

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

Vendredi 9 décembre 2022

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 25 janvier 2022.....	3
2. Création des départs basse altitude en RNAV1.....	3
3. Projet d'arrêté sur le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance au départ et à l'arrivée.....	4
4. Point sur l'évolution du trafic aérien (2022).....	6
5. Généralisation des descentes continues.....	8
6. Bilan des travaux du groupe de travail OPTIBRUIT.....	9
7. Etude sur l'allongement de la piste 3.....	9
8. Présentation du rapport annuel 2022 de l'ACNUSA.....	10

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

En propos liminaires, Mme la Présidente rappelle les réunions qui se sont tenues en 2022, en réunion plénière (le rythme de deux CCE par an a été repris) ou en Comité Permanent et en CCAR, et indique qu'une prochaine CCE aura lieu au 1^{er} trimestre 2023 après le renouvellement des membres du collège des associations et de ceux du collège des professions aéronautiques.

Puis Mme la Présidente aborde le premier point inscrit à l'ordre du jour.

*

* *

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 25 janvier 2022

Le compte rendu de la CCE du 25 janvier 2022 est approuvé à l'unanimité de la Commission sans observation particulière.

2. Création des départs basse altitude en RNAV1

→ Présentation du projet par M. Alain Bourgin (DGAC/DSNA)

Le projet répond à la nécessaire mise en conformité avec la réglementation européenne (généralisation des procédures RNAV basées sur les moyens satellitaires) et au démantèlement des moyens terrestres de radionavigation.

Le projet concerne un nombre faible de vols (3 à 5 vols/jour) et les nouvelles procédures n'entraînent aucune modification pour les riverains :

Les deux VPE concernés sont respectés à l'identique.

Les conditions de survol ne sont pas modifiées face à l'Est comme face à l'Ouest.

Ce projet qui touche à la navigation aérienne nécessite l'avis de la CCE et de l'ACNUSA.

La mise en service de la procédure est prévue pour juin 2023.

(Pour l'analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation (cf. présentation transmise aux membres de la CCE).)

→ Questions ou observations

- *La nouvelle procédure RNAV génère-t-elle des modifications concernant les départs en piste 4 pour les populations survolées ? (M. Offenstein – OYE 349)*

Aucune modification quels que soient les QFU et les pistes utilisées (réponse DSNA).

- M. Carsac (FNE IDF) s'abstiendra puisque cette procédure neutre n'apporte aucune baisse des nuisances sonores. Il rappelle à cette occasion l'objectif de la Commission pour son association et les riverains survolés : obtenir une baisse de la gêne sonore.

→ Le projet de nouvelle procédure est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (28 votants dont 17 votes pour et 11 abstentions).

3. Projet d'arrêté sur le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance au départ et à l'arrivée

→ Présentation par Mme Caroline Gibon (DGAC)

Ce projet d'arrêté s'inscrit dans une réforme globale de limitation du temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des avions (APU) des principaux aéroports français. Il répond notamment à une recommandation de l'ACNUSA.

L'APU est un petit turboréacteur embarqué à l'arrière du fuselage permettant d'alimenter l'avion au sol en électricité, chauffage et climatisation.

Les moyens de substitution à l'APU sont soit fixes (prises 400 Hz pour la fourniture d'électricité et « Pre-conditioned Air (PCA) pour le chauffage et la climatisation) ou mobiles (« Ground Power Unit » (GPU) pour la fourniture d'électricité et « Air Conditioning Unit » (ACU) pour le chauffage et la climatisation)

La finalité du projet d'arrêté est double : réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes dans l'environnement des plateformes.

Pour ce qui concerne précisément l'aéroport de Paris-Orly, par rapport à l'arrêté de 2012 en vigueur, le projet apporte les restrictions suivantes :

Le temps d'utilisation des APU, pour les postes non équipés, sera limité à 20 minutes (aéronefs <140 tonnes) ou 30 minutes (aéronefs dont la MTOM (masse maximum au décollage) >140 tonnes) pour les arrivées ; et à 30 minutes (MTOM aéronefs <140 tonnes) ou 60 minutes (MTOM >140 tonnes) pour les départs.

Après le vote de la CCE, ce projet fera l'objet d'une consultation du public sur internet en application du code de l'environnement et d'une consultation de l'ACNUSA pour avis. La Gendarmerie des Transports Aériens sera chargée de contrôler la bonne application de l'arrêté.

Pour l'analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation (cf. présentation transmise aux membres de la CCE.)

→ Questions et observations

Les questions ou remarques des membres de la Commission ont porté principalement sur les points suivants :

- La contre-proposition de l'UFCNA : M. Offenstein fait une contre-proposition comportant quatre demandes (cf lettre de l'UFCNA jointe en annexe du compte rendu).

- Un impact marginal : Pour M. Carsac (FNE IDF), les APU n'ont qu'un impact marginal sur le bruit et la pollution de l'air des aéroports.

- Etat des lieux et plan d'action concernant les moyens de substitution aux APU :

M. Leclerc (CA Paris Saclay) demande le volume actuel de postes de stationnement équipés d'un branchement électrique et le contenu du plan d'action de l'aéroport pour parvenir à 100 % d'équipement électrique de substitution.

→ Réponses du Groupe ADP, de la Direction de l'Aviation Civile et points de discussion

Sur les moyens de substitution et la qualité de l'air :

- Mme Coutard, Directrice Générale de Paris-Orly, fait observer que la pollution des APU n'est pas un sujet si anecdotique : les APU en 2019 étaient responsables de 24 000 tonnes d'émissions de CO₂. Elle confirme par ailleurs un programme d'investissements très ambitieux de Paris-Orly pour électrifier l'ensemble des postes de stationnement.

M. Lauféron (Groupe ADP) détaille l'état actuel de l'électrification des postes de stationnement et les projets d'équipement :

- Concernant l'électricité, tous les postes au contact sont équipés de prises 400 Hz et, à l'horizon 2026, il en sera de même pour la quasi-totalité des postes au large.

- Concernant la climatisation des appareils, Paris-Orly dispose de 7 appareils mobiles. L'ensemble des postes au contact sera équipé à l'horizon 2025 et l'ensemble des postes au large fin 2026. Donc à cette date, tous les avions devront utiliser les moyens de substitution aux APU.

Les 24 000 tonnes d'émissions de CO₂ ne seront pas totalement évitées puisqu'il restera une petite partie d'utilisation des APU à l'arrivée (5 minutes avant le branchement) et au départ (10 minutes après le débranchement). Pour M. Lauféron, « il n'y a pas de petits pas, il faut faire tous les pas ».

- M. Bouthier (DRAPO) rappelle que les associations souhaitent que l'ensemble du cycle LTO (décollage, atterrissage, roulage) soit travaillé. Or la mesure proposée ne concerne que la partie roulage, soit 5 à 7 % des émissions gazeuses sans se préoccuper des 93 % liés aux décollages/atterrissages.

- Pour M. Rougeaux (CNADR), les 24 000 tonnes de CO₂ ne seront économisées que si l'énergie utilisée est décarbonée.

- Pour Mme Lummaux, Directrice du Développement Durable et des Affaires Publiques (Groupe ADP), il faut distinguer trois sujets : celui du bruit ; celui des émissions polluantes dans l'environnement de la plateforme (accès routier, roulage et APU) qui ne sont pas ou peu affectées par les vols des avions compte tenu du coefficient de dispersion ; et celui du CO₂ et du changement climatique. Le cycle LTO est un élément très important qui est travaillé par les constructeurs et par le changement de carburant de propulsion des avions. Quant aux 24 000 tonnes de CO₂, elles ne pourront être complètement économisées pour la raison explicitée précédemment (la partie roulage). Mais il y a aussi des projets d'électrification sur cette partie roulage (taxi-bots électriques, moteurs électriques). Ensuite, ce qui permettra de supprimer totalement les émissions, c'est le recours au carburant d'aviation durable.

- M. Carsac (FNE IDF) conteste les propos de Mme Lummaux : s'il y a bien des polluants locaux au sol, il faut tenir compte d'une zone de transition en dessous d'une certaine altitude qui ajoute la pollution des décollages et des atterrissages aux polluants locaux au sol.

- Mme Jouannès (ENE) demande s'il est prévu d'électrifier les bus utilisés sur la plateforme.

Mme Coutard (Groupe ADP) répond positivement : le marché des bus navettes a été renouvelé et tous les bus utilisés seront électriques ou à hydrogène.

- Mme la Présidente tient à rappeler que l'arrêté proposé n'a jamais eu pour ambition de résoudre tous les problèmes. C'est « un petit pas », parmi d'autres, qui contribue à l'amélioration de la situation.

Sur la contre-proposition de l'UFCNA

- Mme la Présidente est tout à fait ouverte à la transparence des informations. Par conséquent, à titre personnel, Mme la Présidente ne voit pas d'obstacle a priori à une information de la CCE et de l'ACNUSA sur le bilan et les politiques d'investissement des aéroports dans ce domaine.

Elle laisse la parole à la DGAC puisque le Ministère des transports est compétent sur le sujet. Mme Gibon passe en revue les quatre mesures souhaitées par l'UFCNA :

- Obligation de publication des bilans vers l'ACNUSA et les CCE : la DGAC est favorable à un bilan en CCE de l'application de l'arrêté et des contrôles effectués par la GTA.

- Clarté des politiques d'investissement des aéroports : la DGAC propose qu'Aéroports de Paris fasse régulièrement un point d'avancement des investissements réalisés dans les moyens de substitution aux APU.

- Séparation des cas d'utilisation ou de non-utilisation des APU : Il est bien précisé dans l'arrêté que le pilote pourra ne pas respecter le temps d'utilisation des APU pour des raisons de sécurité. La séparation des cas semble a priori clairement inscrite dans l'arrêté.

- Obligation de contrat entre les compagnies et le responsable aéroport ou escale : La DGAC précise qu'il est clairement indiqué dans l'arrêté que les compagnies doivent utiliser les moyens de substitution mis à disposition par Aéroports de Paris.

- M. Offenstein réitère que l'UFCNA souhaite que l'application de l'arrêté soit « mieux encadrée » et ne pourra voter en faveur de ce projet s'il n'est pas pris acte des quatre points demandés.

- M. Ezanno (BAR France) souligne, au nom des compagnies aériennes, que dès lors qu'un texte est promulgué, les compagnies y sont soumises. Et si elles ne le respectent pas, la Gendarmerie établit des procès-verbaux.

→ Au terme de cette discussion, Mme la Présidente propose que M. Offenstein lui transmette le document de l'UFCNA pour l'adjoindre en annexe au compte rendu. Elle précise toutefois qu'il n'est pas possible d'imposer à tous les aéroports un texte souhaité par l'aéroport d'Orly.

Puis Mme la Présidente soumet le projet d'arrêté aux voix de la Commission qui l'approuve à la majorité (28 votants dont 16 pour, 8 abstentions, 4 contre).

4. Point sur l'évolution du trafic aérien (2022)

→ Présentation de l'activité de Paris-Orly

Mme Coutard, Directrice de Paris-Orly, mentionne les faits saillants de l'activité 2022 (jusqu'à fin octobre 2022) :

Après un début d'année encore marqué par les restrictions sanitaires, le trafic aérien a repris avec une dynamique plus forte que prévue avec un trafic estival au niveau de 2019 (103 %).

Il est précisé toutefois que l'année 2019 était une année faible en activité du fait des travaux de la piste 3. En comparaison avec l'année 2018, le trafic 2022 demeure inférieur de -16 % en nombre de mouvements.

L'année 2022 a été marquée par la réouverture du terminal Orly 1B et des travaux sur les voies W1 et W36.

Perspectives : le rythme de reprise de Paris Aéroport (Orly + Roissy) a été réhaussé par rapport aux prévisions : par rapport à 2019, le trafic se situerait dans une fourchette de 85-95 % en 2023 ; de 90-100 % en 2024 ; de 95-105 % en 2025.

A fin octobre 2022, le trafic représentait environ 90 % de celui de 2019.

(Pour l'analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation (cf. présentation transmise aux membres de la CCE).)

→ **Questions et observations**

De façon générale, les représentants des élus et des associations soulignent la très grande difficulté des riverains à supporter la reprise d'activité du trafic aérien après le calme de la période Covid et l'attente de la population de mesures concrètes d'amélioration (diminution des créneaux l'été, augmentation du couvre-feu, aide à l'insonorisation, etc.).

Se sont exprimés successivement sur le sujet les intervenants suivants :

- M. Offenstein (OYE 349) pointe la souffrance accrue des riverains pendant le fort trafic estival et demande en conséquence une diminution des créneaux attribués pendant l'été. M. Offenstein estime que « l'on peut faire mieux avec moins d'avions ». Il demande des précisions sur l'évolution de l'emport moyen par avion et par compagnie, demande à laquelle s'associe M. Bouthier (DRAPO) qui souhaiterait aussi avoir « moins d'avions mieux remplis ».

Mme Coutard (Groupe ADP) indique que l'emport moyen a beaucoup augmenté ces dernières années. Il est passé de 110 passagers en 2000 à 150 passagers en 2019. A l'été 2022, il était de 154 passagers. Au final, l'emport moyen sur 2022 devrait être proche de celui de 2019.

- M. Leclerc (CA Paris-Saclay) souligne la souffrance des populations riveraines confrontées à la reprise du trafic avec ses conséquences néfastes sur leur sommeil, leur santé et leur qualité de vie.

Il faut des mesures concrètes pour que l'aéroport soit mieux accepté par les riverains. M. Leclerc mentionne l'augmentation du couvre-feu pour que la prescription de l'OMS (un minimum de 8 heures de sommeil continu) soit respectée. Il mentionne également la nécessité de redynamiser l'aide à l'insonorisation qui est en panne (reste à charge réel de 55 à 60 % du fait de l'augmentation des prix des matériaux, délais d'instruction, quasi impossibilité de présenter un dossier individuel).

- M. Philippe (APPEL+) signale la reprise pendant la période estivale des survols de Lésigny à basse altitude, phénomène qui avait disparu grâce à la montée rapide des avions. Il souhaiterait que cela ne se reproduise pas l'an prochain.

- M. Josso (Pégase) demande également une diminution du nombre de vols pendant la période d'été. Il regrette l'absence de groupes de travail pour trouver des voies de progrès partagées.

- Mme Grémion (CA Paris Saclay) dénonce « l'insupportable » reprise de trafic de l'été, le non-respect des horaires du couvre-feu, et l'insuffisance de l'aide à l'insonorisation qui ne couvre pas une partie de Chilly-Mazarin pourtant impactée par les survols.

- M. Offenstein (OYE 349) confirme le non-respect du couvre-feu pendant l'été à raison de 1 dépassement par jour. Il demande l'évaluation de l'emport en pourcentage.

- M. Golias (représentant du personnel ADP – CGT) pointe un doublement du trafic supporté par les populations entre 2020 et 2022. Pour réconcilier les riverains avec

l'aéroport, il faut interdire les avions les plus bruyants, que les compagnies renouvellent leur flotte, et utiliser la dizaine d'années de réserve financière de l'aide à l'insonorisation pour booster le dispositif d'insonorisation des logements.

- Pour M. Gonzales (MGP, Maire de Villeneuve-le-Roi), il faut travailler dans deux directions pour renforcer l'acceptabilité de l'aéroport par les populations :

Permettre le renouvellement des territoires par un meilleur accompagnement afin d'éviter une paupérisation de certains quartiers des communes riveraines (Villeneuve-Saint Georges, Villeneuve-le-Roi, Ablon...);

Améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation notablement insuffisant (aujourd'hui, seule la moitié des riverains sont insonorisés) en utilisant rapidement les fonds de réserve conséquents disponibles aujourd'hui et augmenter le couvre-feu pour obtenir 8 heures de sommeil consécutives.

Concernant l'aide à l'insonorisation, M. Bouthier (DRAPO) souligne que les populations de ce secteur ne peuvent supporter un reste à charge qui revient, compte tenu du plafonnement de l'assiette, à 40 % du montant des travaux. Il faut prendre en compte ce constat.

- M. Ezanno (BAR France) précise que l'activité d'été est fondamentale pour les compagnies aériennes mais il tient à réaffirmer que les compagnies souhaitent aussi trouver des solutions pour alléger la gêne des riverains (par le renouvellement des flottes, par des propositions concernant l'abondement des fonds TNSA, etc.).

➔ Au terme de ce débat, Mme la Présidente indique avoir bien pris note des critiques adressées notamment au dispositif d'aide à l'insonorisation et précise que tous les efforts seront entrepris et les messages relayés pour essayer d'améliorer l'efficacité du dispositif.

Elle tient toutefois à rappeler que l'aéroport d'Orly est un poumon économique du Département et au-delà de la Région Ile-de-France dont on ne peut se passer. Il faut donc « trouver la ligne de crête » qui permette à tous de vivre ensemble de manière apaisée mais, en tout état de cause, la période Covid ne peut être considérée comme « l'idéal » économique de la plateforme à retrouver.

Puis elle cède la parole à Mme Coutard (Groupe ADP) pour les dernières précisions.

Mme Coutard (Groupe ADP) rappelle l'objectif ambitieux du PPBE de réduire de 6dB le bruit perçu lié à l'activité aérienne entre 22h00 et 23h30. Concernant d'éventuelles restrictions d'exploitation, une étude d'impact sur l'approche équilibrée sera lancée dès que l'autorité compétente sera désignée. Sur les dépassements du couvre-feu en particulier, Mme Coutard estime qu'ils ne sont pas acceptables, même s'ils sont quantitativement moins importants que les chiffres mentionnés. C'est d'ailleurs un sujet qui est travaillé avec la Direction de la Navigation Aérienne afin de remédier à cette situation.

Enfin, Mme Coutard indique qu'elle communiquera les données sur l'emport dont le Groupe ADP dispose après la CCE, n'ayant pas ces informations en séance.

*Eléments communiqués post CCE, comme convenu, par la Direction de Paris-Orly :
L'emport moyen de la plateforme est passé de 146 passagers par vol en 2019 à 149 passagers par vol en 2022, ce qui confirme la progression tendancielle du taux d'emport.
Cette donnée se décline de la manière suivante par faisceau :*

- trafic outre-mer : 358 en 2019, 328 en 2022
- trafic international : 157 en 2019, 152 en 2022
- trafic domestique : 106 en 2019, 113 en 2022
- trafic européen intra Schengen : 159 en 2019, 152 en 2022
- trafic européen hors Schengen : 132 en 2019, 144 en 2022.

5. Généralisation des descentes continues

→ **Présentation par M. Bourgin (DGAC/DSNA)**

M. Bourgin fait un point d'avancement du projet de généralisation des descentes continues.

Après en avoir rappelé le principe et les grands enjeux en termes d'économies d'émissions de CO², de carburant et de réduction des nuisances sonores (entre 1 et 5 dB), M. Bourgin mentionne la question sensible de concentration des trajectoires : dans ce schéma de descente continue, les avions qui autrefois étaient dispersés deviennent concentrés sur une seule trajectoire.

L'enquête publique prévue par les textes sera précédée en amont d'une concertation importante avec les territoires concernés et l'ensemble des parties prenantes. Par ailleurs, la CCE et l'ACNUSA seront consultées pour avis.

Le calendrier précis sera communiqué lors de la CCE du 1^{er} trimestre 2023.

→ **Questions et observations**

- *A quelle altitude se fera le palier au-dessus de la ville d'Ozoir-la-Ferrière ?* (M. Fournillon – ANA)

En cas d'absence de trafic sur Toussus et Villacoublay, l'altitude se fera à 4 000 pieds. Mais en cas de trafic convergent avec ces deux aéroports, les avions d'Orly seront amenés à descendre à 3 000 pieds pour des raisons de séparation physique avec le trafic de Toussus et Villacoublay. Mais l'altitude exacte au-dessus d'Ozoir-la-Ferrière ou d'autres villes dépendra de la capacité des avions à faire de la descente effective. Le détail de ces informations sera diffusé dans la phase de concertation (réponse de M. Bourgin –DSNA).

- *La fréquence de passage* : M. Fournillon (ANA) demande si une fréquence de passage élevée comme actuellement (38 passages à l'heure) pourra être gérée dans le cadre de la généralisation des descentes continues.

M. Offenstein (OYE 349) fait observer qu'aux heures de pointe, quand la fréquence de passage est élevée avec des avions qui se suivent à brefs intervalles, les pilotes sortent les trains d'atterrissage qui génèrent de fortes nuisances sonores.

M. Bourgin confirme que le dispositif de descente continue est capable de gérer le trafic des heures de pointe. La sortie des trains d'atterrissage n'est pas un sujet qui est propre au dispositif de descente continue.

- *L'enquête publique* : M. Bourgin en réponse à M. Rougeaux (CNADR) confirme que l'enquête publique est une obligation prévue par les textes qui en précise le périmètre. Le principal territoire concerné sera le département de la Seine-et-Marne.

6. Bilan des travaux du groupe de travail OPTIBRUIT

M. Bourgin (DSNA) propose de réunir à nouveau le groupe de travail pour définir précisément le protocole d'étude afin que tout le monde se mette d'accord, puis de réaliser le bilan des évaluations des gains réels ou potentiels obtenus.

Un point d'avancée des travaux sera fait au prochain Comité Permanent ou à la prochaine CCE puisque celle-ci se tiendra au 1^{er} trimestre 2023.

La réunion du groupe de travail devrait se tenir en janvier ou début février 2023.

La méthode de travail proposée n'appelant pas d'observation ou d'objection particulière des membres de la Commission, Mme la Présidente propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

7. Etude sur l'allongement de la piste 3

→ Présentation par M. Lauféron (Groupe ADP) et par M. Bourgin (DGAC/DSNA)

- M. Lauféron (Groupe ADP) rappelle l'objectif visé par l'allongement de la piste 3 : augmenter l'altitude de survol des communes riveraines pour des départs face à l'est en seuil 07.

L'étude de faisabilité a montré que 1 200 mètres étaient disponibles pour ce projet qui permettrait un allongement maximum de 865 mètres de la piste.

Cet allongement nécessiterait des travaux très importants dont le montant est estimé entre 40 et 60 M€ sur une durée de 4 mois (40 000 m² de piste, création d'un ouvrage d'art pour enjamber l'aqueduc d'Eau de Paris, reconstitution des zones de sécurité en bout de piste...). Ces travaux ne pourraient être réalisés qu'à l'horizon 2027.

- Mme Laquière, sous-préfète, précise que les associations de riverains avaient exprimé le souhait, en comité permanent, d'avoir des chiffres sur les populations impactées puisque ce projet peut générer des transferts de nuisances. La DGAC va présenter les premiers résultats de l'étude sur les populations impactées par ce projet.

Mme Vermillet (CD 91) tient à rappeler qu'il avait été dit que l'allongement de la piste ne devait pas entraîner de transfert de nuisances sur d'autres communes. Mme Vermillet pense en particulier à Paray-Vieille Poste et Morangis.

- M. Bourgin (DGAC/DSNA) précise tout d'abord la méthode et les outils utilisés : les calculs ont été faits sur 3 types d'avion (A320, A350 et B777), les indicateurs utilisés sont LAmax 65 et 62 dB, les calculs ont été faits par le logiciel européen IMPACT et en utilisant le système d'information géographique pour le comptage des populations.

Les zones soulagées sont un peu à l'extrémité du VPE 06 et les zones nouvellement affectées sont proches du changement.

Les enveloppes de bruit avec les deux indicateurs montrent le delta entre le statu quo et la situation avec piste rallongée. Les variations peuvent être assez significatives (ex : + 2 800 personnes pour l'A350 en 62 dB entre avant et après l'allongement). Les changements interviennent dans les zones proches des seuils et un peu aux alentours de la première phase de décollage.

(Pour l'analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation (cf. présentation transmise aux membres de la CCE).)

→ Observations de la Commission

- Pour M. Bouthier (DRAPO), il faut faire en sorte que les riverains les plus touchés dans leur santé par les vols voient leur situation s'améliorer. Pour une commune comme Villeneuve-le-Roi par exemple, très impactée par le bruit, avec le prolongement, la hauteur de survol est doublée. Il faut poursuivre l'étude pour s'assurer que Paray-Vieille-Poste ne supporte pas de conséquences négatives.

- Pour M. Carsac (FNE IDF), il faut approfondir et réaliser une véritable étude d'impact. N'utiliser que l'indicateur LMax avec 2 niveaux n'est pas suffisant pour se prononcer. Il faudrait aussi utiliser des indicateurs événementiels.

- M. Josso (Pégase) souhaiterait avoir des précisions complémentaires, notamment sur les hauteurs de survol car, même pour Villeneuve-le-Roi, la situation peut être très différente selon la localisation des riverains.

M. Gonzalès (Maire de Villeneuve-le-Roi, MGP) propose de solliciter Bruitparif pour l'établissement des cartes de bruit, ce qui permettrait de lever les doutes en termes d'impact général.

→ Au terme de ce point, Mme la Présidente indique qu'elle a bien entendu la demande d'une étude plus approfondie sur l'impact. Elle remercie vivement M. Bourgin de la DSNA de ces premiers chiffres qu'elle a tenu à présenter à la Commission dès qu'ils ont été en sa possession et propose de retravailler ce sujet lors d'une prochaine CCE avec des éléments complémentaires.

8. Présentation du rapport annuel 2022 de l'ACNUSA

→ M. Leblanc, Président de l'ACNUSA, fait une présentation détaillée du rapport annuel 2022 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes.

La structure des points présentés a été la suivante :

- Les éléments de contexte de l'année 2022
- La prévention des manquements.
- Les axes de stimulation de la performance environnementale de l'aéroport.
- La nécessité de traiter la qualité de l'air et le bruit avec la même attention que le défi climatique.
- Focus sur les nuisances : des hélicoptères, de l'aviation d'affaires et de l'aviation légère.
- Les recours contre les décisions de l'ACNUSA : les juridictions administratives confortent l'action de l'ACNUSA.
- L'adaptation souhaitée du cadre législatif et réglementaire.
- Les données de gestion et le taux de recouvrement des amendes.

(Pour l'analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation, cf les slides de présentation de M. Leblanc en annexe)

→ Questions et observations

- M. Leclerc (CA Paris Saclay) revient sur la nécessité impérieuse de relancer le dispositif d'aide aux riverains avec notamment un taux de prise en charge à 100 %, une revalorisation des plafonds et une utilisation immédiate des fonds conséquents aujourd'hui disponibles. Il conviendrait également d'ouvrir l'aide à l'insonorisation à de nombreux équipements publics aujourd'hui non éligibles (mairie, conservatoire, crèches, centres de loisirs...).

M. Leclerc demande la création d'un groupe de travail constitué d'élus et d'associations pour nourrir la mission parlementaire sur l'amélioration du dispositif d'aide aux riverains. Il est légitime et indispensable que les personnes les plus directement confrontées aux lacunes du dispositif puissent participer au débat.

Puis M. Leclerc évoque la question de la complexité des textes, notamment concernant le PEB, avec des risques d'interprétation erronée par les juges. Sur ce sujet, il y a, pour M. Leclerc, « un vrai toilettage à faire avec le territoire sur les règles en place depuis des années ».

Enfin concernant les Jeux Olympiques de 2024, M. Leclerc alerte sur les importants flux routiers et aériens prévisibles et sur la nécessité de s'y préparer en associant les communes.

→ Sur le dispositif d'aide à l'insonorisation, Mme la Présidente réitère ses propos antérieurs de remonter les critiques adressées au dispositif et de faire en sorte que ce système soit amélioré. Concernant la préparation des JOP, des groupes de travail ont été constitués sur les aspects sécurité, circulation routière, transports, etc. Les collectivités locales concernées seront associées aux sujets liés à cet événement.

- M. Offenstein (OYE 349) remercie l'ACNUSA pour le « travail exceptionnel » accompli, puis revient sur plusieurs demandes déjà exprimées : le retour au rythme de 2 CCE et de 2 comités permanents de préparation par an ; que soit présenté le rapport de l'ADEME à la prochaine CCE ; enfin, la nomination d'une Autorité indépendante pour permettre de travailler sur le nouveau PPBE. Il serait possible de travailler en amont sur l'approche équilibrée mais, pour M. Offenstein, les professionnels de l'aérien semblent « jouer la montre ». S'agissant des dépassements du couvre-feu, pour M. Offenstein, il s'agit de vols Métropole et intra-européens qui partent en retard et donc qui n'arrivent pas à l'heure prévue.

- En réponse aux points évoqués, notamment sur le dispositif d'aide à l'insonorisation, M. Leblanc indique que l'ACNUSA a été très attentive à la question de la perte de recettes. Il mentionne le dispositif mis en place à Nantes qui s'ouvre à une logique qui n'est plus seulement celle du « pollueur-payeur » puisqu'au-delà de la TNSA, le fonds est abondé par des collectivités territoriales dans une logique de solidarité territoriale au plan de la Région et de la Métropole. La mission parlementaire permettra d'évoquer toutes les solutions possibles.

Effectivement, il faut se préparer aux JOP si l'on veut éviter la désorganisation du secteur aéronautique durant l'été 2022 qui a été un traumatisme pour tous les acteurs, avec des annulations, des retards et la multiplication des infractions dont les manquements au couvre-feu. Les responsabilités sont dans toute la chaîne (coordonnateur, compagnies, aéroports). L'analyse de la situation est indispensable pour que l'été 2023 se passe bien ainsi que les JOP 2024.

- En réponse aux demandes de M. Offenstein (OYE 349), Mme la Présidente confirme que la CCE reprendra en 2023 son rythme de fonctionnement normal et que le rapport de l'ADEME sera présenté à la prochaine CCE.

Concernant la nomination d'une Autorité indépendante, Mme la Présidente indique être en attente d'une décision du Ministère des Transports qu'elle a fortement sollicité.

Mme Gibon (DGAC) confirme que la demande est prise en compte, que la solution est prête et que l'ambition du Ministère des Transports est de pouvoir finaliser au tout début 2023.

M. Josso (Pégase) insiste sur « l'indépendance » de l'Autorité.

Mme Bensaï (FNAM) rappelle que les travaux sur l'approche équilibrée menés par un sous-traitant externe ont été interrompus par la décision du Conseil d'Etat. Les compagnies avaient commencé à fournir des informations dans le cadre de l'ancien cahier

des charges. Il est désormais indispensable que cette Autorité soit nommée pour commencer les travaux.

- M. Leblanc (Président de l'ACNUSA) insiste sur la nécessaire qualité du dialogue pour progresser et annonce début 2023 la tenue d'un colloque organisé par l'ACNUSA sur le thème de « Gagner la confiance des territoires ».

- M. Offenstein (OYE 349) indique qu'il souhaiterait, de façon générale, que la première CCE se tienne en mai et la deuxième en octobre/novembre afin de pouvoir mieux travailler.

*

* *

Au terme de cette réunion, et sans autre question diverse, Mme la Présidente remercie vivement l'ensemble des participants et des intervenants et donne rendez-vous à tous au premier trimestre 2023 pour continuer à travailler dans un esprit de « confiance réciproque » qu'évoquait M. le Président de l'ACNUSA.

(La séance est levée à 13 heures 10).

Annexe 1 : Lettre de l'UFCNA remise en séance

ufcna

Union Française Contre les Nuances des Aéroports
Membre de l'UECNA

A joindre
au CCE de la CCE
du 9 décembre 2022.

Toulouse, le 10 novembre 2022

A l'attention de tous les membres de l'UFCNA

Projet d'arrêté sur les APU

Les Commissions Consultatives de l'Environnement des aéroports ACNUSÉS vont être consultées sur un arrêté réglementant l'utilisation des APU et la consultation publique sur le site Internet du Ministère de la Transition Écologique sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Lyon Saint Exupéry est ouverte : Nîmes https://www.consultations-publiques.devs.opportunit.durable.gouv.fr/arc.php?page=article&id_article=276 Lyon https://www.consultations-publiques.devs.opportunit.durable.gouv.fr/arc.php?page=article&id_article=276 A Toulouse, où la direction générale de l'aviation civile nous a présenté le projet, nous avons émis une contre-proposition ci-jointe après avoir consulté des pilotes car ce projet proposé par la DGAC est une nouvelle fois partiel et partial.

Trois objectifs dans notre contre-proposition

1. **Obligation de publication des bitans vers l'ACNUSA et les CCE**
2. **Clarté des politiques d'investissement des aéroports**
3. **Séparation des cas dans lesquels l'utilisation des APU dépend des circonstances externes (systèmes de substitution indisponibles pour l'alimentation de la climatisation et du chauffage de l'avion) de celles qui dépendent du choix ou de la responsabilité personnelle du pilote (maître à bord).**
4. **Une obligation de contrat entre les compagnies et le responsable (aéroport et/ou assistant d'escale)**

Pourquoi est-ce important ? L'utilisation des APU, c'est du bruit sur l'aéroport mais aussi beaucoup de pollution au sol.

Or, il existe une directive européenne qui impose l'équipement en électricité à partir de 2025 pour les avions de stationnement « au contact » et pour 2030 pour les autres.

L'art de 4 relatif aux exemptions est beaucoup trop permissif. Qu'est-ce qui pourrait justifier qu'un avion d'État laisse son APU en fonctionnement alors que les postes sont équipés ? De même, importer ou exporter des animaux vivants doit l'être à partir d'un poste équipé.

De plus, l'administration fait état d'observations de l'ACNUSA sans les citer.

La DGAC par cet arrêté met l'entière responsabilité de l'utilisation des APU au pas sur les pilotes et les compagnies et dédouane du même coup les aéroports et les assistants d'escale du manque ou de l'absence d'investissements éventuels. Le tout en retenant sur une information bien maîtrisée entre les aéroports et la DGAC seules.

Ce texte n'a donc que peu d'intérêt et n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact ...

Nous proposons de voter massivement contre et d'inciter les élus à faire de même pour que la DGAC revienne avec un texte à la rédaction beaucoup plus simple, directement compréhensible par les compagnies et qui aille réellement vers une diminution de l'utilisation des APU.



Chantal Beer-Demander, présidente

Copie : M. Beaune, M. Cazé, ACNUSA

UFCNA, Association loi 1901, agréée Environnement
www.ufcna.eu, Courriel : ufcna.association@gmail.com
82, avenue Lamartine, 31100 TOULOUSE Tel : 06 25 43 22 33