

Paris, le 05 janvier 2011

## COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA A PARIS - ORLY LE 13 DECEMBRE 2010

Etaient présents : 6 représentants des professionnels de l'aéronautique, 3 représentants des collectivités territoriales, 6 représentants des associations. (cf liste jointe)

Participaient en outre à la réunion : M. VILLE (DGAC), Mme GAULUPEAU membre de l'Autorité, Mme ESQUIAGUE, M. LEPOUTRE et M. MARQUIS des services de l'Autorité.

Etaient excusés : M. NEHMAR (Royal Air Maroc), M. LENOIR (association Forges sans nuisances), M SAC (Conseil Général de l'Essone), M. AUBERT (Conseil Général de Seine et Marne)

En introduction la présidente de l'Autorité a présenté l'évolution du logo de l'ACNUSA et expliqué la conservation de l'acronyme, dans le cadre de l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports. Elle a rappelé le recrutement récent d'un ingénieur spécialisé en qualité de l'air ainsi que l'état des lieux en cours dans ce domaine.

### Données de trafic

M. LACOTE, directeur des opérations aéroportuares, a présenté des données sur le trafic aérien et son évolution au cours des dernières années.

Il a été constaté un recul sensible du trafic passagers en 2009, plus marqué au niveau national et un peu moins marqué sur le faisceau en direction de l'Afrique. Des données de trafic ont également été présentées par compagnie. Le groupe Air France est le premier opérateur sur la plate-forme, suivi de Easy Jet puis du groupe Iberia.

Les associations de riverains ont suggéré que la présentation du trafic par compagnie soit faite en nombre de mouvements plutôt qu'en nombre de passagers.

L'historique du trafic en nombre de mouvements a été présenté. Les représentants des associations ont fait remarquer que, de leur point de vue, il n'y avait pas de distinction à

faire entre les mouvements commerciaux ou non commerciaux. Le nombre de dérogations au couvre-feu par année a également été présenté, ainsi que l'évolution des mouvements d'avion des groupes acoustiques 1 à 3 (en baisse également).

### Traitement des plaintes et des demandes d'information

Mme DE SURVILLE (ADP), du Pôle Relations Territoriales Sud (Maison de l'Environnement) a présenté une synthèse du traitement des plaintes et demandes d'information reçues à Orly. Il a été rappelé le protocole d'accord DSNA/ME existant depuis 2005, qui stipule que le traitement des plaintes relève désormais de la DGAC, alors qu'il était auparavant assuré par ADP. L'exploitant n'assure donc plus qu'un premier niveau d'information, purement factuel, par divers moyens (maison de l'environnement, systèmes VITRAIL et VISTA).

Les demandes arrivent par différents canaux, majoritairement par courrier et mails.

S'il s'agit d'une demande spécifique nécessitant un approfondissement, celle-ci est transmise à la DGAC qui y répond. Au niveau d'ADP, le traitement statistique des demandes est assuré à l'aide du logiciel STRIPE.

L'évolution annuelle des sollicitations montre que les demandes sont globalement en baisse. Les demandes proviennent majoritairement de particuliers mais aussi d'associations et d'élus. Une forte augmentation des plaintes en 2006 et 2009 est à rapprocher des travaux ayant été effectués sur les pistes au cours de ces années, qui ont engendré des nuisances supplémentaires.

La répartition par origine départementale a été présentée, mais celle-ci est déséquilibrée car certains contacts formulent un nombre important de demandes. Ex dans le 77, 59 plaintes sont dues à une seule personne. La majorité des plaignants serait en fait localisée dans le 94.

Les motifs principaux des réclamations sont les survols inhabituels, à basse altitude, les nombreux survols et d'autres motifs divers.

Il a été présenté une carte des communes équipées de VITRAIL autour de Paris - Orly, au nombre de 14 actuellement. Deux demandes de déport sont en cours pour le SAN Sénart (77) et Maisons-Alfort (94)

L'objectif d'ADP en termes de traitement des plaintes est de maintenir et d'améliorer la qualité de service et le temps de réponse ( $\leq$  à 10 jours) et de se positionner en termes de facilitateurs.

### Aide financière à l'insonorisation

Mme GUEDON, chef de service, pôle Management des Aides aux riverains a présenté un bilan chiffré de l'aide à l'insonorisation en 2010.

Les recettes de la TNSA s'annoncent conformes aux prévisions avec un total de 10 millions d'euros à mi-2010. Environ 20 millions devraient donc être récupérés à la fin de l'année (comme en 2009) pour la plate forme d'Orly.

Concernant les aides attribuées pour le secteur d'Orly, le dispositif a démarré en 2004 et a réellement pris son essor à partir de 2005. Une baisse a été constatée en 2007, suite à des problèmes de TNSA, ensuite cela est reparti à la hausse en 2008 et encore plus en 2009.

Alors que sur Roissy le nombre de dossiers diminue, il continue à augmenter sur Orly, ce qui est à rapprocher d'une typologie d'habitat plus pavillonnaire.

L'année 2010 devrait être satisfaisante en termes de dossiers réalisés.

Les textes récents ont ensuite été rappelés. Le décret et l'arrêté du 9 juin 2009 permettent une meilleure prise en charge (95%) des opérations groupées. Cela concerne les copropriétés et organismes HLM, mais aussi les particuliers qui peuvent se regrouper, sous certaines conditions.

Les représentants d'associations ont fait remarquer que pour les copropriétés, le dispositif reste très compliqué à mettre en œuvre, et que les syndicats ne sont pas forcément partants.

ADP a indiqué que cela devrait s'améliorer par une meilleure information de tous les acteurs.

Il est noté qu'il y a proportionnellement plus de demandes groupées sur Orly que sur Roissy (55% des demandes pour le pavillonnaire individuel, soit 42 % du total des demandes). Des dossiers de copropriétés commencent à arriver (une dizaine en 2010).

Les actions prévues par ADP sont de poursuivre la communication et de travailler directement avec les communes et les associations pour développer ces actions.

Il a également été fait un point sur le décret de mai 2010, qui a mis en place le mécanisme de l'avance des travaux. Pour les opérations prises en charge à plus de 80%, il est possible de bénéficier d'un acompte en début de chantier. Il faut ensuite qu'ADP s'assure que les travaux sont réalisés. A l'achèvement des travaux, l'aide peut être versée au riverain avant qu'il ne règle la facture.

La présidente de l'ACNUSA a rappelé qu'il s'agissait de la concrétisation d'une demande formulée par l'Autorité depuis plusieurs années. Elle a abordé la question du nombre de logements restant à insonoriser, afin de déterminer si des chiffres ou des estimations sont disponibles. Il a été indiqué que compte tenu de l'évolution du PGS, il est difficile de chiffrer cet indicateur. Par rapport au PGS actuel, il semble que 30% environ des logements ont été traités, mais cette estimation reste très imprécise et sujette à caution.

Il a été précisé que les délais de paiement de l'avance par ADP sont généralement d'un mois et que moins d'un an s'écoule entre le diagnostic et le passage en CCAR.

Les associations ont fait remarquer que les démarches administratives d'avèrent lourdes, compliquées à expliquer sur le terrain, et qu'il reste de nombreux riverains à insonoriser.

Par ailleurs la clause d'antériorité qui figure dans l'ancien PGS écarte une partie de la population pourtant soumise aux mêmes nuisances.

ADP a indiqué que des simplifications des démarches étaient actuellement à l'étude pour CDG. Si celles-ci se concrétisaient elles devraient probablement être étendues à Orly.

Les associations ont posé la question de la reconduite automatique ou non des dossiers d'une année sur l'autre en cas de non-traitement. ADP a indiqué que sur Orly, ce genre de problèmes ne se posait plus actuellement. Il a cependant été précisé qu'il n'est pas prévu que les dossiers jugés non éligibles (notamment hors PGS) soient réexaminés.

Les associations indiquent que la CCAR est là pour interpréter une loi qui n'est pas si claire, notamment au sujet des limites du PGS. La CCAR ne semble exister que pour statuer sur les cas litigieux. Les associations souhaiteraient avoir l'aide de l'ACNUSA pour certains riverains très exposés au bruit en dehors du PGS, avec par exemple les riverains proches des zones de mise en puissance ou d'essai au sol.

Les associations ont précisé par ailleurs qu'elles ne baisseront pas leur vigilance sur les suites qui seront données aux annonces gouvernementales quant à une éventuelle baisse de la TNSA. Ce dossier ne semble pas encore clos.

Les représentants des compagnies ont quant à eux indiqués qu'ils se montreraient vigilants à ce que cette question soit approfondie, car il ne leur semble pas pertinent de continuer à alimenter la TNSA si cela ne se justifie pas, et qu'il pourrait peut être exister d'autres dispositifs tels qu'un fonds régional. Un débat a eu lieu sur le rapport entre la TNSA et le flux des aides à l'insonorisation.

L'ACNUSA a précisé que les annonces de la Région Ile-de-France quant à la constitution d'un fonds spécifique n'ont jusqu'ici pas été suivie d'effets. La question centrale est de pouvoir disposer de projections qui manquent actuellement quant à la fin du dispositif. Cependant, il est manifeste que la demande est forte sur Orly, en atteste le nombre de dossiers importants. Il semble assez logique que la sortie du dispositif ne se fasse que quand tout le monde sera insonorisé.

### Sanctions

La présidente de l'ACNUSA a fait un point rapide sur les sanctions.

A Orly, les manquements concernent des déviations de trajectoire (sortie de VPE).

Il faut savoir que les déviations de trajectoire sont sanctionnées assez sévèrement par des amendes de 10 à 15000 €, qui s'avèrent assez dissuasives.

Les riverains ont demandé si les vols ayant lieu durant le couvre feu ont tous fait l'objet de dérogations, et s'il n'existe pas de manquements à ce couvre feu. L'ACNUSA indique qu'à sa connaissance il n'existe pas de manquements non dérogatoires à ce couvre-feu.

La prépondérance des causes météorologiques dans les déviations de trajectoire a été soulignée. A ce titre, une présentation de l'impact météo sur les déviations VPE a été faite à l'ACNUSA par la DSNA.

M. VILLE (DSNA) a donné quelques précisions quant au travail réalisé par l'ACNUSA suite à une demande de l'association AVEVY. L'ACNUSA a mis en évidence sur une journée particulière de décollage face à l'est la prépondérance de causes météorologiques avérées. Cette étude a permis de clarifier les choses en montrant la complexité des phénomènes en jeu, et M. VILLE salue l'intervention de l'Autorité sur cette question. Il rappelle que c'est maintenant la DSAC qui constitue les dossiers de manquement, ce qui évite à la DSNA d'être considérée comme « juge et partie ».

Les associations indiquent leur satisfaction que cette question ait été creusée, tout en soulignant l'important travail de surveillance et de comptage de l'AVEVY. Elles indiquent que la part importante des causes météorologiques méritait d'être étudiée de plus près.

La présidente de l'Autorité précise que les membres ont souhaité qu'une étude soit menée sur l'évolution des conditions météorologiques au cours des dix dernières années.

Elle rappelle qu'il y a eu au total 337 manquements constitués de non-respect des VPE depuis 2001 (sorties VPE) sur Orly, ce qui est relativement faible au regard du nombre de mouvements.

Les associations ont interpellé la DSNA sur le dernier bulletin d'info trimestriel (juil, aout, sept, n° 13) qui n'indique pas de dérogations au couvre-feu, bien que les associations en aient constatées. La DGAC a pris en compte cette question et veillera à y apporter des précisions.

### Descentes continues

Un point a été fait sur la mise en œuvre des descentes continues.

La DSNA précise que la procédure de CDA d'Orly (depuis ODRAN) est désormais publiée (depuis octobre 2010), c'est la première à faire l'objet d'une publication en France.

M. BETHBEDER de la DSNA a présenté quelques éléments d'évaluation des CDA. Il fait remarquer qu'un travail important de sensibilisation des pilotes et des contrôleurs a été mené. Une phase d'expérimentation a été menée entre août et décembre 2008, avec 180 CDA pratiquées au total. Cependant la fiabilité des chiffres est difficile à évaluer car les CDA ne font pas l'objet d'une déclaration systématique, ni de la part du pilote ni du contrôle. En outre, les critères de définition d'une « vraie » CDA sont complexes car il ne faut pas qu'il y ait de remise des gaz. Le profil de descente ne permet pas de définir à lui seul si la CDA a été « réussie ». C'est pourquoi la DSNA a travaillé sur un outil de comptage automatisé des CDA, celui-ci est disponible depuis août 2010. L'identification d'une CDA est possible à partir d'une « descente lissée » sur laquelle on définit des critères de longueur et de temps de palier maxima. Concernant les arrivées par ODRAN pour la piste 06 (ce qui représente environ la moitié du trafic total en face à l'est) les CDA ont

donc représenté 10% du trafic en septembre, 9.5% en octobre et 5% environ en novembre.

Les associations ont demandé si les CDA étaient laissées à la libre initiative du pilote. C'est effectivement le cas, sachant que des contraintes existent quant aux appareils et à la nécessaire formation des pilotes nécessaires. Les compagnies se montrent généralement intéressées, mais la CDA a ses limites.

L'ACNUSA a demandé si des CDA étaient pratiquées depuis MOLEK. Il en existe en face à l'Ouest qui sont plutôt des descentes « lissées » (atterrissage piste 26), mais assez peu ont été relevées (une trentaine. Celles-ci sont pratiquées plutôt par des compagnies anglaises ou nordiques. Les descentes lissées depuis MOLEK en face à l'est semblent difficilement possibles.

Les associations se sont étonnées de la faible part du trafic que représentent ces CDA (10% de 40% environ) sachant qu'il n'y a pas de restrictions horaires particulières. La question a également été posée de l'existence de telles procédures ailleurs en Europe.

M. VILLE a précisé que par rapport à ce qui se fait ailleurs, une « vraie » CDA consistait en une gestion de l'énergie acquise sans ajout de puissance pour descendre, et que donc toute intervention du contrôle risquait de perturber cette descente. C'est pourquoi il est difficile pour le contrôle de savoir si une CDA est réussie ou non, et cela explique aussi qu'il est nécessaire que cette démarche soit préparée très en amont de l'approche finale. Or, ce qui se passe en amont de la phase finale ne se traduit pas au sol par une baisse du niveau sonore. Dans cette optique la DSNA cherche à définir un indicateur de « fin d'approche lissée » (en dessous du niveau 60), qui est beaucoup plus pratiquée (notamment dans les pays anglo-saxons) mais ne correspond pas à une CDA complète. Une fois ces indicateurs élaborés ils seront publiés.

Les associations ont fait remarquer que la généralisation de l'interception de l'ILS à 4000 pieds en face à l'ouest, promise de longue date, était loin d'être systématisée ni pratiquée à 80%. La DSNA a indiqué que ce sujet était en cours de traitement, avec de nouveaux indicateurs.

Si la procédure de CDA est laissée à l'initiative du pilote, il faut faire de l'incitatif. A ce titre le représentant d'Air France a indiqué que leurs pilotes étaient demandeurs et que des formations avaient été mises en place.

### Etude DEBATS

Mme GAULUPEAU, membre de l'ACNUSA a présenté l'état d'avancement de l'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) et son état d'avancement. Cette étude épidémiologique a été confiée à l'INRETS, et l'ACNUSA assure la présidence du comité de pilotage. Les objectifs sont de mieux connaître et quantifier les effets du bruit des avions sur la santé des riverains d'aéroport. L'étude portera sur les communes avoisinant les plates-formes de Paris – Charles de Gaulles, Lyon – Saint-Exupéry et Toulouse – Blagnac. Il s'agit à la fois d'une étude écologique et d'une étude

longitudinale sur 4 ans. C'est la première fois qu'une étude de cette ampleur analysera de manière aussi détaillée les liens entre effets sur la santé et mesures physiologiques et acoustiques. L'année 2010 a été consacrée à la finalisation du protocole scientifique. En 2011 une étude pilote sera effectuée, afin de tester ce protocole. L'étude à proprement parler démarrera début 2012 et durera 4 ans.

Les associations ont demandé comment s'était fait le choix des aéroports pour cette étude. Il a été précisé que la priorité a été donnée à des situations différentes, sur des plates-formes sur lesquelles ont lieu des vols de nuit, attendu que l'objet de l'étude est d'en étudier l'impact, entre autres, sur le sommeil.

Les représentants des riverains ont fait remarquer qu'il leur semblerait légitime qu'une association de lutte contre les nuisances aériennes soit invitée au comité de pilotage de cette étude. En outre il a été indiqué que la représentativité des deux nuits de mesure pour chaque sujet semblait assez limitée. Des réflexions sont en cours à ce sujet.

### Relèvement de la prise d'ILS à Orly

L'ensemble des acteurs ayant eu connaissance de la position de l'ACNUSA, les associations proposent de formuler leurs recommandations à la DGAC, et de lui laisser le temps de répondre. Il est en effet rappelé que l'objectif général d'un relèvement des altitudes de survol, demandé historiquement par les associations et l'Autorité, n'est pas remis en cause, c'est principalement le manque de concertation qui a fait réagir les associations.

M. LAMY, représentant l'association Essonne Nature Environnement, indique sa satisfaction par rapport à l'avis de l'ACNUSA, et demande qu'une véritable concertation ait lieu, en particulier sur la proposition du PNR du Gâtinais.

La présidente de l'Autorité rappelle que le système d'enquête publique n'est pas satisfaisant sur ce genre de projet et que des discussions avec le préfet sont en cours à ce sujet. Néanmoins, elle précise que l'Autorité avait organisé une réunion de concertation en mai 2010. L'ACNUSA estime qu'il faut encore travailler en concertation avec la DGAC sur ce dossier.

Les représentants des riverains demandent des solutions progressives pour une amélioration progressive, et pas nécessairement une solution universelle applicable directement à tous les vols. La question est de savoir ce que l'on peut faire pour améliorer globalement la situation sans pénaliser certains.

Les associations remercient l'ACNUSA pour son implication et sa présence, et l'interpellent sur certains sujets relatifs à la pollution atmosphérique (campagnes de mesures poussières réalisée par ADP, et travaux sur la réduction des émissions des moteurs).

Mme DE FORGES clôt la réunion en informant les participants de la tenue des Assises du bruit à partir du lendemain.