

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 Ozoir-la-Ferrière (Seine-et-Marne)

15 janvier 2024

19h00 – 21h00

Compte rendu

Étaient présents :

Mairie de Ozoir-la-Ferrière

Jean-François Oneto – Maire de la commune d'Ozoir-la-Ferrière

Ziain Tadjine – Maire adjoint, délégué à la vie des quartiers

Marie-Laure Morelli – Maire adjointe, déléguée à l'environnement, au développement durable, au personnel et au dialogue social

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)

Guillaume Serrano – 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

Une centaine de riverains de l'aéroport de Paris-Orly

Introduction par le Maire d'Ozoir-la-Ferrière

Le maire présente les membres de la délégation de la DGAC et de la commission d'enquête. Il rappelle les modalités de l'enquête publique et invite les participants à s'exprimer sur les différents registres. Dix-huit panneaux d'affichages sont répartis dans la commune d'Ozoir. Sur ces panneaux se trouve notamment le lien internet d'accès au registre numérique. Un registre papier est également disponible à la mairie.

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 six permanences restantes et indique que trois ont déjà eu lieu, dont une le samedi précédent cette réunion, à Ozoir.

M. Guillamo affirme, pour donner suite à une interrogation de la salle, que les observations des autres contributeurs sont publiques et visibles par tous sur le registre numérique.

Il rappelle que les commentaires apportés lors de la concertation d'avril – mai 2023 doivent être de nouveau déposés dans le cadre de l'enquête publique. Des papiers et stylos sont également mis à disposition à l'entrée de la salle pour faire des observations.

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 présente le trafic détaillé de l'aéroport d'Orly qui a diminué depuis l'avant COVID-19. Il explique que cette diminution justifie que l'année 2019 ait été retenue comme référence des études d'impact réalisées dans le cadre de ce projet, et que cette année représentait un point de référence solide pour analyser les changements et les tendances.

En se concentrant sur les configurations des vols, notamment les arrivées face à l'ouest, M. Le Foll explique que la direction des avions dépend du sens du vent. En 2023, la majorité des vols, soit environ 60%, étaient orientés face à l'ouest, tandis qu'en décembre 2023, ce chiffre est monté à 90%. Toutes ces statistiques sont disponibles publiquement sur le site du ministère.

M. Le Foll a ensuite abordé la situation spécifique d'Ozoir, soulignant que la ville était relativement peu affectée par les configurations de vol face à l'est, avec seulement 3% du trafic aérien passant à plus de 2 300 mètres au-dessus de la ville. Pour les configurations face à l'ouest, il a choisi la journée du 5 janvier 2024 pour illustrer la structure du trafic aérien et a présenté des cartes montrant les altitudes des avions. La zone de guidage radar, dans laquelle la séparation verticale et horizontale des avions est assurée par le contrôleur aérien, est également présentée.

Le but du projet est de mettre en œuvre des descentes continues sur l'aéroport. La descente continue vise à éliminer les paliers non nécessaires dans les trajectoires des avions. Cette approche permettrait aux avions de rester à une altitude plus élevée plus longtemps, réduisant ainsi la puissance des réacteurs et, par conséquent, les émissions gazeuses et sonores.

M. Le Foll reconnaît que cette méthode entraînerait un passage d'un système de dispersion des nuisances à un système de convergence, avec des zones de convergence au sud de Favières notamment.

La présentation inclut des données sur l'emprise de la commune d'Ozoir et les altitudes des avions. Le projet vise également à définir des trajectoires optimisées pour limiter les nuisances sonores dans les zones basses.

Il présente également des données sur les réductions d'émissions de CO2 prévues, estimant une économie d'environ 5 000 tonnes par an pour la seule partie de l'approche des avions.

Enfin, M. Le Foll mentionne les impacts acoustiques du projet, montrant des simulations des niveaux de bruit et confirmant une réduction des impacts les plus forts, malgré un nombre accru de survols. Il conclut en rappelant le calendrier de la procédure et en invitant le public à rapporter leurs avis dans le cadre de l'Enquête Publique, tout en soulignant que le projet devrait passer par plusieurs étapes de validation avant sa mise en service prévue pour le printemps 2025.

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 d'Ozoir, une série de questions a été posée par l'auditoire. Voici un résumé exhaustif des échanges :

→ **Intervention de M. José Hernandez, secrétaire de l'Association Ozoirienne Contre les Nuisances Aériennes (AOCNA), et membre suppléant de la CCE Paris-Orly :**

M. Hernandez rappelle qu'un courrier avec accusé de réception a été envoyé au DGAC le 4 janvier 2024. Dans le cadre de l'enquête publique, une copie de ce courrier a été déposée sur le registre numérique. L'association est en attente d'une réponse.

Il rappelle la création d'un couloir aérien en 2002, sans concertation, entraînant des nuisances pour Ozoir. Il souligne l'anarchie du trafic mettant en cause les contrôleurs aériens en particulier en période de grand trafic.

Il soulève des doutes appuyés quant à la viabilité des 70% de taux d'utilisation annoncés et critique le passé de gestion des trajectoires aériennes.

M. Le Foll explique que la généralisation des descentes continues vise à réduire le bruit et les émissions de CO₂, mais ne peut être garantie à la mise en œuvre à 100% en raison de la nécessité d'une appropriation au court-terme et de conditions météorologiques. De plus, 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.

M. Le Foll insiste sur le fait qu'en cas de mise en œuvre du projet, il ne faut pas s'attendre à ne plus avoir d'avions dans les zones de dispersion actuelle puisqu'environ 70% des vols suivront la trajectoire PBN to ILS (et non 100%). Il rappelle qu'il n'y a pas d'obligation des contrôleurs de placer les avions sur les couloirs aériens définis. En cas de détection d'un conflit potentiel entre deux avions, le contrôleur utilise le guidage radar comme actuellement.

M. Le Foll indique qu'il n'y a pas de lien entre ce projet et les éventuelles grèves des contrôleurs aériens. En donnant l'exemple d'une remise de gaz d'un avion (atterrissage annulé, l'avion refait le tour pour se replacer dans l'axe), passant donc deux fois au-dessus de la commune, M. Le Foll indique que ce projet permettra de limiter ces situations.

Sur la réception du courrier, il indique que des réponses seront apportées aux questions posées.

→ **Augmentation des survols au Nord d'Ozoir :**

Une résidente du nord d'Ozoir-la-Ferrière exprime son inquiétude sur l'augmentation du nombre d'avions au-dessus de cette zone, qui passerait de 300 à 600 par jour, rendant la situation déjà difficile en été encore plus insupportable. Elle juge ce projet inacceptable, même si 20% des personnes auront moins de vols au-dessus de leurs têtes.

M. Le Foll reconnaît l'augmentation du nombre d'avions, tout en indiquant que cela ne doublerait pas, et insiste sur la réduction des nuisances sonores grâce à des régimes moteurs optimisés.

Un résident fait par ailleurs remarquer que le passage de 64 dB à 62 dB ne changera pas leur perception du bruit.

→ Intervention de M. Jacques Fournillon, président de l'Association Ozoirienne Contre les Nuisances Aériennes (AOCNA) et membre titulaire de la CCE Paris-Orly :

M. Fournillon met en avant une reconcentration des nuisances sur le nord d'Ozoir, déjà affectée à 80-90% par le trafic aérien, à cause du recul de l'ILS en 2002. Il exprime la demande d'un contournement de la ville, avec un passage entre Roissy et Favières, au-dessus des bois, une promesse qu'il attribue au maire et à M. Gandil, ancien DGAC, lors de réunions précédentes.

Il soulève également des préoccupations concernant la faisabilité des descentes continues en cas de fort trafic (comme mentionné dans le dossier d'enquête publique). En effet, la phrase dans le dossier d'enquête publique « ...ce dispositif ne pourra pas être mis en œuvre en cas de fort trafic... » l'interpelle car c'est justement dans ces périodes de fort trafic où le bruit est le plus fort, en particulier durant la période estivale. Il remet aussi en question « l'objectif de la DGAC » de gérer 38 avions par l'heure.

Enfin, il rappelle les revendications de l'association : une diminution du trafic le soir, en particulier des gros porteurs, et un plafonnement à 200 000 mouvements par an.

M. Le Foll clarifie que 38 avions par heure est une capacité maximale et non un objectif, précisant que la gestion actuelle ne dépasse pas cette limite, même en 2019. Il a souligné que des mesures de régulation sont prises en cas de dépassement.

Il précise qu'en cas de conditions météorologiques difficiles ou de conflits potentiels avec d'autres zones aériennes comme Villacoublay et Toussus, des ajustements sont faits, y compris la réduction de la capacité. Dans ce cas, le dispositif des descentes continues peut en effet être interrompu mais cela ne signifie pas qu'il le soit toute la journée.

M. Le Foll rappelle l'intérêt des compagnies aériennes pour le nouveau dispositif, en particulier pour les économies de carburant et les impacts environnementaux positifs, soulignant les 4 800 tonnes de CO2 économisées, correspondant à environ 50 kg par avion.

Enfin, M. Le Foll rappelle que des normes de séparation des aéronefs ont été instaurées en 2002 suite à des accidents internationaux pour améliorer la sécurité. Ces normes ont influencé la gestion des trajectoires et l'utilisation de l'espace aérien, ce qui a amené la modification de trajectoires il y a 20 ans soulignée par l'intervention de M. Fournillon. Il affirme que la DGAC travaille sur toutes les méthodes possibles pour optimiser la gestion du trafic et réduire les nuisances.

→ Intervention d'un résident vivant sous l'axe nominal :

Un habitant a exprimé son désarroi face au nombre d'avions passant au-dessus de sa maison et d'une école toutes les deux minutes, soulignant que le bruit constant et le nombre d'avions sont devenus insupportables.

M. Le Foll reconnaît que l'avion pollue et rappelle la nécessité d'aligner les avions avec l'axe de la piste pour un atterrissage sécurisé. L'axe est en effet une construction géométrique pour atterrir, qui ne tient pas compte des constructions en dessous.

Il mentionne que les constructeurs d'avions travaillent à réduire le bruit à la source et que les descentes continues (CDO) visent à réduire les régimes moteurs et augmenter la hauteur de survol sur l'ensemble de la descente.

→ Nombre d'avions :

Le même habitant insiste pour obtenir une réponse sur le nombre d'avions passant au-dessus de la zone.

M. Le Foll explique que l'étude du projet se base sur un trafic constant par rapport à 2019 et que les futures évolutions des flottes d'avions pourraient avoir un impact bénéfique sur le bruit. Cependant, il a souligné que cela prendra du temps.

→ Validation du projet :

Un participant demande ce qui se passerait si la situation se dégradait après l'analyse des campagnes de mesure du bruit prévues en 2024 et 2025, et si le projet pourrait être abandonné.

M. Le Foll exprime sa confiance les modélisations réalisées avec des outils certifiés et reconnus internationalement. La DGAC devra dans tous les cas rendre compte à l'ensemble des acteurs, commission d'enquête publique, CCE et ACNUSA notamment.

→ Campagnes de mesures acoustiques :

Un participant demande si les mesures pourraient être effectuées pendant la période estivale, période de trafic intense.

M. Le Foll montre la répartition du trafic par mois et explique que les mesures prévues en septembre et octobre resteraient significatives et que la période estivale n'était pas propice à une comparaison fiable à cause des Jeux Olympiques de l'été 2024.

Les statistiques de trafic sont publiées sur le site internet du ministère : <https://www.ecologie.gouv.fr/riverains-des-aeroports-parisiens-donnees-traffic-aerien>

→ Gains en CO₂ :

Un participant demande ce que représentaient les 4 800 tonnes de CO₂ économisées par an.

M. Le Foll compare ce chiffre à 300 allers-retours Paris-Toulouse, précisant que le gain se concentrait sous 3 000 mètres d'altitude et ne tenait pas compte des économies potentielles depuis le début de la descente.

→ Intervention sur la technologie et la trajectoire de l'ILS

Un participant rappelle l'engagement passé de la DGAC concernant l'utilisation de la technologie actuelle pour franchir l'axe de l'ILS 1 ou 2 fois. Il évoque un manque d'effort dans ce sens et soulève la problématique du survol entre Roissy et Ozoir. Il demande des éclaircissements sur le planning, soulignant que 90% des habitants d'Ozoir seront impactés.

M. Le Foll indique que la mise en œuvre de ces procédures souhaitées n'est pas possible avec les moyens de navigation actuels. De nouvelles technologies sont en cours de développement, mais nécessitent des avions équipés et des équipages formés. C'est un processus long malheureusement.

→ Impact du départ d'Air France de la plateforme :

Le président d'une association du nord d'Ozoir soulève des inquiétudes sur la modification de l'aéroport d'Orly, notamment avec l'annonce de Transavia de tendre vers 52% du trafic d'Orly, et s'inquiète de la menace sur le couvre-feu. Il pense que la DGAC « ment » quant au futur du projet puisque les paramètres pris en compte dans l'étude sont erronés.

M. Le Foll précise que sa présentation consiste en une comparaison de deux dispositifs à trafic et flotte constants et refuse d'accepter l'accusation de mensonge. Les paramètres ont été pris en compte de façon à pouvoir comparer deux dispositifs avec du trafic identique.

D'autres travaux sont actuellement en cours avec les différents acteurs concernés (étude d'impact selon l'approche équilibrée, EIAE par exemple) qui vont dans le sens de la diminution du bruit. Mais ce n'est pas le sujet du dispositif proposé dans cette enquête publique.

→ Historique du changement de trajectoires au-dessus d'Ozoir en 2002 et témoignage d'une résidente d'Ozoir :

Une résidente de la commune d'Ozoir rappelle que la situation sonore de la commune a changé il y a 20 ans, sous M. Gayssot, alors ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement. Un couloir aérien s'est créé au-dessus de la commune. Elle raconte que la première chose qu'elle fait en se levant le matin est de vérifier la direction du vent, car en configuration face à l'est, 40% du temps, les avions survolent beaucoup moins la commune. Elle raconte que le ministre de l'époque était très satisfait d'avoir « débarrassé » une grande partie du ciel

francilien des avions pour les concentrer au-dessus de la commune d'Ozoir. Depuis, elle ne croit plus en l'égalité, en la politique. Elle rappelle que l'immobilier de la commune a été fortement dévalorisé ainsi que la santé de tous les résidents, à cause du bruit, mais aussi de la pollution locale de l'air.

Un participant demande comment le fait de rallonger les trajectoires en 2002 aurait pu entraîner des économies de carburant.

M. Le Foll clarifie que la modification de 2002 était pour des raisons de sécurité uniquement, et non pour réaliser des économies de carburant.

→ Plan de gêne sonore (PGS) :

Une participante demande pourquoi Lésigny est dans le PGS mais pas Ozoir.

Mme Dupont de Dinechin rappelle à la demande d'autres intervenants ce qu'est un PGS et un PEB (plan d'exposition au bruit). Elle explique que le projet n'impactera pas ces plans et donc que les contraintes d'urbanisme et l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation fixées par ces plans n'évolueront pas dans l'immédiat. Lésigny et Ozoir ne font pas partie du PGS ou du PEB.

→ Indicateurs de bruit utilisés :

Un résident critique les indicateurs de bruit utilisés dans l'étude qui ne tient pas compte du volume de trafic.

La DGAC explique que les indicateurs utilisés permettent d'objectiver les pics sonores. Le but n'étant pas de complexifier l'évaluation acoustique, M. Le Foll rappelle que ces indicateurs sont recommandés par l'ACNUSA. L'annexe 3 amène plus de précisions par commune.

Mme Dupont de Dinechin reconnaît que les indicateurs d'énergie sonore moyennée sur lesquels sont construits les PEB et PGS notamment ne rendent pas bien compte de la gêne subis par les résidents de la commune d'Ozoir. Elle précise que des travaux sont en cours par le comité national du bruit sur la prise en compte des pics de bruit dans les politiques publiques locales.

→ Pollution locale :

Plusieurs résidents font remarquer que la ville d'Ozoir est polluée par les avions et que le kérozène laisse des traces sur leurs habitations. Il revendique que ce critère fasse partie de l'enquête publique.

M. Le Foll rappelle 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. Même si la pollution locale existe, il rappelle qu'il n'y a pas de raison que la pollution au sol due aux avions soit plus élevée qu'actuellement du seul fait de ce projet PBN to ILS car les avions seront plus hauts qu'à l'heure actuelle.

→ Intervention de M. Luc Offenstein, président de l'association OYE, membre titulaire CCE de Paris-Orly

Le président de l'association OYE demande aux participants de ne pas se tromper de combat et rappelle que le problème est le nombre d'avions qui passent. Il rappelle l'objectif de plafonner le nombre de mouvements de l'aéroport à 200 000 mouvements par an, ce qu'il y a eu en 2022. Il rappelle également qu'il y a eu une cinquantaine de dépassements du couvre-feu cette année, le travail de l'association sur les sorties des traînées et la nécessité de limiter le nombre de créneaux attribués par COHOR, le coordonnateur national. Il souligne que le renouvellement des flottes améliorera certainement la situation sonore avec l'intégration dans la flotte des A320 neo et A350.

Concernant la sortie de trains, il est confirmé que cette question a effectivement un impact sur les nuisances sonores. Les compagnies aériennes ont été sensibilisées à cette problématique et il leur a été demandé une sortie plus tardive des trains. Le dispositif de descente continue permettra de maîtriser la vitesse de avions et de retarder la sortie des trains.

→ Altitude des avions au-dessus de la commune de Ozoir-la-Ferrière :

M. le Foll indique que les avions seront en descentes continues, avec une pente à 5%.

→ Méthodologie et année de référence :

Une participante remet en question la fiabilité de s'appuyer sur des modélisations de données de 2019, soulignant que le trafic aérien en août 2023 a augmenté de 10% par rapport à 2019. Elle exprime son étonnement quant à l'augmentation du nombre d'événements au centre malgré une prétendue diminution des nuisances.

M. Le Foll explique qu'ils utilisent l'année 2019, qui a eu le trafic le plus élevé, pour maximiser l'impact dans leurs modélisations. Le but est de comparer le dispositif à un trafic et appareils constants. D'autres études (notamment l'étude d'impact selon l'approche équilibrée) prennent en compte l'évolution du trafic et de la flotte et des hypothèses de prévisions du trafic.

→ Trajectoires au-dessus des forêts :

Un résident s'interroge sur la déclaration selon laquelle les avions ne peuvent pas voler au-dessus des forêts, soulignant que la Seine-et-Marne est très boisée. Il met en doute l'affirmation selon laquelle les avions ne peuvent pas être décalés plus loin à cause des bois.

M. Le Foll affirme ne pas avoir dit que les avions ne peuvent pas voler au-dessus des forêts. Son explication s'est concentrée sur le travail des contrôleurs aériens dont le but est d'aligner les avions dans l'axe de la piste avant le point FAP (Final Approach Point), indépendamment des caractéristiques géographiques survolées.

→ Autres observations des participants :

En plus des questions précédemment relevées, les résidents abordent plusieurs sujets, dont le couloir aérien existant au-dessus d'Ozoir, l'impact sur la santé et l'immobilier, les altitudes de survol, l'indicateur du bruit ne tenant pas compte du nombre d'avions, et la pollution causée par les avions.

Conclusion par M. Guillamo, président de la commission d'enquête :

M. Guillamo remercie 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.

Clôture de la réunion publique et conclusion par M. le Maire d'Ozoir-la-Ferrière :

M. le Maire d'Ozoir fait part de quatre points pour conclure la réunion :

- **Constat** : le maire reconnaît que certains habitants d'Ozoir-le Ferrière bénéficieront des changements, mais d'autres, y compris lui-même, subiront davantage de nuisances. Il souligne la dualité de l'impact des modifications du trafic aérien sur la communauté.
- **Espoir** : il exprime son espoir qu'en parallèle des débats actuels, l'objectif de dévier les survols entre Ozoir et Roissy sur une zone boisée continue. Cette déviation serait une mesure pour réduire l'impact sur les zones résidentielles.
- **Étonnement** : le maire se dit étonné que la DGAC n'ait pas été en mesure de fournir des informations précises sur l'altitude à laquelle Ozoir sera survolée, mettant en lumière un manque de clarté dans les informations fournies.
- **Inquiétude** : il exprime son inquiétude quant aux impacts sanitaires liés à la pollution de l'air, en particulier le dépôt de substances des avions sur les jardins, les vitres et les terrasses, qui est devenu difficile à nettoyer ces dernières années. Il mentionne que le

resserrement du couloir aérien, bien qu'il puisse soulager certains, peut intensifier les risques sanitaires pour d'autres.

Malgré ses inquiétudes, le maire reconnaît qu'il y aura des avantages pour une partie de la population d'Ozoir-la-Ferrière grâce au resserrement du couloir aérien. Il affirme que l'intérêt général a toujours été son combat, même si cela peut signifier des inconvénients pour certains, y compris pour lui-même. Enfin, le maire invite les résidents à témoigner auprès des enquêteurs afin que la Commission d'Enquête puisse établir un rapport le plus juste et circonstancié possible, soulignant l'importance de la participation communautaire dans le processus de prise de décision.