

Consultation publique sur le projet de  
**PLAN DE PRÉVENTION  
DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**  
de l'aérodrome de Paris-Orly  
2018-2023



G  
K I  
C A V V  
H  
G R A N D  
F C - R T C  
S E I N E V  
B M I J È A V R E  
S V

Contribution de Michel Leprêtre, Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre



L'État a lancé le 23 août une consultation publique sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris-Orly, comme le prévoit le code de l'environnement. Cette consultation d'une durée de deux mois s'achèvera le 25 octobre.

La réduction du bruit, notamment aérien, est un enjeu de santé publique majeur. Dans son rapport sur les « lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne » publié en 2018, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées susceptibles de réduire l'exposition au bruit des populations.

La présente contribution s'inscrit en cohérence avec le projet de territoire du Grand-Orly Seine Bièvre adopté en décembre 2019. Elle n'exclut pas l'envoi d'autres contributions de la part des acteurs locaux.

## **Préambule : L'ÉLABORATION « EN CHAMBRE » DU PROJET DE PPBE N'EST PLUS ACCEPTABLE**

**Les collectivités et les riverains du territoire Grand-Orly Seine Bièvre doivent être pleinement associés aux choix opérés pour la réduction des impacts de l'aéroport Paris-Orly.** C'est le sens de la délibération votée à l'unanimité par le Conseil territorial le 26 janvier 2021.

« La cohabitation entre des grands services métropolitains, voire nationaux ou internationaux, comme l'aéroport d'Orly, avec leur territoire d'implantation et les populations qui y résident reste une préoccupation majeure » comme le rappelle dès son préambule le **Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du Grand-Orly** signé en janvier 2020 avec l'État et le Groupe ADP.

Cette préoccupation est d'autant plus grande que s'est engagé, ce même 26 janvier dernier, **l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)** à l'échelle des 24 communes de notre territoire, le plus grand de la Métropole en termes de superficie et le 2<sup>e</sup> après Paris en termes de population avec 711 000 habitants.

C'est pourquoi, **je regrette l'absence totale de concertation avec les acteurs locaux dans le cadre de l'élaboration du projet de PPBE.** Les deux temps de présentation en Commission consultative de l'environnement (CCE) les 26 janvier et 8 juillet 2021 ne constituent pas des étapes de concertation permettant de mener le dialogue nécessaire entre l'aéroport d'Orly et son territoire d'implantation.

**Une nouvelle méthode de travail, beaucoup plus collaborative, devra être mise en place pour l'élaboration et le suivi du PPBE, ainsi que pour toute évolution des réglementations et dispositions concernant l'aéroport d'Orly,** afin de les adapter aux spécificités d'un aéroport très imbriqué avec son territoire d'implantation.



C'est d'ailleurs le sens qu'avaient donné **les Rencontres d'Orly** organisées en mars-avril 2019 par les deux départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, et le Groupe ADP, avec la définition de 12 actions à conduire de manière partenariale en matière d'environnement, de mobilité et d'emploi, auxquelles avait souscrit Mme Elisabeth Borne, alors Ministre auprès du Ministre d'Etat, Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports.

*Je renouvelle ainsi la demande que le Grand-Orly Seine Bièvre soit officiellement destinataire des convocations, ordres du jour et fonds de dossier des CCE, afin de pouvoir organiser les temps d'échanges nécessaires entre l'EPT et les communes concernées en amont de leur organisation. Comme j'ai pu le signifier dans un courrier cosigné avec le Président de la Communauté Paris-Saclay à l'adresse de Monsieur le Ministre des Transports au début de l'année, je demande qu'un comité de pilotage permanent soit mis en place rapidement pour établir une relation de travail pérenne et dans la durée entre les acteurs locaux et les acteurs de l'aérien, les réunions de la CCE ne pouvant pas suffire.*

Les acteurs locaux doivent **être associés à l'ensemble des études et démarches engagées par les acteurs de l'aérien dans le cadre du PPBE, et à être destinataire de leurs conclusions lorsqu'elles sont achevées** : étude sur la prise en compte des logements atypiques dans le dispositif d'aide à l'insonorisation, expérimentations sur la coordination des dispositifs d'insonorisation et de rénovation thermique des logements, groupe de travail OPTIBRUIT, groupe de travail sur l'évolution du trafic des avions gros porteurs, étude en approche équilibrée, l'étude sur la rallongement de la piste 3 vers l'ouest.

La partie ci-après détaille les éléments du programme d'actions du projet de PPBE 2018-2023 sur lesquels je souhaite que l'ambition soit renforcée et/ou que les acteurs locaux soient associés et destinataires des documents produits.

### **Mes demandes de renforcement des ambitions du PPBE sont, en synthèse, les suivantes :**

- *Les avions les plus bruyants doivent être interdits ;*
- *Cette interdiction des avions les plus bruyants doit être renforcée en marge du couvre-feu, en soirée et en début de matinée, dans le cadre de l'étude en approche équilibrée qui doit être diligentée et pour laquelle les acteurs locaux devront être pleinement associés ;*
- *La révision de la classification des avions en groupes acoustiques dans les plus brefs délais, afin d'inciter les compagnies à poursuivre le renouvellement de leur flotte au profit d'avions de nouvelle génération, moins bruyants et moins impactants sur le plan de la qualité de l'air et du climat ;*
- *Les procédures de vols doivent impérativement garantir des décollages vers les zones moins peuplées, le respect des trajectoires et le contrôle plus strict et plus sévère des infractions ;*
- *La généralisation des descentes continues dès la fin de l'année 2023, comme pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ;*
- *Le comblement des pertes de recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui alimentent le dispositif d'aide à l'insonorisation, et la simplification de ce dispositif pour les riverains via la prise en compte des logements atypiques (notamment ceux soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France) et son articulation avec les aides en faveur de la rénovation thermique des logements.*

Je me réjouis, par ailleurs, de l'abandon du projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui figurait dans la précédente version du PPBE.

## **L'AMBITION DU PPBE 2018-2023 ET L'ASSOCIATION DES ACTEURS LOCAUX AU PLAN D'ACTION DOIVENT ÊTRE RENFORCÉES**

**Le projet de PPBE 2018-2023 est plus précis et plus ambitieux que le PPBE 2013-2018, qui ne proposait aucune action nouvelle durant ses 5 ans d'application** et ne faisait que mentionner les réglementations existantes (couvre-feu en 1968, plafonnement des créneaux en 1994, dispositif d'aide à l'insonorisation en 1995, volumes de protection environnementale en 2003, révision du PEB en 2012...) et les actions déjà menées par le passé (réunions de la CCE et de la CCAR, ouverture de la Maison de l'environnement en 1996, mise en place de l'application VITRAIL en 2005, engagement de l'étude épidémiologique SURVOL en 2008, hausse des recettes de TNSA en 2008 et du taux de prise en charge des travaux d'insonorisation de 2012 à 2014, campagne de communication en 2010, relèvement des paliers d'interception de l'ILS en 2011...).

**Le projet de PPBE 2018-2023 identifie des actions menées durant la période 2013-2018, telles que :**

- Actions pour faciliter les relations avec les riverains : mise en place en 2016 par le Groupe ADP du logiciel ITRAP (formulaire de demande d'informations d'un survol au-dessus d'une commune) et du site insono.fr en 2017 (dépôt et suivi de sa demande d'aide à l'insonorisation en ligne), campagne de communication ciblée sur les logements éligibles n'ayant pas bénéficiés de l'aide, mise en ligne de l'application VITRAIL en 2018 (visualisation des trajectoires des avions survolant l'aéroport, auparavant seulement disponible à la Maison de l'environnement d'Orly ;
- Actions visant la réduction du bruit à la source : diminution du temps de roulage (réduction des nuisances au sol) ;
- Actions de mesure des impacts : déploiement progressif d'un réseau de stations de mesure du bruit à partir de 2013, avec 6 stations fixes et 3 stations mobiles.



**D'autres actions plus anciennes sont également citées**, alors qu'elles ne l'étaient pas dans le PPBE 2013-2018 : nouveau barème des redevances d'atterrissage applicable le 1<sup>er</sup> avril 2009 pour inciter les compagnies à renouveler leur flotte et à utiliser les avions les plus performants en période de nuit, la mise en ligne du site [entrevoisins.org](http://entrevoisins.org) en 2010 par le Groupe ADP et la réglementation du temps d'usage des moteurs auxiliaires entrée en vigueur en juillet 2012.

**Dans l'ensemble, les mesures mises en place ces 20 dernières années sur l'aéroport d'Orly restent limitées en matière de réduction des nuisances à la source, et ont principalement visé l'amélioration des relations avec les riverains**, par une plus grande transparence sur les vols effectués, les mesures de bruit, et un meilleur accompagnement sur l'insonorisation des logements.

Le renforcement progressif des normes acoustiques par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les modulations des taxes et redevance selon le principe du pollueur-payeur à l'échelle nationale, et l'engagement des compagnies dans le renouvellement de leur flotte, sont actuellement les mesures qui semblent avoir le plus d'impact dans l'amélioration des conditions de vie à proximité de l'aéroport.



**Le projet de PPBE 2018-2013 identifie de nouvelles actions à la fois à l'échelle nationale, régionale et plus spécifiquement sur l'aéroport d'Orly en lui-même.**

Ces actions concernent les 4 piliers de l'approche équilibrée édictée par l'OACI à l'échelle internationale, ainsi que des mesures de communication.

*Je serai attentif à leur réalisation et conclusions afin que l'objectif recherché de réduction des nuisances à la source soit atteint.*

Mesures pour réduire le bruit à la source (S) :

- **Révision de la classification des avions en groupes acoustiques** mise à l'étude en 2021 à l'échelle nationale pour une mise en œuvre à partir de 2022 (adaptions réglementaires et législatives probables).

*Je demande que cette action, qui viendra à la fois améliorer le niveau de recettes perçues au titre de la TNSA et inciter les compagnies à renouveler leur flotte au profit d'avions les plus récents et les moins impactant en termes de bruit, soit mise en œuvre dans les plus brefs délais. Les acteurs locaux doivent être associés à l'étude et à la mise en œuvre de ses résultats.*

Gestion et contrôle de la planification au sol (P) :

- **Information des nouveaux arrivants** (propriétaires et locataires) situés dans le périmètre du PEB (zones A et B à Orly). Mesure à l'échelle nationale mise en place depuis 2019 ;
- Étude confiée par la DGAC au CGEDD mi-2019 **sur la prise en compte des logements atypiques** (surface vitrée en nombre ou en format non standard, travaux soumis à l'avis de l'ABF) dans le cadre du dispositif d'aide à l'insonorisation du Groupe ADP à l'échelle régionale ;
- Expérimentations sur la **coordination des dispositifs d'insonorisation et de rénovation thermique des logements** en 2021-2022 sur plusieurs aéroports à l'échelle nationale dont l'aéroport d'Orly.

*Je regrette l'absence totale de visibilité sur le niveau de collecte de la TNSA du fait de la chute du trafic aérien en lien avec la crise du Covid-19 et la capacité du dispositif à répondre aux sollicitations en cours des riverains pour l'insonorisation de leur logement. Je reste en attente, comme l'ensemble des acteurs concernés, de la publication du rapport que le gouvernement devait remettre au parlement 4 mois après la promulgation de la loi de finances 2021, c'est-à-dire fin avril, sur la baisse des recettes de TNSA et les solutions permettant de combler les retards constatés en 2020 et 2021. Je demande que l'ensemble des pertes de recettes soient compensées pour ne pas pénaliser les riverains de cette situation.*

*Le Grand-Orly Seine Bièvre souhaite co-piloter avec le Groupe ADP l'analyse fine des logements n'ayant pas encore bénéficié de l'aide à l'insonorisation (outil SIG) pour en déterminer les facteurs : manque de communication, d'accompagnement, capacité financière des ménages, existence de marchands de sommeil qui n'ont pas d'intérêt à agir...*

*Je me réjouis que l'hypothèse de révision du PEB, proposée dans la version de janvier 2021, ait été retirée. Toute évolution du PEB ne sera possible qu'à la condition de tenir compte du caractère exceptionnel de l'aéroport d'Orly et de son insertion au cœur du tissu urbain de la zone dense parisienne. Les PEB visent à contenir l'urbanisation et l'arrivée de nouvelles populations autour des aéroports. A Orly, l'urbanisation est ancienne et il convient davantage de trouver le bon équilibre entre la capacité des collectivités à faire muter le tissu urbain selon leurs besoins et la nécessité de contenir le nombre d'habitants soumis aux nuisances liées au trafic aérien.*



*A ce titre, je demande la mise en place d'un observatoire du parc de logement, des autorisations de construction et de l'évolution de la population autour de l'aéroport.*

*Les actions identifiées dans le projet de PPBE vont dans le bon sens. J'exige néanmoins que les acteurs locaux soient associés aux études et à l'expérimentation engagée sur notre territoire.*

*Je me réjouis de l'engagement d'une étude sur la prise en compte des logements atypiques, et demande que les acteurs locaux soient auditionnés dans ce cadre, car ils sont les plus à même de faire valoir des retours d'expérience en la matière.*

*Les acteurs locaux doivent également être associés à l'expérimentation engagée sur la coordination des dispositifs d'insonorisation et de rénovation thermique des logements, sur laquelle les collectivités interviennent à travers le conseil apporté aux habitants (permanences assurées par l'agence de l'énergie du CAUE 94) et la réalisation d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH).*

Mesures opérationnelles sur les procédures de vol (O) :

- Mise en place en 2018 d'une **procédure satellitaire au départ des pistes 06/07 d'Orly** par la DGAC/DNSA pour améliorer le respect des trajectoire et le survol des zones les moins peuplées ;
- Etudes complémentaires sur la **réduction des nuisances sonores au départ des pistes 06/07** dans le cadre du groupe de travail OPTIBRUIT mis en place en juin 2019 (échéance 2020) ;
- **Augmentation du taux de descentes continues à Orly**, avec un objectif cible de 40% à échéance 2021 ;
- Étude sur la **généralisation des descentes continues lancée** par la DNSA en 2020. Point d'étape en 2022 et objectifs cibles de 60% en 2023 en configuration face à l'ouest et 70% en 2025 dans les deux configurations.

*Les acteurs locaux doivent être destinataires des résultats obtenus suite à la procédure satellitaire au départ des pistes 06/07 en matière de respect des trajectoires et disposer des conclusions du groupe de travail OPTIBRUIT, instauré lors de la CCE de juin 2019.*

*Ils doivent, de la même manière, disposer des conclusions du groupe de travail sur l'évolution du trafic des avions gros porteurs, également instauré lors de la CCE de juin 2019.*

*L'objectif cible de 40% de taux de descente continues en 2021 n'est pas suffisamment ambitieux, ce taux étant déjà de 33,56 à 39,42 % en 2017 selon la configuration de piste.*

*La généralisation des descentes continues avec des objectifs cibles de 60% en 2023 en configuration face à l'ouest et 70% en 2025 dans les deux configurations n'est pas suffisamment ambitieuse. Je demande que cette généralisation soit opérationnelle dès la fin de l'année 2023, comme pour l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et que des communications régulières soient faites sur son déploiement.*

Restriction d'exploitation visant à éradiquer certaines sources de bruit (R) :

- Inscription du couvre-feu et du plafonnement du nombre de créneaux dans la loi du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises (loi PACTE), afin de sécuriser ces deux mesures qui relevaient respectivement jusqu'alors d'une décision du 4 avril 1968 et d'un arrêté du 6 octobre 1994 ;
- Lancement d'une étude en approche équilibrée par le Groupe ADP et les services de l'État pour examiner la possibilité d'introduire de nouvelles restrictions d'exploitation, le bruit devant persister durant la période de nuit (22h – 6h) malgré les mesures mises en place dans les trois premiers piliers. Objectif cible de réduction du bruit d'au moins 6 dB du Ln moyen sur la période de nuit sur le périmètre Ln > 50 (correspondant au doublement de l'éloignement de la source acoustique en termes de sensation) et objectif de maîtrise du nombre annuel d'évènements sonores en NA (niveau à fixer dans l'étude).

*Je souhaite avoir la confirmation que le Grand-Orly Seine Bièvre sera bien auditionné dans le cadre de l'étude en approche équilibrée, comme cela lui avait été indiqué, et qu'il disposera de tous les éléments d'éclairage (impact sur la gêne ressentie par les riverains, sur le climat et l'environnement, sur l'équilibre économique de l'aéroport, sur l'emploi...) quant à la capacité à introduire de nouvelles restrictions d'exploitation et à atteindre l'objectif cible de réduction du bruit d'au moins 6 dB du Ln moyen sur la période de nuit. Cette étude devra permettre d'interdire les avions les plus bruyants en marge du couvre-feu, en soirée et en début de matinée. D'autre part, le niveau de sanction en cas de non-respect des restriction d'exploitation est inacceptable (1 500 € pour une personne physique et 40 000 € pour une personne morale). Je demande à ce qu'il soit fixé à un niveau suffisamment dissuasif.*

Communication, formation, information et études (C) :

- Réactivation du comité permanent de la CCE, doublement du nombre de réunions annuelles de la CCE à compter de 2019 ;
- Renforcement du réseau de mesure du bruit par la modernisation des infrastructures existantes et l'ajout de 2 nouvelles stations de mesure (échéance 2021/2022) ;
- Étude de rallongement de la piste 3 vers l'ouest par la DGAC et le Groupe ADP pour permettre le survol des populations à plus haute altitude. Le projet de PPBE précise qu'un décalage du seuil 07 d'un km serait possible. Réalisation prévue en 2022 ;
- Lancement dès 2022 de la concertation sur la rédaction du prochain PPBE 2024-2028, sur la base de l'actualisation des cartes stratégiques de bruit.

*Je demande que le Grand-Orly Seine Bièvre soit destinataire des convocations, ordres du jour et fonds de dossier des CCE, afin de pouvoir organiser les temps d'échanges nécessaires entre l'EPT et les communes concernées en amont de leur organisation. Les acteurs locaux doivent être associés à l'étude sur la rallongement de la piste 3 vers l'ouest. Ils devront être pleinement partie prenante de l'élaboration du prochain PPBE 2024-2028, en cohérence avec le PPA Grand-Orly, et dans la perspective du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) en cours d'élaboration à l'échelle de notre territoire. Je souhaite qu'une clause de revoyure à mi-parcours soit envisagée afin d'apprécier la pertinence du plan d'actions au regard de la réalité du trafic aérien et de son évolution.*