

**Enquête publique relative à la mise en œuvre de procédures de descente continue sur
l'aéroport de Paris-Orly en configuration face à l'ouest**

Réunion publique à Favières (Seine-et-Marne)

10 janvier 2024

19h00 – 21h00

Compte rendu

Étaient présents :

Mairie de Favières

Daniel Patu – Maire de la commune de Favières

Commission d'enquête

Manuel Guillamo – Président de la Commission d'enquête

Aïcha Hammou

Jean-Marie Paulot

Direction générale de l'Aviation civile

Stéphane Le Foll – Mission environnement, direction des services de la Navigation aérienne (DSNA)

Sophie Baranes – Mission environnement, direction des services de la Navigation aérienne (DSNA)

Didier Martin – Mission environnement, direction des services de la Navigation aérienne (DSNA)

Philippe Trassart – Organisme Orly, direction des services de la Navigation aérienne (DSNA)

Iris Dupont de Dinechin – Sous-direction du développement durable, direction du transport aérien (DTA)

Nathalie Gestalder – Sous-direction du développement durable, direction du transport aérien (DTA)

Participants

99 riverains de l'aéroport de Paris-Orly

Introduction par le Maire de Favières

Le maire exprime sa satisfaction de voir une large participation à cette réunion, importante pour la communauté. L'objectif est de fournir des explications détaillées sur le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue sur l'aéroport de Paris-Orly en configuration face à l'ouest et encourager les observations informées des participants. Une concertation préalable a déjà eu lieu en avril-mai 2023, et les questions soulevées ont influencé les porteurs de projet.

Des membres de la DGAC sont présents pour répondre aux questions. Il est précisé que l'objectif de la réunion n'est pas de revisiter l'histoire de l'aviation au-dessus de la commune.

Introduction par le Président de la Commission d'Enquête (CE), Manuel Guillamo

M. Guillamo présente les membres de la Commission et présente les modalités de l'enquête publique. Il rappelle les dates et lieux des neuf permanences. Il indique que le dernier jour pour s'exprimer est le 6 février, date de clôture de l'enquête publique. Les contributions de chacun peuvent être recueillies à travers un registre papier dans chaque mairie ou un registre numérique.

Jusqu'à présent (10 janvier 2024, 19h), il y a 17 observations sur le registre numérique et une quinzaine sur le papier. Il souligne que la réunion n'est pas limitée aux résidents de la commune de Favières, qui accueille cette réunion publique, et que la prochaine réunion à Ozoir-la-Ferrière, le 15 janvier 2024 à 19h, est également ouverte à tous.

M. Guillamo rappelle que la commission d'enquête agit dans l'intérêt général, n'étant pas porteur du projet. Leur rôle est de recueillir les observations et de produire un rapport avec avis (favorable, avec recommandations, réserves ou défavorable) qui sera remis aux préfets des départements 77 et 94 le 6 mars, un mois après la clôture de l'enquête comme prévu réglementairement. Les participants peuvent laisser des observations écrites à l'arrière de la salle. M. Guillamo clarifie que la commission est composée de membres sur une liste d'aptitude du Tribunal Administratif de Melun, et que leur mission peut être renouvelée tous les quatre ans.

Un intervenant demande à la commission qui les missionne. Monsieur Guillamo explique que les commissaires enquêteurs sont sélectionnés par le tribunal Administratif de Melun ou par le préfet et qu'ils ont compétence sur les départements 77 et 94.

M. Guillamo précise qu'il est essentiel de refaire les observations de la concertation sur les registres de l'enquête publique pour qu'elles soient prises en compte dans le rapport. Il affirme que toutes les observations recueillies pendant cette réunion publique, que ce soit orales ou celles inscrites sur les feuilles à l'entrée de la salle, seront prises en compte par la CE pour l'élaboration du rapport d'enquête.

Présentation du projet par la DGAC/DSNA représentée par Stéphane Le Foll

Après avoir présenté les membres de la délégation de la DGAC présents dans la salle, M. Le Foll rappelle le rôle de la Mission Environnement de la DGAC, qui vise à encadrer les activités polluantes comme l'aviation et minimiser leur impact environnemental, notamment en termes de décarbonation et de réduction des nuisances sonores.

Il présente le projet actuel, qui s'inscrit dans l'objectif de réduire les nuisances sonores et les émissions. Le projet ne se concentre pas sur les configurations de décollage mais sur les arrivées face ouest.

Il détaille le trafic aérien du 5 janvier 2024, expliquant qu'il n'y a pas de couloir aérien défini, permettant ainsi une flexibilité dans la gestion des avions pour assurer la sécurité.

Le but du projet est de trouver des trajectoires réduisant le bruit et les émissions gazeuses, notamment en généralisant les descentes continues pour éviter les paliers non nécessaires. La présentation inclut des données sur l'emprise de la commune de Favières et les altitudes des avions. Le projet vise également à définir des trajectoires optimisées pour limiter les nuisances sonores dans les zones basses.

M. Le Foll mentionne les impacts sur le travail des contrôleurs aériens et présente une comparaison des trajectoires avant et après le projet, ainsi que les gains envisagés en termes de réduction de CO₂ et de bruit.

Observations et questions exprimées par les participants et réponses apportées

Après la présentation de M. Le Foll sur le projet de gestion du trafic aérien et ses impacts sur la commune de Favières, une série de questions a été posée par l'auditoire. Voici un résumé exhaustif des échanges :

→ Réduction des émissions gazeuses et sonores :

Un participant s'interroge sur les gains réels en termes de réduction de CO₂ et de bruit, demandant notamment le pourcentage de réduction.

M. Le Foll précise que la réduction de CO₂ est estimée à 5 000 tonnes par an, ce qui représente environ 6% dans la zone d'approche de l'aéroport mais qui est négligeable (moins de 1%) par rapport à la consommation sur tout le vol (décollage, croisière, atterrissage).

Concernant le bruit, il mentionne des indicateurs spécifiques et les compare avant et après le projet. En se référant aux cartes présentant l'impact sonore en NA62 :25 évènements et NA 65 :25 évènements d'une journée d'arrivées en situation actuelle et en situation de projet (cf. figures 34 et 35 du dossier d'enquête publique), M. Le Foll rappelle le nombre de personnes impactées avant et après le projet. Il précise que le calcul de populations est basé sur les chiffres INSEE et suivent un système certifié au niveau international.

En NA 65 :25, trois communes connaissent un changement de situation en termes de nombre de personnes impactées (une diminution pour Favières et Ozoir-la-Ferrière mais une augmentation de 38 personnes pour Roissy-en-Brie).

Sentiment général de crainte des participants par rapport à l'augmentation de la fréquence des avions dans la zone de concentration de Favières.

M. Le Foll rappelle que le niveau LA_{max} 65 dB(A) est admis comme seuil de bruit couvrant une conversation normale.

L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommandent d'utiliser les seuils 62 dB(A) et 65 dB(A) dans l'étude d'impact de circulation aérienne sur l'environnement.

M. Le Foll présente également les niveaux sonores actuels et de la situation du projet dans la commune de Favières (cf. Annexe 3 du dossier d'enquête publique, p.18 à p.21).

→ Pollution locale :

Un participant s'interroge sur l'augmentation de la pollution locale en-dessous de la zone de concentration des trajectoires.

M. Le Foll répond que la pollution n'est pas un phénomène localisé, mais est influencée par les vents, et a recommandé de consulter les rapports d'AirParif pour des données plus précises. Il rappelle qu'il n'y a pas de raison que la pollution au sol due aux avions soit plus élevée qu'actuellement car les avions seront plus hauts qu'à l'heure actuelle.

→ Taux d'utilisation de la procédure :

Un résident demande si les modèles acoustiques sont basés sur une utilisation des trajectoires à 70% ou à 100% et quand est-ce que la DGAC prévoyait d'atteindre les 100%.

M. Le Foll clarifie que les modèles sont basés sur une utilisation à 100%. Il rappelle l'objectif de généralisation des descentes continues à long-terme. La date d'atteinte de ce taux maximal dépend de la capacité d'évolution des trajectoires de Villacoublay et Toussus, aujourd'hui non concernées par ces changements de procédures.

→ Perception du bruit :

Une question a été posée concernant la différence perceptible entre 65 dB et 62 dB.

M. Martin explique qu'une diminution de 3dB est bien perceptible à l'oreille. Elle correspond par ailleurs à une diminution par deux de l'intensité sonore.

→ Campagnes de mesures acoustiques :

Une préoccupation a été soulevée quant à la représentativité des mesures acoustiques prévues en septembre-octobre 2024, notamment si elles se déroulent pendant une période de faible trafic aérien.

M. Le Foll précise que l'importance du trafic n'est pas liée uniquement aux vacances scolaires, le trafic des mois de septembre et octobre font partie par ailleurs de la saison aéronautique dite « été » et que le trafic reste important. Les statistiques de trafic sont publiées sur le site internet du ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/riverains-des-aeroports-parisiens-donnees-traffic-aerien>. M. Le Foll suggère de se référer aux statistiques mensuelles d'ADP pour une comparaison plus précise.

→ Interrogation du maire de La Houssaye-en-Brie :

Le maire de La Houssaye en Brie a exprimé des inquiétudes concernant l'effet « entonnoir » créé par les nouvelles trajectoires aériennes et a questionné la qualité et la transparence de l'étude menée. Il précise que la commune de La Houssaye-en-Brie n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique. Il précise également que ce projet aura des conséquences sur la valeur des biens immobiliers des communes concernées.

M. Le Foll précise que la commune de Houssaye en Brie ne figure pas dans les cartes et décomptes présentés dans le dossier car elle n'est pas impactée par les indicateurs acoustiques. En revanche, les impacts sonores inférieurs sont pris en compte pour la commune dans l'annexe 3 du dossier (cf. p. 26-27).

→ Proportion d'utilisation de chaque configuration (Est ou Ouest) :

Une question a été posée sur la proportion d'atterrissages face au vent.

M. Le Foll a informé que les atterrissages se sont faits à 60% en configuration face à l'ouest et 40% en configuration face à l'est en 2022. Le choix de la configuration dépend des conditions météorologiques (sens du vent). Ces données sont disponibles sur le site du ministère, déclinées par année.

→ Demande de modification des trajectoires vers le nord de la commune de Favières (entre le bourg et le hameau de La Route) :

Lors de la concertation environnementale organisée du 15 mai au 15 juin 2023, les habitants de Favières ont demandé d'étudier la possibilité de modification de trajectoires entre les points WEP02 et WEP03, afin de faire passer les avions un peu plus au nord de la commune de Favières, au-dessus de la forêt, et ainsi limiter les survols au-dessus de cette commune.

La DGAC indique dans la synthèse de cette concertation que les préoccupations exprimées ont été prises en compte et qu'une étude est en cours pour évaluer cette possibilité.

Un participant demande des précisions sur les conclusions tirées des études concernant cette modification de trajectoire.

M. Le Foll a indiqué que l'étude était toujours en cours, et que le but était de trouver une norme de trajectoire optimale en termes de réduction des nuisances sonores pour les populations survolées et de diminution des émissions de CO₂. Il a expliqué que certaines modifications

proposées pourraient entraîner un transfert des nuisances vers d'autres zones, et que ces aspects seraient abordés dans le rapport final de la commission d'enquête.

Il précise également que le projet actuel est le même que celui soumis à la concertation : la trajectoire proposée est une trajectoire optimale prenant en compte la réduction des émissions de gaz et la réduction des nuisances sonores.

L'étude devra répondre aux conclusions de l'enquête publique, c'est la raison pour laquelle il est important de redéposer un avis dans ce cadre.

→ Année de référence retenue dans l'étude EICA :

Une question a été posée sur le choix de l'année de référence pour le trafic aérien utilisée dans l'étude.

La DGAC répond que le trafic des années 2022 et 2023 n'est pas revenu au niveau du trafic de l'année 2019. Le trafic 2019 étant supérieur à celui de 2023, l'étude se place selon le cas le plus défavorable.

Par ailleurs, l'objectif de l'EICA est de comparer les effets du seul projet PBN to ILS sur l'environnement, à flotte aérienne et trafic constant.

→ Préoccupations sur l'impact environnemental et la pénibilité :

Un participant indique qu'une étude d'impact sur la pénibilité aurait dû être menée.

Mme Dupont de Dinechin rappelle que le lien entre exposition au bruit et impact sanitaire n'est plus à démontrer (gêne, perturbations du sommeil, troubles cardiovasculaires, baisse de la concentration etc.).

Le cadre juridique européen définit les modalités d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit aérien en prenant en compte la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. Chaque État élabore des CSB (cartes stratégiques de bruit) et PPBE (plans de prévention du bruit dans l'environnement) pour les aéroports recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements.

Des CSB fondées sur le trafic 2022 ont été présentées à la CCE (commission consultative de l'environnement) de l'aéroport de Paris-Orly du 15 décembre 2023. Y sont associés les décomptes de population par zone de bruit et les impacts sanitaires.

Mais le cas du projet PBN to ILS montre qu'on ne peut pas se contenter de considérer uniquement des indicateurs acoustiques d'énergie moyennée. C'est pour cela que le Conseil National du bruit (CNB) a lancé des travaux pour prendre en considération les pics de bruit aérien dans les politiques publiques. Les travaux sont en cours.

→ Respects des nouvelles procédures :

Une question a été soulevée sur ce qui se passerait si un avion ne respectait pas les nouvelles procédures. Il a été demandé si un numéro de téléphone serait disponible pour signaler de tels incidents.

M. Le Foll a assuré que les règles étaient respectées et que des mécanismes de surveillance et de signalement seraient mis en place.

→ Compétence de la Commission d'enquête :

Un participant estime que la commission d'enquête ne détient pas les compétences techniques nécessaires (en aéronautique notamment) pour juger du dossier. Il rappelle le caractère consultatif de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport sur le projet.

M. Guillermo choisit de ne pas aborder directement les questions relatives à la compétence de la commission, et rappelle l'engagement de la commission envers l'intérêt général et leur rôle actif sur le terrain. Il souligne que la commission préparait un rapport complet et impartial. Pour ce faire, ils prévoient de consulter divers experts, y compris ceux de l'ACNUSA (Autorité de

Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), Bruitparif (l'observatoire du bruit en Île-de-France), ainsi que les professionnels du contrôle aérien. Cette démarche multidisciplinaire vise à assurer une analyse approfondie et équilibrée de la situation.

→ **Incomplétude de l'étude d'impact du projet :**

Une participante estime que l'étude d'impact (EICA) est incomplète. Certains projets sont soumis réglementairement aux mesures ERC « éviter-réduire-compenser ». Dans le cas de ce projet, elle estime qu'aucune de ces mesures n'est mise en œuvre pour éviter, réduire et compenser les nuisances subies.

Un autre participant fait remarquer que le départ de la compagnie Air France de la plateforme d'Orly aura des conséquences sur la redistribution des créneaux aux autres compagnies. Il s'inquiète sur le fait que ces compagnies puissent utiliser des avions plus bruyants.

Mme Dupont de Dinechin rappelle que la politique conduite en France depuis de nombreuses années, pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien, s'articule principalement autour des quatre leviers d'action prévue dans l'approche dite « équilibrée » de la gestion du bruit énoncée par l'OACI (résolution A33/7) :

- la réduction, à la source, du bruit des avions (amélioration des performances acoustiques des moteurs, ...);
- la planification et la gestion de l'utilisation des sols (plan d'exposition au bruit (PEB), plan de gêne sonore (PGS) ,...);
- les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit ;
- en dernier recours, la mise en œuvre de restrictions d'exploitation.

Une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), pilotée par la préfète du Val-de-Marne, est en cours sur l'aéroport de Paris-Orly et toutes les parties prenantes sont consultées (associations de riverains, élus, compagnies aériennes, exploitant d'aéroport, etc.).

Mme Dupont de Dinechin précise que cette étude prend en compte toutes les changements probables d'exploitation de la plateforme dans le futur, que ce soit le départ d'Air France ou le renouvellement des flottes des compagnies. L'utilisation éventuelle d'avions plus bruyants se répercuterait sur les conclusions de l'étude en termes de restrictions d'exploitation.

Clôture de la réunion publique :

M. Guillamo conclut la réunion en remerciant la DGAC et les participants pour leur engagement et leurs questions pertinentes. Il rappelle l'importance de la procédure d'enquête publique et de la collecte d'observations pour garantir que le rapport final soit équilibré et tienne compte des diverses préoccupations des parties prenantes.

M. Guillamo affirme que toutes les observations et préoccupations soulevées par les résidents et les participants lors de la réunion avaient été dûment prises en compte. Il a encouragé la continuation du dialogue et de la concertation, soulignant l'importance de la participation du public dans le processus décisionnel.

En outre, il invite les participants à assister à la prochaine réunion publique prévue à Ozoir la Ferrière le lundi suivant, ainsi qu'à visiter les permanences pour un échange plus approfondi. Il insiste sur le fait que la commission resterait accessible et réceptive aux contributions du public tout au long de ce processus.

Enfin, M. Guillamo conclut en assurant que le rapport final de la commission serait rendu avec la plus grande impartialité, reflétant l'ensemble des perspectives et des données recueillies lors de ces échanges.

M. le Maire de Favières clôture la réunion après avoir remercié les participants et rappelle qu'ils restent en attente des conclusions de l'étude de la DGAC sur la possibilité de modification de trajectoire au-dessus de la commune de Favières.