COHOR qui gère les créneaux et donc décide des compagnies qui vont venir s'installer sur la plate-forme. Aujourd'hui, les 250 000 créneaux sont alloués. Prochainement, à sa connaissance, seuls 6 créneaux pourraient être libérés (1 créneau délaissé par la compagnie aérienne Rossiya Russian Airlines et 5 créneaux disponibles du fait de la faillite de Air Berlin).

- *Les statistiques de trafic*

En 2016, la plate-forme de Paris-Orly a connu 6 semaines de travaux qui ont impacté le trafic. Dès lors la comparaison du trafic 2016 avec celui de 2015 risque d'être biaisée. Il en va de même en 2017. Il conviendrait d'effectuer des comparaisons sur des périodes comparables (*M. Caterini – ANA*)

M. Houalla (Groupe ADP) prend note de cette observation et complètera les données fournies en fournissant des comparaisons mensuelles pour comparer ce qui est comparable.

- *Mesure de bruit et baisse du trafic*

La station de mesure de Bruitparif de Sucy-en-Brie enregistre sur le mois de septembre 2017 une augmentation en moyenne du bruit alors qu'on enregistre sur la période moins de mouvements (*M. Offenstein – OYE 349*)

M. Houalla (Groupe ADP) précise que les conditions météorologiques sur une période donnée peuvent grandement influencer la mesure du bruit en point donné mais qu'au global de l'année l'enveloppe sonore devrait avoir baissée.

M. Offenstein (OYE 349) souhaiterait que soit réalisée une étude de la moyenne du bruit sur 5 ans par le Laboratoire d'ADP à partir de toutes les stations de mesure de bruit.

3. Point de situation sur les évolutions de trajectoires

Le non respect des trajectoires :

M. Bourgin (DSNA), à la demande de M. le Président, répond préalablement à la question soulevée, lors du point précédent de l'ordre du jour, sur le non-respect des trajectoires par les aéronefs à Paris-Orly (*M. Leterme - UASF*)

M. Bourgin (DSNA) précise que le dispositif de circulation aérienne fait l'objet d'une surveillance constante de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord et de l'ACNUSA qui vérifient que les trajectoires se font conformément aux règles établies. Le système peut être critiqué mais tout manquement des aéronefs fait l'objet de sanctions aux compagnies qui peuvent monter jusqu'à 40 000 €.

M. Schoettl (Maire de Janvry) fait état d'un manque d'information sur les sanctions prononcées et demande, dans un souci de transparence, qu'un bilan annuel des sanctions infligées soit communiqué.

Mme Pillan (DGAC) rappelle la procédure du dispositif de sanctions : relevés des infractions par l'Aviation Civile, instruction des dossiers par l'ACNUSA, analyse en séance plénière par un collège de membres associés (représentants d'associations de riverains et de professionnels de l'aéronautique) et décision par l'ACNUSA. L'ACNUSA édite un rapport annuel faisant un bilan du nombre et des montants des sanctions prononcées. Par ailleurs sont accessibles en ligne sur le site de l'ACNUSA les informations détaillées et individualisées des amendes infligées (compagnie, nature de l'infraction, montant de l'amende, etc.)

- Concertation relative au projet de modification des départs ouest et nord piste 08/06

M. Bourgin (DSNA) fait un point d'information des propositions étudiées dans le cadre de la concertation relative au projet de nouvelle procédure des départs piste 08/06 face à l'est soumis à la CCE du 16 juin 2016.

3 propositions en provenance des territoires du Nord de l'Essonne (élus locaux et associations) ont été reçues et étudiées par la DSNA :

- le déplacement d'un point de navigation (PO181) pour que les avions soient plus à la verticale des étangs au lieu de survoler la partie urbanisée de la ville de Ris ;

- le déplacement de la totalité du flux de départs vers l'ouest et les Antilles vers le point ABORO. Cette proposition depuis a été retirée par les territoires et représentants associatifs qui l'avaient déposée.

- un nouveau protocole de conduite des avions (PRISALT), à trajectoire identique, visant à privilégier la pente de montée en altitude au détriment de la vitesse (à poussée identique des moteurs), ceci afin de réduire le bruit perçu au sol. L'expérimentation de ce nouveau protocole a été réalisée sur deux mois du 1^{er} septembre au 31 octobre. 5 vols ont été testés du fait des conditions météorologiques offrant peu de configurations face à l'est.

Le rapport d'étude de l'ensemble des propositions est en cours de réalisation. Les conclusions en seront présentées prochainement lors de deux réunions d'information : l'une pour les communes de l'Essonne, l'autre pour celles du Val-de-Marne, en présence des préfets des départements respectifs.

Si le projet devait être significativement amendé, il serait soumis à l'avis de la CCE de Paris-Orly en 2018.

Puis M. Bourgin (DSNA) rappelle les critères d'acceptabilité à l'aune desquels les propositions seront analysées : pas de mise en cause de la sécurité ou de la fluidité du trafic ; conformité avec les spécifications RNAV ; pilotabilité avérée ; et d'un point de vue environnemental, la nouvelle procédure devra réduire l'impact sur les zones urbanisées et favoriser le survol des zones non habitées.

Au terme de ce point d'information, M. le Président ouvre la discussion aux observations des participants.

- M. Leterme (UASF) tient à remercier vivement la DSNA pour le travail effectué. Il regrette toutefois que l'expert de son association, dont la présence n'avait pas été préalablement notifiée, n'ait pas été autorisé à participer à la CCE.

Pour M. Leterme, la forêt de Sénart doit être absolument protégée. C'est un enjeu de santé publique. Si la forêt de Sénart est survolée à 1 500 mètres par les avions, la dispersion de la pollution ne sera pas possible. Il souhaite que l'ensemble des associations et des acteurs puissent travailler de concert afin d'éviter un système de report des nuisances sur les populations voisines.

- M. Alison (CNAB) souhaiterait qu'une étude d'impact intégrant notamment les caractéristiques spécifiques des différents aéronefs puisse être réalisée pour pouvoir juger de l'efficacité acoustique de la trajectoire retenue. Cette étude d'impact devra être corrélée dans un deuxième temps par une campagne de mesures de bruit. Cette demande est supportée également par Mme Brochot (FNE IDF).

- M. Schoettl (Maire de Janvry) regrette également que l'expert, le commandant de bord Serrat, n'ait pas été autorisé à participer à la séance. Sur le fond, M. Schoettl indique qu'il privilégiera la solution "la moins pire", c'est-à-dire une procédure qui épargne prioritairement les populations plutôt que la forêt.

- M. Offenstein (OYE 349) estime qu'une étude portant sur 5 vols est insuffisante, compte tenu de la multiplicité des types d'avions. Il craint par ailleurs que la procédure augmentant l'angle

de montée des aéronefs génère une durée d'exposition à la nuisance sonore plus longue en particulier pour les populations les plus à proximité du décollage. Pour ces raisons, M. Offenstein souhaiterait également la réalisation d'une étude d'impact.

- M. Catérini (ANA) regrette également que l'étude n'ait porté que sur 5 vols et s'étonne que la DGAC n'ait étudié que les projets de certaines associations.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay) demande, pour une meilleure compréhension, que la carte relative au déplacement du point PO181 mentionne les noms des territoires survolés.

- Mme Lavaud (AFSF) fait observer que, si certaines associations demandent aux avions de monter plus haut, c'est pour prendre en compte le fait que de nouvelles populations vont être survolées par le changement de procédure envisagé. Mme Lavaud estime que la modification des départs face à l'est n'était pas indispensable et regrette qu'elle génère des querelles de territoires.

En réponse aux observations, M. Bourgin (DSNA) précise que l'expérimentation s'est faite sur une durée restreinte pour deux raisons : éviter de désorganiser la circulation aérienne en provoquant des sorties de VPE (du fait des vitesses différentes des avions au décollage) et éviter aussi que l'étude ne s'éternise. Par ailleurs, il souligne que l'évaluation a été faite en réel sur 5 vols, et non pas par modélisation, et qu'elle a permis d'ores et déjà de recueillir quelques résultats analysables.

Sur la durée de l'exposition au bruit, M. Bourgin (DSNA) confirme que plus, un avion va lentement, plus le temps d'exposition au bruit augmente. Mais le gain d'altitude fait que le niveau sonore perçu au sol est escompté plus faible.

Enfin, M. Bourgin (DSNA) rappelle que la DGAC a indiqué à plusieurs reprises qu'elle était ouverte à étudier les propositions de *toutes* les associations, sans discrimination. A ce jour, elle n'a reçu que les trois propositions qui ont été présentées.

En conclusion de ce point, M. le Président rappelle qu'en définitive la CCE aura le dernier mot. Si le projet amendé diffère significativement de celui soumis à la précédente CCE, la Commission sera convoquée pour se prononcer.

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

- Mme Pillan (DGAC) fait un point de la situation et du financement du dispositif d'aide à l'insonorisation.

Depuis la mise en place du dispositif, ce sont 26 000 locaux qui ont été insonorisés pour un montant de 237 M€. Le nombre de logements restant à insonoriser est évalué à 12 400 selon le CGEDD.

Pour l'année 2017 (à fin septembre), 13,5 M€ ont été accordés au titre de l'aide à l'insonorisation. A ce jour, pour l'aérodrome de Paris-Orly, il n'y a plus de délai d'attente pour le traitement des demandes d'aide, ni pour les diagnostics ni pour les travaux, ce qui n'est pas encore le cas de Paris-CDG, du Bourget ou d'autres aérodromes de province.

Aucune recette de TNSA n'a été reversée au Budget de l'Etat, la loi de finances rectificative de 2016 ayant relevé le plafond des recettes de 47 à 55 M€.

Pour 2018, **14,24 M€** de recettes de TNSA sont attendues pour l'aérodrome de Paris-Orly. Cette estimation prend en compte la modification des tarifs de TNSA (au 1^{er} octobre 2017) qui augmente les tarifs pour les aérodromes où les besoins sont les plus importants (Toulouse, Bordeaux, Paris-CDG...) et les diminue pour les aérodromes ayant assaini leur situation (Nice, Paris-Orly). Pour l'aérodrome de Paris-Orly, le tarif de TNSA est passé de 35 à 33 €.

En 2017, la CCAR de Paris-Orly se sera réunie trois fois : par anticipation le 16 décembre 2016, le 21 juin 2017 et le 5 décembre 2017.

Mme Pillan (DGAC) confirme, en conclusion, que tous les dossiers prêts à être examinés seront présentés à la CCAR de fin d'année.

- Les représentants des collèges des élus et des associations s'élèvent vivement contre la baisse de la TNSA (de 35 à 33 €) affectant l'aérodrome de Paris-Orly.

Si certains reconnaissent les efforts et la qualité du service qui instruit les dossiers, tous les élus et représentants associatifs dénoncent la présentation faite liant baisse de la TNSA et diminution du stock des dossiers en attente.

Pour les associations et les élus, la faiblesse actuelle des dépôts de dossiers s'explique par la "résignation" des riverains démotivés par des délais inacceptables (3 à 4 ans) et la perte de "crédibilité" du dispositif.

Cette démotivation pour les représentants est la conséquence de la politique d'aide pratiquée. Ils mettent en cause tout à la fois l'insuffisance du volume de communication, l'abandon du financement à 100 %, la non résolution des cas litigieux qui sont exclus de l'aide à l'insonorisation (ex : les zones dites grisées), au final la réduction du montant des aides allouées à l'insonorisation. Le collège des collectivités pointe en particulier les difficultés concrètes des communes à gérer les travaux d'insonorisation des bâtiments publics compte tenu des délais et regrettent que certains bâtiments soient toujours exclus du dispositif d'aide à l'insonorisation.

M. le Président souligne le retour à une situation assainie sur le plan des dossiers en attente et des délais de traitement. Il y a donc aujourd'hui un message positif à relayer auprès des populations.

M. Mosimann (sous-préfet) qui préside depuis deux ans la CCAR rappelle les efforts déployés pour utiliser totalement les recettes collectées : augmentation du nombre de sessions de la CCAR, traitement par anticipation des dossiers quand c'était possible, incitation aux actions de communication.

M. Changrenier (Groupe ADP) détaille les initiatives prises en matière de communication par son service : mise en œuvre d'un dispositif de dépôt en ligne des dossiers, relances par mailing des dossiers incomplets, envois de brochures aux collectivités concernées, encarts publicitaires, incitation aux opérations groupées qui bénéficient d'un taux de prise en charge de 95 %.

Mme Pillan (DGAC) précise que des études sont en cours pour essayer de trouver des solutions aux dossiers litigieux (zones grisées etc.).

Les élus et les associations soulignent la nécessité d'augmenter les sommes allouées à l'indemnisation pour éviter la répétition des problèmes en cas d'augmentation du nombre de dossiers déposés. Dans cette hypothèse, le tarif de la TNSA remontera-t-il ?

En réponse, la DGAC précise que des réajustements sont possibles dans la limite du plafond voté par le législateur. Actuellement la situation financière permet de faire face aux demandes pour 2018 et l'actualité aujourd'hui est d'inciter au dépôt de dossiers.

5. Point sur les travaux de rénovation des pistes

Mme Dreyssé (Groupe ADP) fait un retour d'expérience sur les travaux de la piste 4 et présente les travaux de la piste 3 à réaliser en 2019.

Piste 4

Il s'agit de la phase 2 initialement prévue du 25 juillet au 31 août 2017.

Une forte sollicitation des équipes (travaux réalisés 24 heures sur 24, week-end compris) et des conditions météorologiques favorables ont permis de rouvrir la piste dès le 25 août 2017.

Une meilleure répartition dans l'utilisation des pistes (25 % pour la piste 02/20), une meilleure coordination avec le Service de la Navigation Aérienne, plus d'information des riverains en amont, ont permis d'améliorer le niveau de perception des riverains.

Piste 3

Afin de tenir compte des remarques des représentants des communes riveraines de l'aéroport ainsi que des associations de riverains sur la récurrence des travaux des années précédentes, il a été décidé que l'année 2018 serait une année sans travaux.

Les travaux prévus pour 2019 consistent à rénover et mettre en conformité la piste 3 au sud de la plate-forme.

A la demande d'une des associations de riverains qui s'inquiète de la durée et de l'occurrence des nuisances générées par les travaux sur les pistes, M. HOUALLA indique son objectif de concentrer les travaux sur la piste 3 lors de l'année 2019.

Ce sont des travaux d'envergure, à la différence de la piste 4, comprenant la démolition et la reconstruction de toute la partie ouest de la piste jusqu'au pont 2 (sur N7)

2 points majeurs : la rénovation et le renforcement du pont de la Nationale 7 et le croisement de la piste 02/20 qui obligera à n'avoir qu'une piste unique pendant la phase de croisement.

Il est convenu de transmettre par diffusion électronique les slides de présentation des travaux à l'ensemble des participants.

6. Présentation de l'étude socio-économique

Madame DOLLO (Groupe ADP) a précisé dans quel contexte avait été élaboré le cahier des charges de cette étude, en concertation avec des membres de chacun des collèges, comme explicitement demandé par le Préfet Leleu lors de la CCE du 16 juin 2016. Plusieurs associations, élus et représentants des professions aéronautiques ont ainsi été conviés à une réunion de travail même si le Groupe ADP confesse un délai de prévenance très court.

• Exposé de M. Levasseur du Cabinet UTOPIES

M. Levasseur, manager du Cabinet UTOPIES, après avoir présenté sa société et rappelé les éléments de contexte, détaille en introduction la méthodologie suivie et le périmètre de l'étude.

Il souligne que l'étude est centrée, conformément au cahier des charges, sur la mesure rigoureuse du poids socio-économique des trois aéroports de la région parisienne. Il en précise les limites méthodologiques et de périmètre, en excluant toutes les externalités négatives. Il signale que les chiffres présentés doivent être appréciés comme des ordres de grandeur et non comme des chiffres comptables.

Les principaux résultats présentés ont été les suivants :

- Nombre d'emplois directs travaillant pour les 3 aéroports parisiens : \approx 122 000 dont 90 000 pour Paris-CDG, 28 360 pour Paris-Orly et 3 500 pour Paris-Le Bourget.

- Total des emplois soutenus par l'activité de Paris-Orly : plus de 150 000 emplois contribuant à hauteur de 8,1 Md€ au PIB (somme des emplois directs, des emplois indirects dans la chaîne des fournisseurs, des emplois induits par la consommation des ménages et des administrations, et des emplois dits catalytiques résultant de la consommation des passagers).

- Plus de 45 000 emplois sont soutenus dans la zone d'influence de Paris-Orly, soit 4 % de la totalité des emplois de cette zone (hors emplois catalytiques).

- Plus de 37 000 emplois sont soutenus dans le département du Val-de-Marne, soit 54 % des emplois soutenus dans la région Ile-de-France par Paris-Orly.

Puis, M. Levavasseur indique les principaux éléments d'analyse figurant dans l'étude :

- la dispersion des emplois directs d'un point de vue géographique (par commune et par département) et par secteur d'activité.

- l'analyse qualitative des emplois directs : répartition par nature des contrats (CDI, CDD...), sexe, horaires, mode de transport (voiture, transports en commun). On notera que 95 % des emplois directs se déplacent sur le lieu de travail en voiture.

- cartographie des établissements employeurs directs par effectif emplois directs et par secteur.

- part des effectifs par taille d'établissement : prépondérance des emplois dans les établissements de 200 à 1 000 employés.

- Analyse du fret cargo (exportation/importation) par secteur d'activité.

• Débat

Au terme de l'exposé, M. le Président ouvre la discussion aux observations des participants.

Les remarques des représentants associatifs et des élus se sont focalisées sur la réduction du périmètre de l'étude à la seule mesure des retombées économiques de l'activité aéroportuaire.

La réduction du périmètre de l'analyse à l'économique selon eux est jugée non conforme à la proposition du Préfet Leleu (CCE du 16 juin 2016) qui avait été à l'initiative de l'étude (*M. Josso - Pégase*). Les représentants des collèges qui devaient être associés à la rédaction du cahier des charges ne l'ont pas été dans la réalité : aucune des propositions des associations qui ont participé à la réunion de travail sur la rédaction du cahier des charges n'a été retenue (*M. Offenstein – Oye 349*). Dès lors, ont été exclus de l'étude des sujets qui auraient permis une meilleure appréciation de l'impact réel de l'aéroport par la CCE.

Les représentants associatifs et les élus déclinent alors les éclairages qu'ils auraient souhaité voir intégrés dans l'analyse : les impacts de l'activité aéroportuaire sur la santé, sur l'environnement, sur la congestion automobile préoccupante générée par l'aéroport, sur le social (nature des emplois, salaires, formation, santé au travail), sur la dévalorisation immobilière, sur la paupérisation des territoires. Sur ce dernier sujet, M. Gonzalès (Villeneuve-le-Roi) souligne la parfaite superposition du tracé de la carte de bruit avec celle de la souffrance (chômage, insalubrité, etc.) au point qu'il s'étonne de la crédibilité des chiffres d'emploi avancés par l'étude.

. Sur le périmètre de l'étude : M. le Président fait observer qu'il est conforme aux propos de M. le Préfet Leleu rapportés au procès-verbal de la CCE du 16 juin 2016 et adopté à l'unanimité. M. Hamon (Groupe ADP) confirme que, dès l'origine du projet, le périmètre de l'étude avait été circonscrit aux impacts socio-économiques. Les autres sujets (environnementaux, santé publique, congestion automobile, etc.) sont des sujets longs et complexes. Il n'était pas réaliste de vouloir tout étudier en même temps.

En conclusion, M. le Président réaffirme qu'il s'agit bien d'une étude économétrique. Même si certains membres la jugent insuffisante ou incomplète, cette étude répond bien à la commande initiale.

. Sur les impacts sur la santé : M. Hamon (Groupe ADP) fait observer que l'impact du trafic aérien sur la santé est un dossier particulièrement lourd à traiter nécessitant des études épidémiologiques sur de longues périodes. Pour M. Hamon, compte tenu de son ampleur et des enjeux de santé publique, c'est un sujet qui relève de la responsabilité des pouvoirs publics.

Mme Pillan (DGAC) précise qu'une étude épidémiologique est en cours pilotée par l'ACNUSA avec le concours de la Direction Générale de la Santé, de la Direction Générale de la Prévention des Risques (Ministère de l'Environnement) et de la DGAC. Les résultats de l'étude sont attendus pour 2019.

. sur les retombées environnementales : M. Hamon (Groupe ADP) signale que le Groupe ADP publie tous les ans un rapport de développement durable, consultable en ligne, répondant aux normes "global reporting initiative n°4". Par ailleurs, un benchmark réalisé sur le sujet avec les autres grands aéroports du monde indique que le Groupe ADP se positionne en tête des aéroports les plus écologiques. Mme Carillon (Maire de Montgeron) indique la préférence de la CCE pour une étude indépendante.

. sur la congestion automobile : M. le Président reconnaît que c'est un vrai sujet qui mérite d'être approfondi. Deux lignes de Métro, en cours de travaux ou de procédures, devraient améliorer la situation.

. sur la crédibilité des chiffres d'emplois avancés par l'étude : M. Levavasseur (Utopies) précise qu'il peut parfaitement expliquer où se situent les 150 000 emplois sur les 380 secteurs d'activités et sur les territoires. Dans le rapport figurera la liste des emplois par grand secteur d'activité et par territoire.

Mme Dollo (Groupe ADP) confirme, conformément à l'engagement pris, qu'après la présentation des principales conclusions à la CCE de Paris-CDG, l'ensemble du rapport de l'étude Utopies sera mis en ligne et accessible à tous.

Pour compléter l'étude socio-économique Utopies, M. le Président suggère de mettre en ligne des liens renvoyant aux études et données existantes sur les autres sujets évoqués, étant précisé que sur la partie santé publique, il sera demandé à l'ACNUSA de faire un point d'étape de ses travaux devant la CCE.

8. Questions diverses

- Courrier de M. Alison (ACNAB)

M. Alison (ACNAB) a adressé un courrier faisant état de plusieurs questions et propositions.

M. Alison attire l'attention de la Commission sur deux points en particulier :

- la proposition de mise en place d'une commission pour étudier diverses propositions de procédures de moindre bruit afin de mieux analyser les gains potentiels applicables à l'aéroport d'Orly en matière de réduction des nuisances sonores.

- les non-respects des altitudes et trajectoires analysés par l'association ACNAB dans la région de Saint-Arnoult.

Il est convenu que la DGAC répondra par écrit aux points soulevés par l'ACNAB dans son courrier avant d'aborder les éléments les plus essentiels à la prochaine CCE.

- Verbalisation des salariés de la plate-forme

A la suite du blocage de l'accès au parking Orly-nord par les gens du voyage les 23 ou 24 octobre 2017, des salariés d'Orly Nord ont été verbalisés pour stationnement interdit. M. Planta (CFE-CGC) demande à la préfecture d'intervenir pour supprimer les amendes infligées.

- Enfin, M. Lagrange (UFCNA) émet le souhait que l'intervalle entre deux réunions de CCE soit plus court.

* *
*

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance après avoir remercié l'ensemble des membres de leur participation.