



# RENCONTRES TERRITORIALES **DE L'AÉRIEN**



Dans un souci de meilleure compréhension des divers enjeux liés au territoire, le président du Grand-Orly Seine Bièvre a proposé aux élu.e.s du Conseil territorial d'auditionner les principaux acteurs du monde de l'aérien à l'échelle nationale, régionale et locale. Les comptes-rendus de ces auditions sont rassemblés dans le présent document.



## SOMMAIRE

### Mercredi 27 mars

> ACNUSA .....	4
> ADEME .....	6
> BRUITPARIF .....	8
> AIRPARIF .....	9

---

### Jeudi 28 mars

> DRAPO .....	11
---------------	----

---

### Vendredi 29 mars

> AIR FRANCE .....	12
> AIRBUS .....	14
> ADP .....	16
> DGAC .....	18

---

### Mardi 2 avril

> VŒU POUR UNE TRANSITION ÉQUILIBRÉE DE L'AÉROPORT D'ORLY .....	19
--	----



## FACE AUX DÉFIS DE L'AÉROPORT D'ORLY

Le Grand-Orly Seine Bièvre, marqué par la présence incontournable de l'aéroport d'Orly, se trouve à la croisée des chemins. Nos élu.e.s territoriaux sont bien conscients de l'impact à double tranchant de cette infrastructure : un atout indéniable pour l'emploi et l'attractivité économique d'un côté, mais aussi une source de nuisances sonores et de pollution de l'autre, affectant la qualité de vie des riverains.

C'est dans cette optique que le Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2018-2023 a vu le jour, visant à atténuer les nuisances sonores. Ce plan préconise des mesures concrètes : renouvellement des flottes pour réduire le bruit à la source, ajustement des procédures de vol, restrictions du développement urbain et soutien à l'insonorisation des logements proches des pistes. Malgré ces efforts, des nuisances sonores significatives persistent, notamment en « bord de nuit », de 22 heures à 23 h 30, juste avant le couvre-feu.

Pour répondre à cette problématique, le PPBE recommande une étude d'impact en approche équilibrée (EIAE), visant à envisager des mesures supplémentaires et à atteindre deux objectifs précis : une réduction de 6 dB du bruit moyen sur la période 22 heures-6 heures, et une diminution de moitié de l'indicateur de forte perturbation du sommeil.

Lancée en juin 2023 sous l'égide de la préfète du Val-de-Marne, avec le soutien du cabinet CGX Aéro, cette étude a mobilisé de nombreux acteurs à travers des ateliers et réunions de la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport. Cependant, malgré ces efforts, les résultats restent très techniques et incomplets, laissant encore des zones d'ombre sur l'impact réel en termes de réduction de nuisances et de conséquences économiques pour les compagnies aériennes.

Lors du Conseil territorial du 12 mars 2024, le président Michel Leprêtre a pris l'initiative d'organiser une consultation approfondie pour le conseil suivant, prévu le 2 avril. Il a invité les élus territoriaux et les maires des communes à rencontrer divers acteurs du secteur aérien, pour une réflexion collective et éclairée sur les dynamiques en cours et leurs répercussions locales.

Ces rencontres, tenues en visioconférence entre le 27 et le 29 mars 2024, ont réuni neuf experts reconnus du monde aérien. Préparées par l'administration territoriale, elles ont permis à tous les élus intéressés de participer activement et de mieux comprendre les enjeux de l'aérien.

Le Grand-Orly Seine Bièvre s'engage dans un dialogue constructif et ouvert pour équilibrer les avantages économiques de l'aéroport d'Orly avec la nécessité impérieuse de réduire ses nuisances. Cette démarche, fondée sur la concertation et la transparence, témoigne de notre volonté de bâtir un avenir harmonieux pour notre territoire et ses habitants.

# ACNUSA

**GILLES LEBLANC**, président

## Présentation par Gilles Leblanc,

La réunion a débuté par une mise en contexte sur la création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA), en réponse aux tensions suscitées par le projet de création d'une quatrième piste à l'aéroport de Roissy. L'ACNUSA, en tant qu'entité indépendante, se voit confier des missions d'administration et de consultation, bénéficiant d'un collège pluridisciplinaire d'experts.

La réglementation française, complexe et intriquée avec celle de l'UE, est sujette à des évolutions. L'Union européenne encadre les actions des États membres pour renforcer les mesures d'exploitation aéroportuaire, exigeant des études territoriales justificatives et une concertation préalable. La démarche de la préfecture du Val-de-Marne s'inscrit dans ce cadre, tout en envisageant des ajustements voire des mesures complémentaires pour répondre aux exigences actuelles de réduction du bruit. L'ACNUSA intervient en tant qu'organe consultatif, offrant des avis sur le processus final des études, bien qu'elle ne soit pas directement impliquée dans leur réalisation.

Les échanges ont mis en lumière la problématique des déviations de vols vers l'aéroport de Roissy, notamment en période nocturne, engendrant une amplification des nuisances sonores et atmosphériques pour les populations avoisinantes. Cette situation met en exergue l'impérieuse nécessité d'une programmation des vols plus rigoureuse et d'une coordination efficace entre les compagnies aériennes et les autorités aéroportuaires. L'influence du modèle low-cost et son agressivité commerciale jouent un rôle prépondérant dans ce processus.

Il a été souligné lors de cette audition que des réglementations spécifiques à l'aéroport d'Orly, telles que les plafonds de bruit et les trajectoires à respecter, sont déjà en place. Les initiatives en cours, telles que l'élaboration du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour la période 2024-2028, la révision du Plan de

protection de l'atmosphère (PPA) pour la région Île-de-France, la modernisation des procédures de navigation aérienne, ainsi que le projet Orly 2035 visant à atténuer les nuisances sonores en collaboration avec les communes avoisinantes et les parties prenantes internes à l'aéroport, illustrent selon M. Leblanc les efforts déployés pour gérer efficacement les impacts sonores aéroportuaires.

À ce titre, l'ACNUSA préconise une approche pragmatique pour traiter les nuisances, avec des exigences progressives en fonction des niveaux de bruit certifiés (l'indicateur marge acoustique n'étant pas complètement adaptée), sous la forme de dissuasion (amende) et d'incitations pour les compagnies (tarification modulée). La coordination de la programmation des avions est l'enjeu principal

## Les grands enseignements

### Perte de ponctualité

La sortie de la crise sanitaire a entraîné une importante perte de ponctualité en Europe, due à divers facteurs tels que le personnel aérien, les problèmes techniques des avions et l'aggravation des phénomènes météorologiques extrêmes.

Influence des compagnies low-cost : l'agressivité commerciale des compagnies low-cost et ultra low-cost, dont le modèle économique repose sur une rotation rapide des vols pour rentabiliser leurs opérations, a contribué aux retards en chaîne (maximisation de l'asset avion, Orly, notamment, est dominé par les compagnies low-cost. Trois segments d'activité sur Orly : Européen (low-cost), Ultra marin, Lignes d'aménagement des territoire (lignes subventionnées).

### Congestion dans le ciel européen

L'activité aérienne dense en Europe entraîne des congestions, et un événement météorologique dans une région peut avoir des répercussions sur l'ensemble du continent, impactant les passagers et les résidents.

Orly est particulièrement vulnérable aux retards du trafic européen.



**DATE AUDITION**  
27 mars 2024 à 15 h

## REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Khaled Ben-Mohamed  
Jean Marc Defrémont  
Gilles Leblanc  
Danielle Gaulier  
Mairie de Villeneuve le Roi  
Jean-Jacques Grousseau  
(arrivé en deuxième partie)

## TERRITOIRE

Léo Michel  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Eva Bour  
Julien Zoughebi

## RÉDACTEUR CR

Léo Michel



#### **Dissuasion des infractions et incitation financière**

Il est difficile de juger de l'efficacité des sanctions imposées aux compagnies aériennes en cas d'infractions.

Les amendes peuvent être perçues différemment en fonction des situations individuelles des compagnies, et d'autres aspects de la réglementation administrative française peuvent être plus contraignants pour elles : modulation des taxes en fonction de la classe acoustique et de l'horaire.

#### **Le levier de la coordination**

Il est essentiel d'améliorer la coordination des programmations des compagnies aériennes pour garantir la soutenabilité de l'ensemble du système aérien et réduire les perturbations pour les passagers et les habitants. Cette programmation des créneaux est la question centrale pour Orly.



# ADEME

**MARC COTTIGNIES**, ingénieur expert aérien  
**JEAN-YVES MARIE-ROSE**, ingénieur expert aérien  
**EMMANUEL THHIBIER**, acousticien

## Présentation

L'étude de l'ADEME a été menée sur la période 2020-2022, sur le territoire de la France (vols intérieurs et internationaux) prioritairement pour analyser l'émission de CO2 des vols, mais aussi d'autres impacts environnementaux divers qui ont été évalués qualitativement.

En 2019, les vols intérieurs ne représentaient que 9% des émissions de CO2. Globalement au niveau mondial, la part des vols commerciaux de passagers était (en 2018) majoritaire dans la consommation de carburant de l'aviation. Il y avait en 2019 4,5 fois plus de passagers aériens par habitant en moyenne en France que dans le monde. Les impacts du transport aérien évoluent de manière contraire à ce que l'on attend en matière d'atténuation du changement climatique, avec une croissance des émissions là où on attend une décarbonation de l'économie.

Identification de plusieurs leviers de décarbonation divers. La modération du trafic est le levier le plus efficace à court terme et le plus sûr en termes de déploiement et de résultats. Même en 2050, le kérosène restera présent et l'aérien ne sera pas totalement décarboné. Le scénario qui mise sur l'amélioration des technologies a quand même une conséquence en besoin d'énergie (par exemple pour produire des carburants de synthèse). Dans l'étude, le niveau d'emploi est supposé être proportionnel au trafic.

## Les grands enseignements

### Sur la maîtrise du trafic

L'ADEME a réalisé une analyse sur l'ensemble des flux sur les aéroports Français ; il n'y a pas d'analyse fine au niveau de chaque aéroport. Compte tenu du fait que les nouveaux carburants seront plus chers, cela aura probablement un impact sur le prix des billets, puis un impact probable sur le trafic également. Dans son scénario B, l'ADEME baisse de 15% en 2050 le trafic par rapport à 2019 (donnerait environ 200 000 mouvements à Orly). Il peut alors y

avoir un impact par ricochet sur le trafic routier. L'ADEME avait essentiellement la préoccupation d'amener dans le débat celui de la modération du trafic aérien, qui en était absent au lancement de l'étude.

### Sur les prévisions d'utilisation des nouveaux carburant

Il y a un souci de faisabilité à court terme, avec une disponibilité limitée et aussi un coût plus important. Il y a une dynamique et des objectifs pour en utiliser plus, et l'ADEME a étudié jusqu'où aller pour les développer. Dans ce cas-là, il faut prendre aussi en compte la performance des vols à l'arrivée : ces vols ne bénéficieront pas forcément du même taux d'incorporation de carburants de substitution au kérosène, et certains biocarburants produits ailleurs dans le monde pourraient être moins vertueux que ceux exigés en Europe. Les bio-carburants sont également limités et l'on ne souhaite pas qu'ils soient en concurrence avec l'alimentation humaine ou animale, ce qui pose d'autres contraintes. L'efficacité des avions est améliorée par les moteurs, leur poids, leur aérodynamisme. La flotte en circulation sera longue à renouveler, puisque la durée de vie des avions est d'environ 25 ans. L'impact sur l'ensemble du trafic est donc limité à court terme. Transporter l'hydrogène est problématique, ce qui contraint à avoir des lieux de production à côté des aéroports.

### Sur l'impact sur le bruit

Les choix des technologies qui seront intégrés aux futurs modèles ne sont pas encore réalisés et dépendent d'arbitrages à venir entre les nuisances sonores et les émissions de GES, notamment. Concernant l'hydrogène, Airbus qui est le plus avancé, ne s'est pas encore prononcé sur la manière dont l'hydrogène serait utilisé dans ses avions (combustion ou pile à combustible). On est donc loin d'avoir les réponses sur la répercussion des avions à hydrogène sur le bruit. Jusqu'à présent, les acteurs de la construction aéronautique considéraient que chaque génération d'appareil était 15 % moins bruyante que la génération précédente.



Grand  
Orlyseine  
bièvre

### DATE AUDITION

27 mars 2024 à 16 h

### REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Khaled Ben-Mohamed  
Jean Marc Defrémont  
Daniele Gaulier  
Jean Jacques Grousseau  
Yohan Dessales  
Julien Zoughebi

### TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

### RÉDACTEUR CR

Caroline Queffelec



### **Sur les leviers pour une modération du trafic**

Les études doivent être approfondies pour expliciter les moyens d'y parvenir, qui peuvent aller par exemple d'une régulation de la publicité ou de la communication (ex : donner l'impact CO2 des vols aux voyageurs, comme l'exige déjà la réglementation française pour les vols intérieurs, depuis 2013), à la taxation des billets pour renchérir leur prix et affecter la demande, en passant par les quotas de vol par aéroport ... il y a donc différentes possibilités que l'ADEME souhaite étudier. L'étude publiée en 2022 est axée principalement sur les Gaz à Effet de Serre et passe peut-être trop au second plan les impacts bruit et santé, qui pourraient constituer de meilleurs motifs pour obtenir une modération du trafic.

Les actions de modération du trafic pourraient s'appuyer sur la prise en compte de ce critère du bruit. C'est en effet vertueux au niveau planétaire de s'impliquer dans l'atténuation du changement climatique, mais au niveau local, c'est le critère bruit qui pourrait être le plus mobilisateur. La nécessité de devoir utiliser de l'énergie pour produire des nouveaux carburant est aussi un argument. Il est important de diminuer le cumul du CO2 dans l'atmosphère. Il faut voir ça au niveau global car tout est calculé. Produire des carburants qui utilisent de l'énergie n'est pas une solution sobre, elle nécessitera des moyens financiers et industriels importants.

Une solution pourrait être de réduire au maximum les vols tant que de nouveaux carburants ne sont pas utilisables. Cela est nécessaire pour atteindre des objectifs ambitieux, et garantir qu'ils seront respectés.

Comptabiliser le nombre de mouvements par aéroport est une chose, mais pour être plus juste dans la prise en compte de l'impact climatique, il faudrait se baser sur les émissions de gaz à effet de serre de ces vols, qui dépendent du vol entier ainsi que du type d'avion. On distinguerait par exemple les courts courriers, les moyens courriers et les longs courriers. La question du bruit serait également mieux intégrée en distinguant la classe de performance sonore.

### **Sur les risques de « fuite » de vols dans d'autres pays**

L'ADEME n'a pas pu modéliser ce risque de fuite. Cela serait assez limité, d'autant plus qu'on peut espérer une sorte de convergence avec un phénomène qui ferait vraisemblablement tache d'huile au niveau européen. La mesure vise à une modération et non à un arrêt du trafic aérien. Dans tous les cas, cette question doit être portée à l'échelle régionale (pour un ensemble d'aéroports qui pourraient générer du report de trafic entre eux), nationale et européenne, et non seulement aéroport par aéroport.

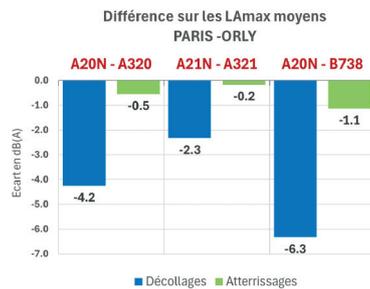
# BRUITPARIF

FANNY MIETLICKI, directrice

## Présentation par Fanny Mietlicki, directrice Bruitparif

Données sur les enjeux bruit en lien avec l'activité de l'aéroport Paris-Orly en pièce jointe  
143 306 personnes sont exposées le jour à des niveaux sonores qui dépassent la valeur limite réglementaire de 55 dB.

59 217 personnes sont exposées la nuit à des niveaux sonores qui dépassent la valeur limite réglementaire de 55 dB. Ces expositions ont des répercussions sur la santé avec en moyenne de l'ordre de 8,4 mois de vie en bonne santé perdue, ce chiffre pouvant atteindre près de 3 ans de vie en bonne santé en moins dans les secteurs les plus exposés.



Le coût social du bruit serait évalué à 670 M€ chaque année pour les habitants du Grand-Orly Seine Bièvre. Trafic globalement stable entre 2012 et 2018 avec toutefois une hausse du trafic et du bruit en période nocturne.

Un trafic 2023 qui atteint 90% de 2018, ce qui modère le bruit mesuré dans les stations. D'après les données de mesure de Bruitparif, le gain des nouveaux aéronefs par rapports aux anciens avions est plus fort au décollage qu'à l'atterrissage. Si toute la flotte était convertie en génération neo, on pourrait espérer un gain de 3dB en moyenne sur l'indicateur L<sub>n</sub> pour les stations situées à l'intérieur de l'emprise L<sub>n</sub> >= 50 dB(A), cela semble donc insuffisant pour atteindre l'objectif de 6dB inscrit dans l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). Le gain en décollage serait autour de 4 à 4,5 dB(A) alors qu'il se situerait entre 1,5 et 2 dB(A) à l'atterrissage. Bruitparif a pu convertir les diminutions du nombre

de personnes hautement perturbées dans leur sommeil (HSD) telles qu'affichées par CGX-aéro dans les différents scénarii de l'EIAE en coût social évité. Selon les scénarii, le chiffrage va de 217 M€/an de coût social évité (scénario file de l'eau) à 315 M€/an (scénario C). Bruitparif n'a pas participé à l'EIAE et n'a pas été auditionné par CGX Aero.

## Les grands enseignements

Le changement de flotte entraîne une diminution du bruit qui risque d'être insuffisante pour atteindre les objectifs fixés dans le PPBE3 (notamment la diminution de 6 dB(A) de l'indicateur L<sub>n</sub> dans l'emprise L<sub>n</sub> >= 50 dB(A) en 2018) qui ont justifié l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, et encore plus insuffisante pour atteindre les préconisations de l'OMS. On peut espérer un gain de 3 dB en moyenne si changement de tous les avions en génération Néo. Cela remet en question les scénarios de CGX Aero, notamment le scénario A qui table uniquement sur le renouvellement de la flotte pour atteindre la baisse de 6dB. Le renouvellement de la flotte s'accélère mais n'est pas aussi positif que les constructeurs le disent notamment à l'atterrissage. En 2023, de l'ordre de 8% des vols sont effectués par des avions nouvelles flotte.

Le coût social du bruit est constitué de coûts tangibles et de coûts intangibles. La période nocturne est une période de récupération, le bruit est donc particulièrement néfaste sur ces horaires-là. Toutefois le bruit en journée a également des conséquences importantes, en termes de gêne et de maladies cardiovasculaires.

Les recommandations de l'OMS sont à prendre comme des objectifs de qualité à atteindre à terme, la première étape étant déjà de viser le respect des valeurs limites réglementaires en toute zone habitée. À noter que l'on a un décalage également très important entre les valeurs limites réglementaires et les recommandations de l'OMS pour le bruit routier et le bruit ferré (exemple 68 dB(A) valeur limite L<sub>den</sub> contre 53 dB(A) en recommandation OMS pour le bruit routier).

Grand  
Orly  
Seine  
bièvre

DATE AUDITION  
27 mars 2024 à 17h

## REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Khaled Ben-Mohamed  
Jean Marc Defrémont  
Danielle Gaulier  
Jean Jacques Grousseau  
Yohann Dessage  
Julien Zoughebi

## TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

## RÉDACTEUR CR

Stéphane Touboul

Association de la loi 1901, agréée par le ministère en charge de la transition écologique, chargé de la mission de surveillance la qualité de l'air. Gouvernance multipartite : services de l'État, collectivités territoriales d'IDF, acteurs économiques, et Associations de protection de l'environnement et de consommateurs et experts sanitaires.

Outils de surveillance : système de modélisation - stations fixes (70 franciliennes) - campagne de mesure (à des fins de vérification)

### Les grands enseignements

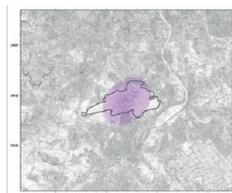
**Amélioration de la qualité de l'air** en 2022 par rapport à 2007 mais ce n'est pas encore suffisamment satisfaisant.

#### Origine pollution de l'air

Les grosses émissions se situent essentiellement sur les grands axes routiers de Paris mais celles émises au niveau de la plateforme aéroportuaire sont les seules en augmentation.

Travail de surveillance spéciale autour des zones péri-aéroportuaires ainsi qu'un travail complémentaire de modélisation à plusieurs moments de la journée pour vérifier les émissions sur la plateforme elle-même sans le trafic induit et sur 1000m d'altitude.

#### Concentration de dioxyde d'azote (hors trafic routier, et trafic induit)



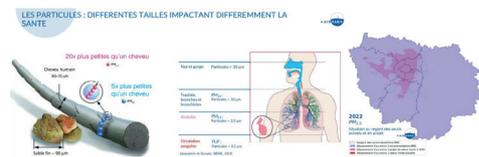
Ce qui signifie que 90 % des émissions de dioxyde d'azote ne sont pas dues à l'aéroport (à nuancer puisqu'il y a beaucoup de trafic en direction de l'aéroport).

Responsabilités des émissions de dioxyde d'azote (baisse de 50% des émissions de 2005 à 2019) au niveau régional mais les émissions au niveau de la plateforme aéroportuaire sont en augmentation.



#### Échelle de grandeur des particules fines

L'aéroport de Roissy n'est pas touché par les émissions de particules fines, au niveau de la plateforme aéroportuaire, puisqu'il n'a pas le même trafic routier qu'à Orly. Le secteur aéroportuaire émet dans la 3<sup>e</sup> dimension, loin des respirations humaines. Seulement quelques pourcents d'émissions au niveau aéroportuaires (biais du test à Roissy dans les années 2000-2001).



#### Éloignement des sources de pollutions

La présence du dioxyde d'azote décroît très rapidement sur la distance. Sur les axes routiers (Boulevard périphérique, A86) la forte concentration se fait uniquement sur 150m. L'enjeu c'est d'éloigner tout type d'habitation de la source de fortes émissions de dioxyde d'azote. Au niveau des habitations, il faut les construire le plus loin possible des axes routiers, pour éviter la première dizaine de mètres où la décroissance est la plus forte.

Exemple : expérience de l'embarquement de leurs équipements sur un vélo, circulation en bordure d'axe. Résultat : 30% d'expositions en moins qu'à l'intérieur du flux de circulation. L'idée d'un écran anti-bruit peut faire un effet de canalisateur par l'effet de mise à distance des sources de fortes émissions de dioxyde d'azote. L'idée d'un feuillu

#### DATE AUDITION

27 mars 2024 à 18h30

#### REPRÉSENTATION POLITIQUE

Nathalie Lallier  
Khaled Ben-Mohamed  
Jean Marc Defrémont  
Daniele Gaulier  
Yohann Dessage  
Jinny Bagé  
Julien Zoughebi

#### TERRITOIRE

Eva Bour  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

#### RÉDACTEUR CR

Eva Bour



végétal (attention aux pollens source de pollution estivale) peut avoir un effet de barrière mécanique par la distance qu'il crée mais sans corrélation avec les mécanismes de photosynthèse. Il est nécessaire de faire attention à la manière dont sont disposés les feuillus.

#### **Le couvre-feu a peu d'effets notables sur la qualité de l'air**

Le véritable impact ce sont les FRET et les salariés dans leurs déplacements pour accéder à la plateforme ainsi que le roulage au sol. Même si le volume de passagers baisse dans l'avion, le total des émissions baissera légèrement, mais sans signification sensible.

**D'autres sources de pollution** sont liées à la combustion au niveau des moteurs (avions / trafic) : dioxyde de soufre et le carbone suie mais quatre fois moins de carbone suie dans les aéroports que sur le boulevard périphérique.

#### **Impact des avions**

Les nouveaux avions sont censés émettre moins, ils ont cependant une meilleure performance mais le

renouvellement est trop lent pour avoir un impact. Les avions les plus gros roulent plus longtemps au sol et donc polluent plus l'environnement proche. Pas de disparition des pollutions de l'air mais il y a dépôt et dispersion au sol par la pluie ou réactions chimiques avec d'autres polluants.

#### **Nouveaux carburants**

Les nouveaux avions auront besoin d'être plus poussés, ainsi émettront plus de dioxyde d'azote par un phénomène de compensation. Les nouveaux carburants «verts» à termes ne sont pas censés produire de combustion ainsi ils ne sont pas supposés émettre de dioxyde d'azote. Il n'y a pas d'études et donc pas d'éléments précis.

Pour faire un parallèle, des essais ont été menés sur les bus HVO, les résultats ont donné un nombre plus important de particules, de plus leurs compositions en aldéhyde ne permet pas de savoir quel sera leur impact sur la qualité de l'air de ces nouveaux carburants à haute température.

# DRAPO

**GÉRARD BOUTHIER**, président

## Présentation de l'association et des études importantes

- > Association avec collectifs riverains et élus.
- > Travail en commun avec BRUITPARIF sur les mesures in situ (mieux que les logiciels).
- > Travail en commun avec Airparif.
- > Participe au réseau UFCNA. À connaissance des avancées obtenues à Bâle-Mulhouse par exemple.
- > Siège également au Conseil national du bruit (CNB).
- > Étude « débat » fait une relation entre le niveau de bruit et les nuisances subies par les habitants.
- > Données précises qui amènent à dire que 75 000 pers situées à prox de la plateforme perdent 37 mois de vie en bonne santé dont 20 liés à l'aérien.
- > Étude sur Roissy/Lyon. Appareille des habitants pour mesurer les impacts sur la santé (hausse taux de diabète, du rythme cardiaque... qu'il y ait une pathologie déclarée au départ ou non).

## Concernant l'EIAE

DRAPO regrette que Cahier des charges du prestataire de l'EIAE n'ait pas été partagé avec les associations.

Un nouvel indice bruit « IG » a été utilisé par CGX Aero, pas connu et non validé par l'ACNUSA et le CNB. 3 scénarios ont été proposés mais selon ces 3 scénarios les vols en moins en soirée seront en réalité reportés en journée.

Le départ Air France pose problème si les créneaux sont repris par les compagnies low cost dont le modèle économique repose sur l'optimisation des avions et sur un grand nombre de rotations par jour (certaines = 8 rotations par jour). Ceci explique déjà les dépassements du couvre-feu. Il semble donc impossible de respecter un couvre-feu élargi de manière sérieuse sans travail sur la programmation. L'EIAE aurait dû être lancée sur la base des résultats du PPBE et non en amont.

## Concernant le renouvellement de flotte

Le renouvellement des flottes annoncées par AF devrait prendre 8 ans avec la difficulté pour Airbus de faire plus que 3 avions par jour. A320 néo réduit

bruit et conso de 20% selon le constructeur. Le dernier Airbus livré avec moteur au rendement amélioré (rotor ouvert) est certes moins polluant mais potentiellement plus bruyant. Selon dire de motoriste il serait difficile de gagner sur les 2 tableaux (CO2 et bruit). Campagnes de mesure de la pollution de l'air réalisées par DRAPO avec l'appui d'organisme. En 2050, on peut espérer des avions à hydrogène. Avion solaire peut réaliste sauf pour 30 passagers et 200km.

## Consultation citoyenne

DRAPO a participé à la consultation citoyenne organisée avec l'appui des communes volontaires pour les 3 plateformes. 50 821 personnes ont exprimé un vote positif pour un couvre-feu allongé de 8 heures : demande si accord restriction vols entre 22 h et 6 h = 8 h de calme / sommeil, tel que préconisé par l'OMS. Roissy n'a même pas de couvre-feu à ce jour.

## Couvre-feu

Aucun des 3 scénarios ne prévoit de supprimer des vols. Si les vols sont reportés, on peut se demander quelle est la perte réelle pour les compagnies ? DRAPO émet de grandes craintes pour l'été à venir avec des potentiels dépassements des horaires. DRAPO analyse tous les jours les avions qui dérogent au couvre-feu et adresse la liste aux services de l'État pour mettre des amendes en retirant ceux qui ont des raisons valables. Si le dépassement est lié à la météo il n'y a pas de sanction. Les amendes se situent entre 0 à 40 000 €. Selon certains élus il vaut mieux être très sévères sur le respect de la règle avant d'élargir le couvre-feu. Le projet de loi de Naima Moutchou, députée du Val d'Oise, déposé en 2023 va en ce sens.

On ne devrait pas renvoyer les avions sur Roissy, cela ne serait pas juste pour les riverains de cette plateforme, la réduction doit se faire à l'échelle de l'ensemble des plateformes régionales. Il faut créer les conditions d'un meilleur respect du couvre-feu.



## DATE AUDITION

28 mars 2024 à 16 h

## REPRÉSENTATION POLITIQUE

Gilles Lafon  
Khaled Ben-Mohamed  
Jean Marie Villain  
Françoise Sourd  
Cabinet du Maire Savigny  
Nathalie Lallier  
Mairie d'Athis Mons  
Yohan Dessales  
Julien Zoughebi

## TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

## RÉDACTEUR CR

François Favard



# AIRFRANCE

**AURÉLIEN GOMEZ**, directeur délégué aux affaires territoriales  
**ALEXANDRE BLONDEL**, directeur programme Transavia  
**François Decarreau**, directeur développement durable  
**SÉBASTIEN JUSTUM**, secrétaire général adjoint

## Présentation

Le renouvellement des flottes est un axe majeur pour la réduction du bruit à la source. Air France et sa filiale Transavia ont engagé un effort historique de renouvellement de leurs flottes avec des avions beaucoup moins bruyants (-50% d'empreinte sonore pour les nouveaux avions de Transavia). Les nuisances sonores sont intégrées pleinement dans les réflexions de travail d'Air France. Air France est partenaire de toutes les démarches engagées sur le sujet des nuisances sonores. Différentes solutions : renouvellement flottes, modifications procédures décollages, descentes continues, méthode d'atterrissage et de décollage... Air France finance l'aide à l'insonorisation des logements à hauteur de plusieurs millions d'euros par ans (via la TNSA) : 17,5 M€ pour 2023.

La notion de « compagnie basée » reste aussi essentielle, ces compagnies étant beaucoup plus créatrices d'emplois localement. Extension du couvre-feu aurait des impacts considérables pour les compagnies basées, à éviter. Empreinte socio-économique : activité d'Air France et Transavia. Activité de maintenance d'Air France Industries (Orly, VLR) et siège Blue Link à Arcueil. 7 000 emplois directs pour le groupe à Orly, avec 1 600 recrutements sur l'année 2023 pour Transavia. Les compagnies basées recrutent et apportent de la croissance. Sur les départements de 91 et 94, 7000 salariés du groupe Air France y résident. Les activités d'Air France Industries seront maintenues sur le territoire et recrutent.

À l'horizon 2026, le groupe Air France va réorganiser sa desserte au départ d'Orly et confier à sa filiale Transavia ses destinations domestiques Françaises (Toulouse, Nice et Marseille), et opérera les routes ultramarines depuis CDG. Transavia va également développer son réseau de destinations européennes. Le groupe Air France, à travers Transavia et Air France Industries, demeure à Orly. Transavia proposera des prix inférieurs aux passagers. Il y a un souhait de continuité dans la relation d'Air France au territoire.

## Les grands enseignements

Il reste des inquiétudes très fortes du territoire sur le départ d'Air France, et notamment des conséquences sur les salariés - habitants du territoire.

### Sujets emplois

Air France a connaissance de l'émoi provoqué par la décision de départ de la compagnie. C'est en réalité une nécessité pour s'adapter au marché. En matière d'emploi, il est important d'avoir à l'esprit que cela sera effectif à la saison été 2026. D'ici là, des mesures d'accompagnement seront faites auprès des salariés et ont été adoptées dans le cadre d'un accord majoritaire entre partenaires sociaux.

Pour les personnels concernés, liés au transport aérien, cela concerne 400 personnes environ (aide pour achat d'un véhicule, logement, temps partiel aidé...). Les créations d'emploi se poursuivront de manière dynamique pour les années à venir.

### Niveaux sonores

Les niveaux sonores de certifications sont le fruit de mesures in situ réalisées par les constructeurs. Ces données sont auditées et certifiées. Concernant l'Airbus 320neo que Transavia intègre dans sa flotte, la baisse du volume sonore est vérifiée (gain entre 4 et 8 db par rapport aux Boeing 737 utilisés jusqu'ici). Le gain le plus important est en « latéral », i.e. sur les côtés de l'axe de piste.

Pour les simulations, basé sur les bruits certifiés publié par les constructeurs. Outils très fiables qui permettent de se faire une idée précise.

### CO2, pas d'impact local

Il s'agit d'une problématique plus globale. Sur d'autres gaz, certaines réductions ont été observées. Scénario A permet de réduire fortement les émissions de CO2 (cumul de gain d'émission), plus que les scénarii B et C. Air France soutient ce scénario et l'a exprimé auprès de l'État. Avion nouvelle génération -15% émission de CO2 et - 20 à 25 % Nox.



**DATE AUDITION**  
29 mars 2024 à 11 h

### REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon (Excusé)  
Nathalie Lallier  
Khaled Ben-Mohamed  
Clément Pecqueux  
Françoise Sourd  
Jean Marie Vilain  
Danielle Gaulier  
Cabinet du maire de Savigny  
Yohan Dessales  
Jérôme Béranger  
François Decarreau  
Jérôme Beranger  
Julien Zoughebi

### TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

### RÉDACTEUR CR

Caroline Queffelec



### Impact d'une réduction de 30 minutes des créneaux

Selon la réglementation des créneaux à Orly, les créneaux attribués à Orly concernent à la fois des horaires et un volume, ces 2 notions sont disjointes. Si une compagnie laisse un créneau horaire, il faut qu'elle garde le volume car il sera sinon attribué à une autre compagnie et perdra des parts de marché. Si le couvre-feu est abaissé à 23 h, il sera nécessaire de décaler les arrivées. Les différentes lignes d'avions sont programmées au plus tard à 22 h 45 afin d'éviter d'être dérouté vers Roissy-CDG. En cas de réduction, cela conduirait à diminuer la marge de sécurité également. Or les créneaux précédents sont saturés, donc la perte de 30 mn de couvre-feu se traduirait pour Transavia par une perte de potentiel d'utilisation de l'avion jusqu'à 1 h 30-1 h 45. Cela nécessiterait d'utiliser plus d'avion pour réaliser le même volume de créneaux. La force du low-cost réside dans sa capacité à effectuer le plus de rotations possibles avec un seul avion. Avec un usage 12 h par jour pour chaque avion l'été, perdre près de 2 h de rotation rend le modèle insoutenable d'un point de vue économique.

### Impact des décibels

Il y a les bruits de frottement, et le bruit du réacteur (surtout au décollage). Le gain le plus important est sur le moteur, avec des réductions moins fortes à l'atterrissage qu'au décollage. Il y a des balises qui sont atypiques (ex : une balise posée sur une courbe), ce qui peut amener à des mesures qui s'écartent des certifications. Le souhait d'Air France est de pouvoir faire des analyses plus fines à l'avenir pour traiter ces cas spécifiques.

Travail en cours pour définir le bon niveau de fréquence pour desservir Nice, Toulouse et Marseille en lien avec l'augmentation des capacités de l'avion (B737 ou A320 Neo).

En 2023, 36 dérogations au couvre-feu pour Transavia. Transavia programme 1 seul vol hebdomadaire après 23 heures (en été) mais a besoin d'une marge de 45 mn avant le couvre-feu afin d'éviter de déroger. Tout le monde s'accorde d'avoir des compagnies basées sur la plateforme.

# AIRBUS

**LAURENT BOISSON**, directeur des affaires extérieures  
**MAELLE ALBERT**, ingénieure spécialiste du bruit  
**DELPHINE ROBERT**, ingénieure spécialiste du bruit

## Présentation par Laurent Boisson relations publiques – Delphine Robert et Maelle Albert

Règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée (procédure d'exploitation du moindre bruit).

### Planification urbaine

Airbus a pour vocation de travailler plus la communication sur la réduction du bruit à la source. Au décollage on entend le bruit moteur à hauteur de 80% jusqu'à 97% alors qu'à l'atterrissage on entend le mouvement de l'air à hauteur de 56%, le bruit moteur ayant une moindre contribution à hauteur de 44%.

> **Moteurs** (ventilateur et aspiration de l'air et éjection à l'arrière) ;

> **structure de l'avion** (Train d'atterrissage-aé-rofrein-cavité : bruit du mouvement de l'air).

Chaque avion est certifié en terme acoustique (EASA).

### Les grands enseignements

#### Le bruit est différent selon les conditions en vol

Au décollage, en pleine poussée, le bruit du moteur est de 97%, tandis qu'en poussée réduite, le bruit du moteur est de 80%. Le reste du bruit est dû à l'aérodynamisme.

À l'atterrissage, le bruit est dû en majorité à l'aérodynamisme (56%).

Les moteurs des A350 sont achetés à l'entreprise Rolls-Royce, avec un niveau de bruit diminué par rapport aux moteurs de génération précédente.

De plus, La nacelle subit un traitement acoustique permettant d'atténuer le bruit de la soufflante moteur.

L'aérodynamisme de la voilure est travaillée acoustiquement en supprimant l'espace entre les bords et les ailes.

### Indicateurs de certification acoustique

Ils sont définis par l'OACI (réglementation internationale pour le transport aérien) et repris dans la réglementation européenne par l'EASA. Trois points de mesures sont définis dans le processus de certification des niveaux de bruit d'un avion. Celles-ci sont réalisées pendant la campagne d'essais en vols nécessaire à la certification d'un avion. Un premier point de mesure est situé à l'approche à 2 000 m en amont du point d'atterrissage, un autre en latéral juste après le décollage à 450 m de l'axe de piste et un troisième sous la trajectoire de montée à 6,500 m de la mise en poussée pour le décollage L'A350 permet par rapport à un avion de génération précédente une réduction du bruit au décollage avoisinant les 7 EPNdB soit une perception de diminution de la gêne sonore de l'ordre de 40%.

La mesure se fait en EPNdB selon la physique mais aussi la perception, par la pondération des fréquences avec les sons purs (sifflements) et la durée des bruits perçus.

### Objectifs Airbus

> **2030** : vol possible avec 100% SAF (carburants durables).

> **2035** : baisse de 46% de l'intensité des émissions de CO2 ainsi que les premiers avions à hydrogène.

> **2050** : zéro net émissions de carbone avec les nouveaux avions Airbus.

Les améliorations à espérer sont sur les différentes briques technologiques à intégrer sur certains avions ainsi que le respect de la réglementation sur la baisse de bruit (objectif OACI). La réglementation est de plus en plus restrictive et cela oblige à aller plus loin dans les performances des avions.

Objectif d'un aérodynamisme plus fin (à l'instar des voitures) et des écoulements plus laminaires afin de baisser les turbulences ; mais aussi le poids des avions est à prendre en compte, vers un matériau plus léger. Attention plus l'avion est léger moins il fait de bruit. L'utilisation de l'hydrogène comme carburant n'aura aucun impact sur le bruit.



### DATE AUDITION

29 mars 2024 à 13h30

### REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Nathalie Lallier  
Khaled Ben-Mohamed  
Clément Pecqueux  
Françoise Sourd  
Danielle Gaulier  
Hassine Ben El Gaid  
Daniele Gaulier  
Cabinet du maire de Savigny  
Jean Marc Defrémont  
Yohann Dessage  
Julien Zoughebi

### ADP

Jérôme Lauferon

### TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

### RÉDACTEUR CR

Eva Bour



Exemple : A350 matériau composite sauf certains objets en titane.

Pour ce qui est des contraintes locales vis à vis du bruit, il y a différentes procédures de vol. Orly c'est un projet de descente continue. Il existe aussi des procédures à l'approche utilisant des moyens de guidage satellitaires dites « RNP AR », par lesquelles les aviateurs font des virages pour éviter les zones plus densément peuplées.

**Capacité industrielle** : défi d'augmenter la cadence pour dépasser le niveau d'avant crise à l'horizon 2026.

> 2019 : + de 800 avions (stimulation par le besoin de voyager) ;

> 2023 : 730 avions.

Objectif de 800 avions (stimulation industrielle par l'enjeu environnemental).

Le renouvellement de flotte permet d'atteindre les objectifs mais attention aux unités prises en compte pour la quantification de la réduction de la gêne sonore.



ADP

**AMÉLIE LUMMAUX**, directrice générale adjointe développement durable et projets  
**JÉRÔME LAUFERON**, directeur des opérations aéronautiques

### Présentation Amélie Lummaux

Important d'avoir un cadre de dialogue entre professionnel de l'aérien, les collectivités et les riverains. Elle note l'absence de l'EPT à la CCE et trouve cela regrettable. ADP se réjouit de l'EIAE engagée avec un cabinet indépendant et du travail de concertation mené. Sur le fond, ADP est extrêmement engagé sur la réduction du bruit avec comme différents leviers :

- > **1<sup>er</sup> levier d'action** : encouragement au renouvellement des flottes via la modulation des redevances aéroportuaires selon leur groupe acoustique. Majoration pour les avions pour les avions les plus bruyants et en soirée. Ratio de 1 à 4. Grille de classification revue courant 2022.
- > **2<sup>e</sup> levier** : urbanisme via la gestion de l'aide à l'insonorisation. Déficit d'attractivité analysée courant 2023. Hausse des barèmes obtenues et mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2024, avec hausse de 25%.
- > **3<sup>e</sup> levier** : procédures de navigation aériennes. Progrès récent avec concertation fin 2023 descentes continues face à l'Ouest.
- > **Groupe de travail initiés sur plusieurs sujets** : sortie retardée des trains d'atterrissage, montées optimisées (prisalt), allongement du seuil de piste.
- > **4<sup>e</sup> levier** : double encadrement = couvre-feu et plafonnement depuis 1994. L'EIAE propose d'aller plus loin.

Surveillance du bruit en permanence avec un laboratoire ADP dédié. Données publiées en ligne et un bilan annuel (celui de 2022 est remis en annexe).

### Autres améliorations portées par ADP

Meilleur respect de la ponctualité pour éviter les dérogations au couvre-feu

### Prospective

La forte croissance du parc d'appareils à l'échelle mondiale ne s'appliquera pas au cas d'Orly. Il est nécessaire de distinguer ce qu'il se passe à l'échelle mondiale et ce qu'il se passe à Orly. Lorsque l'on fait des prévisions en 2035, il n'y a pas d'augmen-

tation du nombre de mouvement. La croissance du nombre de passagers se fait par l'augmentation de l'emport avion, avec des sièges supplémentaires. Schématiquement, il n'y a pas de mouvements en plus.

### Renouvellement flotte

Selon ADP, le meilleur levier pour la baisse du bruit et du CO2 est le renouvellement des flottes qu'il convient de sécuriser par des mesures contraignantes comme dans le scénario A : restriction acoustique la plus forte du monde dans cette plage horaire. Les compagnies n'auront pas le choix.

### Départ d'Air France

Cela se traduit par le transfert de créneaux à Transavia, qui est une compagnie bien identifiée. Transavia à un programme de renouvellement de leur flotte, sur lequel ils ont une visibilité. Les compagnies low-cost ont des avions plus récents, et ont besoin d'avions qui consomment peu. Le modèle des low-costs les oblige à avoir des avions performants.

### Orly 2035

L'avenir des aéroports est interrogé et dépendra de leur valeur ajoutée en termes de connectivité et mobilité. Si un trajet est possible en train plutôt qu'en voiture ou en avion c'est très bien. L'avion doit être à sa place. ADP travaille à décarboner les mobilités sur chaque type de destination du quotidien au longue distance. La vision stratégique de multimodalité avec l'arrivée Transport collectif est intégrée dans Orly 2035.

La difficulté avec l'arrivée Grand Paris Express sera de rejoindre tous les points de l'aéroport depuis la gare (projet de TCSP interne ADP). Orly sera connecté avec la L14 à plusieurs gare TGV à Paris, et demain gare Pont de Rungis ou la gare Massy avec L18. Il y a une forte dimension énergétique dans le projet Orly 2035 pour faire évoluer la motorisation des véhicules au sol et des futurs avions bas carbone.



Grand  
Orly  
Seine  
bièvre

### DATE AUDITION

29 mars 2024 à 14 h 30

### REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Nathalie Lallier  
Khaled Ben-Mohamed  
Clément Pecqueux  
Françoise Sourd  
Danielle Gaulier  
Philippe Gaudin  
Cabinet du maire de Savigny  
Jean Marc Defrémont  
Yohann Dessage  
Julien Zoughebi

### TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

### RÉDACTEUR CR

François Favard



### **PROGRAMMATION**

Il n'y a pas possibilité de programmer plus de 6 vols entre 23 heures et 23h30, le trafic d'Orly étant coordonné avec ceux des autres aéroports parisiens. Une compagnie va chercher à optimiser ses avions par le nombre de rotation par jour, plutôt que par un usage plus long en nombre d'année. En moyenne un avion fait 7 rotations par jour dans l'espace Schengen.

Réduire la plage d'utilisation implique que l'équilibre économique n'est plus le même. Le report sur la journée obligerait à avoir un ou plusieurs appareils en plus par jour, ou à compresser encore plus les délais avec risque annulation de dernière minute.

### **IMPACT ÉCONOMIQUE**

L'impact économique de réduire la plage d'exploitation n'a pas été calculé par ADP. Le chiffrage de CGX Aero est réalisé de manière indépendante. Plus les horaires d'exploitation se réduisent, plus le coût est exponentiel.

Sur l'impact de la taxation aéroportuaire, la redevance est un coût minoritaire dans le billet d'avion avec deux principaux coûts le carburant et le personnel des compagnies. Les taxes d'état dont la TNSA et la redevance viennent en dernier. C'est le carburant qui va inciter le plus les compagnies à renouveler leurs flottes.

Plafonnement = pas d'augmentation du nb de mouvements en prévision d'ici 2035. Mais il ne faut

pas limiter l'avenir avant de voir dans la durée dans quelle perspective les avions auront réussi à baisser leurs émissions et le bruit.

### **BRUIT ET NOUVEAUX AVIONS**

Le niveau de performance des avions ne résume pas la gêne ressentie mais y concourt fortement. Si cet aspect est fondamental. le ressenti est par exemple différent le jour et la nuit.



# DGAC

**KEVIN GUITTET**, sous-directeur développement durable  
**OLIVIER WEISS**, ingénieur des études et de l'exploitation

## Présentation par Kevin Guittet

Une prise de conscience environnementale en Europe mais un développement effréné du monde aérien qui se poursuit dans le monde. 186 millions de passagers en France et 32,3 M à Orly qui a presque repris son trafic pré-pandémie en 2023. Perte de compétitivité des acteurs de l'aérien français de 1% par an entre 2000 et 2019. Une économie aéronautique forte avec la moitié des avions construits le sont en Europe. Enjeu économique en sus de l'enjeu écologique.

Les nuisances augmentent en lien avec le nombre de vols mais pas autant que le nombre de voyageurs. Les performances des avions ne compensent pas l'augmentation du nombre de vols

4 piliers réduction du bruit à la source – planification et gestion de l'utilisation des terrains – procédure d'exploitation à moindre bruit – restriction d'exploitation des aéronefs. Le PPBE et les cartes de bruit concernent les 3 premiers piliers. L'EIAE et les arrêtés ministériels de restriction de l'exploitation concernent le pilier 4.

Des mesures au niveau national plus faciles à mettre en œuvre que les mesures continentales ou mondiales qui demandent une convergence entre États.

L'État français est favorable à une plus grande taxation du kérosène au niveau européen (mesure FIT for 55) mais il faut l'unanimité des états membres.

Pour atteindre les objectifs d'émission carbone il y a le levier carburant alternatif – mesures sur le marché – progrès technologiques – gestion du trafic (-10% modélisés). Ces éléments sont inscrits dans la stratégie nationale bas carbone, dont la révision, piloté par la DGEC, est en cours.

## Les grands enseignements

### Nouveaux carburants

L'enjeu est bien de faire aboutir de nouveaux projets de carburants vertueux à partir de 2030 (l'atteinte des objectifs à 2030 ne devrait pas poser

de problème, mais les obligations d'incorporations et donc les besoins seront multipliés par plus de 3 entre 2030 et 2035) avec des nouvelles filières. Les réserves de l'ADEME sur le respect des objectifs de carburants synthèse sont légitimes, compte-tenu du nombre de projets lancés actuellement.

**Le renouvellement des flottes** est bénéfique pour l'environnement et aussi pour l'économie française. La croissance du parc est maîtrisée au niveau national et sans commune mesure avec la croissance mondiale. Il y a des engagements importants et déjà pris par les compagnies pour le renouvellement de la flotte.

**La compensation** volontaire est assez contestée. Les vols en France hexagonale doivent déjà être compensés à 100%, en vertu de l'article 147 de la loi Climat et résilience.

Réduire les **capacités de programmation** et limiter les créneaux de programmation est possible et intéressant pour réduire les nuisances, mais la marge de manœuvre est assez limitée pour ne pas pénaliser l'économie française.

### Redevances aéroportuaires

Moduler les redevances aéroportuaires selon la période de contrainte pour les habitants est une mesure qui relève du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et non de l'EIAE. Augmenter la redevance sera à discuter entre ADP et l'autorité de régulation des transports. On peut moduler les redevances selon la performance des aéronefs, en respectant certains principes.



**DATE AUDITION**  
29 mars 2024 à 15h30

## REPRÉSENTATION POLITIQUE

Michel Leprêtre  
Gilles Lafon  
Nathalie Lallier  
Khaled Ben-Mohamed  
Hassine Ben El Gaid  
Clément Pecqueux  
Françoise Sourd  
Danielle Gaulier  
Philippe Gaudin  
Cabinet du maire de Savigny  
Jean Marc Defrémont  
Jean Marie Vilain  
Yohan Dessales  
Julien Zoughebi

## TERRITOIRE

Léo Michel  
Eva Bour  
François Favard  
Caroline Queffelec  
Stéphane Touboul

## RÉDACTEUR CR

Stéphane Touboul

En séance ordinaire du conseil territorial du 2 avril  
2024, il a été voté le :

## VŒU POUR UNE TRANSITION ÉQUILBRÉE DE L'AÉROPORT D'ORLY



### Contexte

La plateforme aéroportuaire de Paris-Orly, opérationnelle depuis les années 60 et implantée dans une zone urbaine dense, connaît un trafic conséquent, avec environ 30 millions de passagers chaque année. Soumise à un arrêté en date du 6 octobre 1994, elle est encadrée par deux dispositifs de régulation des nuisances occasionnées par les activités aériennes :

- Un couvre-feu en vigueur de 23h30 à 06h00.

- Un plafonnement du nombre de créneaux à 250 000, en vue d'atteindre 200 000 mouvements

L'objectif principal du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est la gestion et la réduction du bruit. Il se traduit par :

- La réduction du bruit à la source

- La gestion foncière avec le Plan d'exposition au bruit et le Plan de gêne sonore

- Les procédures de moindre bruit (descente continues, etc.)

Lors de la signature du dernier Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) piloté par l'Etat en mars 2022, un plan d'actions a été convenu afin de réduire de manière significative les nuisances sonores nocturnes causées par le trafic aérien, avec une attention particulière accordée à la plage horaire 22h-06h.

Il a été inscrit le principe de lancer une Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée afin de respecter l'objectif fixé dans le PPBE de l'aéroport d'Orly, approuvé par l'État, qui prévoit (mesure R3) "une diminution d'au moins 6 décibels sur la période 22h-6h."

Dans le cadre des principes d'approche équilibrée édictés par le règlement européen et l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile), l'étude d'impact en approche équilibrée (EIAE) a été placée sous l'autorité indépendante de la Préfète du Val de Marne en mai 2023 et a été réalisée par le consultant spécialisé CGX Aero. Ce dernier a rendu ses conclusions lors de la Commission Consultative de l'Environnement le 9 février 2024 en prenant en compte à la fois les recommandations définies par le SDRIF-e, la MGP, et l'Etat.

Cette étude aboutit à trois scénarios potentiels, en plus du scénario « fil de l'eau », qui implique le renouvellement de la flotte aérienne des compagnies selon des critères acoustiques et l'instauration de restrictions sur les mouvements (couvre-feu) :

- Dans le scénario A, les restrictions pour les avions les plus bruyants (classes 1, 2 et 3) débutent dès 22h. Ce scénario propose également une accélération du renouvellement des flottes, avec une tolérance sur son délai de mise en œuvre, suivant ainsi le principe de la "loi du grand-père". Il maintient le couvre-feu total de 23h30 à 6h.

- Le scénario B intègre les mesures du scénario A et propose une extension partielle du couvre-feu en ajoutant une demi-heure pour les décollages, prolongeant ainsi la période jusqu'à 23h00.

- Le scénario C opte pour certaines mesures de réduction des nuisances sonores, telles que les restrictions pour les avions des classes 1 et 2, mais pas pour ceux de la classe 3 (64% du trafic à Orly en 2022). En parallèle, il propose une extension du couvre-feu tant au décollage qu'à l'atterrissage,

Les différents scénarios ont également été évalués quant à leurs impacts socio-économiques pour les compagnies aériennes, pour les emplois et pour ADP.

### Liste des annexes :

1. Présentation de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée présentée à la CCE
2. Analyses laboratoires ADP – Bilan 2022
3. Audition ACNUSA fiche et bilan annuel 2023
4. Audition ADEME fiche et Document Ressource : Synthèse de l'étude Scénarios de transition écologique
5. Audition AirParif fiche et Bilan de la qualité de l'air à proximité des plateformes aéroportuaires Paris Orly 2020
6. Audition Bruitparif : fiche et résultat de mesure de bruit aérien réalisées en 2018 dans le cadre de l'action Survol du PSRE 3



Les comptes rendus des auditions de :

- l'ACNUSA -Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires
- l'ADEME- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- AIRPARIF
- BRUIPARIF
- DRAPO- association de défense des riverains de l'aéroport d'Orly
- Groupe Airbus
- Groupe ADP
- Groupe air France
- DGAC

seront portés à connaissance de l'ensemble des élu.e.s ainsi que les contributions écrites d'associations de riverains dès que rédigé et validé par chacune des organismes auditionnés. L'audition de l'association "Villes et aéroport" est à reprogrammer après le 2 avril.

## DELIBERATION

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

**Vu** la directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui dispose que chaque État membre élabore, tous les 5 ans, pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des Cartes Stratégiques de Bruit et un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

**Vu** le Règlement UE 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée,

**Vu** l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly

**Vu** l'arrêté du 29 septembre 1999 portant restriction d'usage de l'aérodrome de Paris-Orly

**Vu** l'arrêté du 29 juillet 2009 modifiant l'arrêté du 18 février 2003, modifié par l'arrêté du 19 janvier 2005, portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly

**Considérant** l'étude d'impact en approche équilibrée (EIAE) (annexe 1) et les auditions organisées par l'EPT entre le 27 et le 29 mars 2024 (annexes 2 à 6) ;

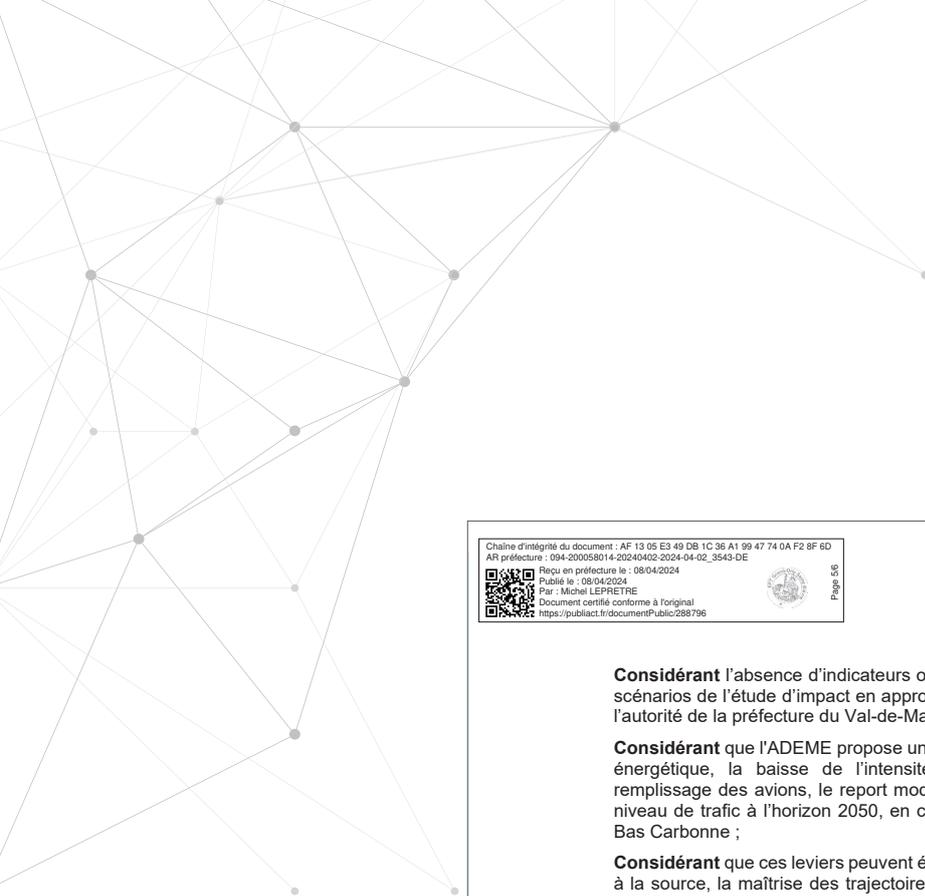
**Considérant** que l'équilibre entre préservation de l'emploi, atténuation du changement climatique, limitation des pollutions atmosphériques et réductions des nuisances sonores doit être au cœur des décisions et des politiques concernant l'aéroport d'Orly, en favorisant des solutions durables et respectueuses de l'environnement ;

**Considérant** l'importance de traiter les enjeux de transition écologique non seulement à partir de l'aéroport d'Orly, mais également dans une perspective plus large, nationale et internationale, dépassant les logiques de l'intercommunalité ;

**Considérant** que la réduction du bruit aérien est un enjeu crucial pour la qualité de vie des riverains et la préservation de l'environnement ;

**Considérant** que cette réduction du bruit doit être également liée à la diminution des émissions de CO2, contribuant ainsi à la lutte contre le changement climatique ;

**Considérant** que l'EPT soutient une approche intégrée visant à réduire à la fois les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre ;



Chaîne d'intégrité du document : AF 13 05 E3 49 DB 1C 36 A1 99 47 74 0A F2 8F 8D  
AFS préfecture : 094-200058014-20240405-2024-04-02\_3543-DE



Reçu en préfecture le : 08/04/2024  
Publié le : 08/04/2024  
Par : Michel LEPRETRE  
Document certifié conforme à l'original  
<https://publiact.fr/documentPublic/288796>



Page 5/6

**Considérant** l'absence d'indicateurs objectivant l'évolution des émissions de CO2 induites par les scénarios de l'étude d'impact en approche équilibrée (EIAE) menée par le cabinet CGX Aéro sous l'autorité de la préfecture du Val-de-Marne ;

**Considérant** que l'ADEME propose une stratégie équilibrée, combinant l'amélioration de l'efficacité énergétique, la baisse de l'intensité carbone de l'énergie consommée, l'augmentation du remplissage des avions, le report modal (choix d'un autre moyen de transport) et la réduction du niveau de trafic à l'horizon 2050, en cohérence avec les objectifs fixés par la Stratégie Nationale Bas Carbone ;

**Considérant** que ces leviers peuvent également inclure des mesures telles que la réduction du bruit à la source, la maîtrise des trajectoires, la normalisation de montée optimale systématique après décollage, la régulation de la publicité, la communication sur les émissions de CO2 des vols, ainsi que des options de taxation des billets, avec une attention particulière portée sur le critère du bruit comme élément incitatif, en lien avec les impératifs d'adaptation au changement climatique et de réduction du CO2 dans l'atmosphère, tel qu'expliqué par la DGAC, l'ACNUSA ;

**Considérant** dans le même moment, la diversité des appréciations et des données fournies par les acteurs auditionnés sur les mesures acoustiques des aéronefs de nouvelle génération,

**Considérant** néanmoins qu'un consensus émerge quant à l'amélioration substantielle des performances de ces aéronefs, notamment en ce qui concerne les émissions de CO2, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

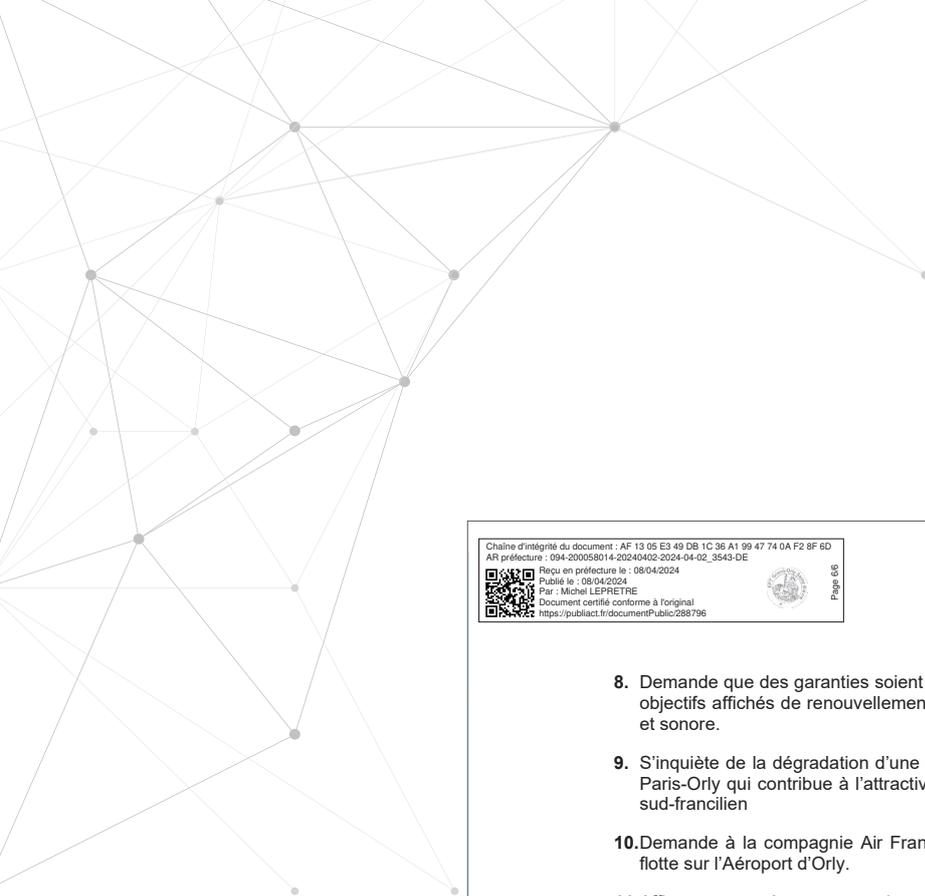
**Considérant** que l'implication de l'État en tant qu'autorité régulatrice et actionnaire des compagnies aériennes ou d'Aéroport de Paris est essentielle pour favoriser la mise en œuvre de mesures efficaces de réduction du bruit et des émissions de CO2

**Considérant** que le départ annoncé de la compagnie Air France suscite des inquiétudes légitimes quant à l'avenir de l'aéroport d'Orly et ses implications sur l'emploi local ;

**Entendu** le rapport de Monsieur Gilles Lafon,  
Sur proposition de Monsieur le Président,

### **Le conseil territorial délibère et, à la majorité,**

1. Réaffirme la nécessité du maintien d'un couvre-feu et du plafonnement des créneaux et mouvements annuels fondé sur des critères objectifs de réduction des émissions de CO2 à horizon 2050.
2. Rappelle que les impacts environnementaux du trafic aérien vont au-delà de la gêne sonore avec des conséquences directes sur la santé physique et psychique des populations concernées.
3. Constate que les différents scénarios prévoient des retombées économiques négatives qu'il convient de mettre en perspective avec les coûts sociaux et sanitaires imputables aux nuisances.
4. Regrette l'absence de consultation d'une partie des acteurs auditionnés par l'EPT dans le cadre de cette étude d'impact, notamment BruitParif et AirParif
5. Souligne que le scénario qui doit être recherché soit la résultante du meilleur rapport entre la limitation des nuisances aériennes pour les populations, qu'elles soient environnementales ou en termes de santé publique, et le plus faible impact socio-économique.
6. Exprime le vœu, pour atteindre cet objectif, que soit trouvé le meilleur équilibre entre les restrictions réglementaires à l'exploitation de la plate-forme aéroportuaire, en particulier en fin de soirée, et la réduction des pollutions liées à un renouvellement accéléré des aéronefs.
7. Souligne la nécessité d'explorer et de mettre en œuvre différents leviers pour favoriser la transition écologique du secteur aérien, tels que l'investissement dans le report modal vers le ferroviaire, la promotion de l'efficacité énergétique des vols et la mise en place de mesures incitatives pour réduire les émissions de CO2 et les nuisances sonores



Chaîne d'intégrité du document : AF 13 05 E3 49 DB 1C 36 A1 99 47 74 0A F2 8F 6D  
AR préfecture : 094-20055014-20240405-2024-04-02\_3543-DE



Reçu en préfecture le : 08/04/2024  
Publié le : 08/04/2024  
Par : Michel LEPRETRE  
Document certifié conforme à l'original  
<https://publiact.fr/documentPublic/288796>



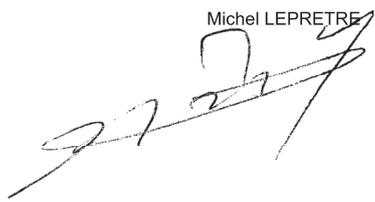
Page 6/6

- 8. Demande que des garanties soient apportées par les compagnies aériennes et l'Etat quant aux objectifs affichés de renouvellement de flotte contribuant à un meilleur impact environnemental et sonore.
- 9. S'inquiète de la dégradation d'une desserte domestique et internationale de qualité à partir de Paris-Orly qui contribue à l'attractivité des pôles économiques, d'excellence et d'innovation du sud-francilien
- 10. Demande à la compagnie Air France, dont l'État est actionnaire majoritaire, de relocaliser sa flotte sur l'Aéroport d'Orly.
- 11. Affirme en conséquence que des objectifs significatifs en matière de réduction de bruit fassent l'objet d'engagement fermes de la DGAC au travers des procédures et d'approche et de restrictions réglementaires pour les avions les plus bruyants.
- 12. Souhaite que toutes les pistes de réduction de bruit soient étudiées par les autorités de l'aviation civile.
- 13. Demande que l'Etablissement Public Territorial du Grand Orly Seine Bièvre puisse avoir officiellement des représentant.e.s du territoire au sein de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'Aéroport de Paris d'Orly.
- 14. Invite le gouvernement à se prononcer sur les scénarios de transition bas carbone développés par l'ADEME pour le secteur aérien,
- 15. Saisit le Ministre des Transports pour qu'il engage une concertation territoriale associant, notamment, les populations impactées par la plate-forme avant tout choix définitif d'un scénario.

**Vote : Pour 81 - Contre 10 - Abstentions 9**

A Vitry-sur-Seine, le 05 avril 2024  
Le Président

Michel LEPRETRE



Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.