



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Concertation environnementale concernant le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue de l'aéroport de Paris-Orly en configuration face à l'ouest

Synthèse de la concertation environnementale

Publication 15 septembre 2023



Table des matières

1.	Introduction	2
1.1.	Contexte de la consultation	2
1.1.1.	Concertation environnementale.....	2
1.1.2.	Périmètre de la concertation.....	3
1.2.	Méthodologie d'analyse.....	4
1.3.	Les chiffres de la participation	4
1.4.	Éléments sur le profil des répondants.....	4
2.	Bilan de la concertation.....	5
2.1.	Avis sur le projet.....	5
2.2.	Thématiques abordées.....	6
2.3.	Réponses apportées aux contributions.....	7
2.3.1.	Demande de modification des trajectoires entre WEP02 et WEP03	7
2.3.2.	Fréquence des vols	8
2.3.3.	Impacts sur la santé	9
2.3.4.	Respect des futures trajectoires	10
2.3.5.	Projet de mise en œuvre de procédures de descente continue en configuration face à l'est.....	11
2.3.6.	Dévalorisation des biens immobiliers	12
2.3.7.	Délestage de carburant	12
2.3.8.	Campagne de mesures de bruit	13
2.3.9.	Autres	13
2.3.10.	Contributions hors périmètre	20
3.	Conclusion	21

1. Introduction

1.1. Contexte

1.1.1. Concertation environnementale

Lors des Assises nationales du transport aérien en 2019, la ministre chargée des transports avait annoncé la généralisation des descentes continues à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'aéroport de Paris-Orly a par la suite été intégré au projet. La Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 fait par ailleurs de la généralisation des descentes continues un des moyens de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports aériens à horizon 2025. Dans cette perspective, la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a lancé un projet de procédures dites « PBN to ILS » visant à augmenter le taux des descentes continues sur l'aéroport de Paris-Orly.

Pour tenir compte des difficultés techniques et de l'impact important du projet sur l'espace aérien parisien et sur les méthodes de travail des services de la navigation aérienne en région parisienne (SNA-RP), la mise en œuvre des procédures de descente continue à Paris-Orly est découpée en deux phases. La première phase concerne les arrivées en configuration de vent face à l'ouest, la deuxième phase concernera la configuration de vent face à l'est, plus complexe et envisagée dans un second temps.

Cette concertation concerne uniquement **la première phase du projet « PBN to ILS » (configuration face à l'ouest)**. Élaboré par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour nourrir les avis et contributions du public, le dossier de concertation mis à disposition du public présentait les objectifs et les caractéristiques techniques du projet et ses impacts potentiels sur l'environnement et la qualité de vie des riverains de l'aéroport. Étant donné l'importance des modifications, une étude d'impact de la circulation aérienne sur l'environnement (EICA) la plus complète a été réalisée.

La concertation préalable permet d'une part de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, et d'autre part, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives.

Le projet a été mis à la disposition du public pour une durée d'un mois, **du lundi 15 mai 2023 au jeudi 15 juin 2023 inclus** afin que chacun puisse faire part de ses observations :

- En version numérique sur les sites internet :
 - <https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/transports-r8.html>
 - <https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Publications/Concertation>
 - <https://www.val-de-marne.gouv.fr/Publications/Avis-d-ouverture-d-Enquetes-Publiques>
- En version papier :
 - Dans les locaux de la préfecture de la Seine-et-Marne ;
 - Dans les locaux de la préfecture du Val-de-Marne.

Le public a pu également déposer ses observations et soumettre ses propositions par voie électronique, sur les sites internet précités, ou sur les registres en version papier mis à sa disposition à la préfecture de la Seine-et-Marne et à la préfecture du Val-de-Marne.

Conformément aux dispositions de l'article R. 227-7 du code de l'aviation civile, après la concertation environnementale, une enquête publique sera organisée pour recueillir l'avis des parties intéressées sur le projet arrêté à l'issue de la phase de concertation.

1.1.2. Périmètre de la concertation

Vingt-deux communes sont concernées par la concertation, réparties sur les deux départements de la Seine-et-Marne (77) et du Val-de-Marne (94). Lors de la concertation, les habitants de ces communes ont été invités à poser leurs questions, à s'exprimer sur l'opportunité du projet et à formuler des propositions.

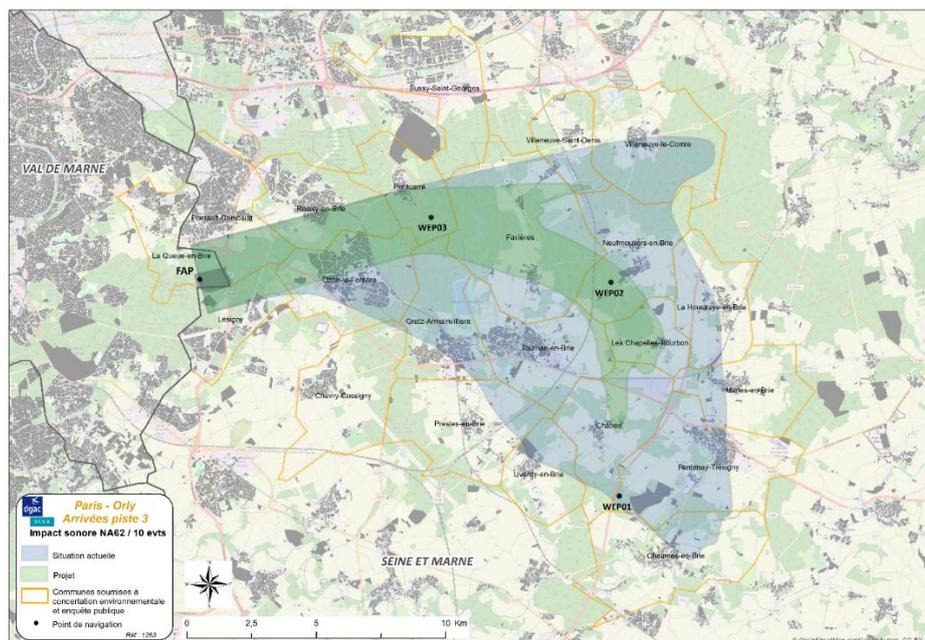


Figure 1 : périmètre de la concertation et de l'enquête publique (selon le critère acoustique NA 62-10 événements conformément à l'article R. 227-7 du code de l'aviation civile)

Tableau 1 : Liste des communes de la concertation et de l'enquête publique

Numéro	Nom de la commune	Code INSEE
1	BUSSY-SAINT-GEORGES	77058
2	LES CHAPELLES-BOURBON	77091
3	CHATRES	77104
4	CHAUMES-EN-BRIE	77107
5	CHEVRY-COSSIGNY	77114
6	FAVIERES	77177
7	FONTENAY-TRESIGNY	77192
8	GRETZ-ARMAINVILLIERS	77215
9	LA HOUSSAYE-EN-BRIE	77229
10	LESIGNY	77249
11	LIVERDY-EN-BRIE	77254
12	MARLES-EN-BRIE	77277
13	NEUFMOUTIERS-EN-BRIE	77336
14	OZOIR-LA-FERRIERE	77350
15	PONTAULT-COMBAULT	77373
16	PONTCARRE	77374
17	PRESLES-EN-BRIE	77377
18	ROISSY-EN-BRIE	77390
19	TOURNAN-EN-BRIE	77470
20	VILLENEUVE-LE-COMTE	77508
21	VILLENEUVE-SAINT-DENIS	77510
22	LA QUEUE-EN-BRIE	94060

1.2. Méthodologie d'analyse

Les contributions déposées sur les plateformes en ligne dédiées ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.

Si une même contribution a été déposée par une même personne, la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.

Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

1.3. Chiffres de la participation

76 contributions ont été déposées sur les plateformes de la consultation du public, dont 8 doublons à retirer des calculs.

Aucune contribution n'a été déposée dans les registres papier en préfectures.

Plusieurs de ces contributions prennent la forme de contributions collectives : associations et élus.

Ainsi au total, 68 contributions sont traitées dans le présent bilan.

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 68 contributions recensent finalement **130 expressions**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui ont été classées en fonction de la thématique évoquée pour faire l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, on trouve des avis, des commentaires, des questions et des demandes.

1.4. Éléments sur le profil des répondants

Sur les 68 contributeurs, 59 ont déclaré être habitants, trois (3) ont contribué en tant qu'élus, dont la mairie de Favières, deux (2) ont indiqué prendre la parole en tant qu'association, dont l'association pour la Sauvegarde du Village de Favières - La Route, trois (3) en tant que professionnel du secteur aéronautique et un (1) en tant qu'autorité administrative indépendante.

Sur les 59 contributeurs ayant déclaré être habitants :

- 54 ont mentionné leur lieu de résidence : ils résident dans le département de Seine-et-Marne dans les communes de Favières (51 participants), Châtres (1 participant), Ozoir-la-Ferrière (1 participant) et Villeneuve-le-Comte (1 participant) ;
- 4 contributeurs n'ont pas précisé leur lieu de résidence, et 1 autre vit dans le département de l'Essonne.

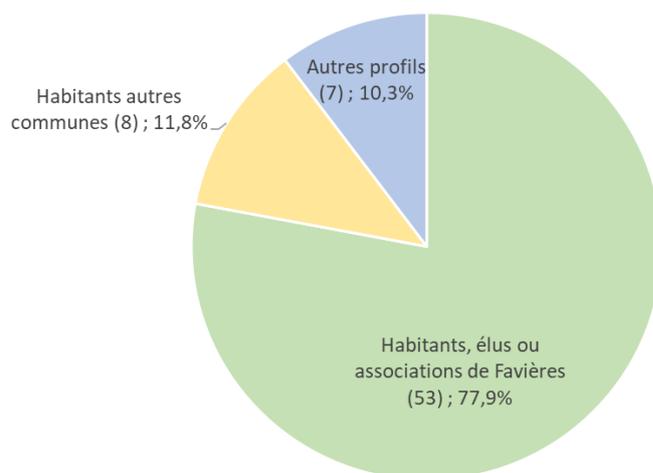


Figure 2 : profil des répondants

* Les habitants de la commune de Favières sont au nombre de 51. La mairie de Favières et l'Association pour la Sauvegarde du Village de Favières - La Route ont été ajoutées à ce décompte.

Parmi les 68 contributeurs, cinq (5) siègent à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris-Orly :

- Trois (3) contributeurs sont des représentants du collège des professions aéronautiques ;
- Un (1) contributeur est un représentant du collège des collectivités territoriales ;
- Un (1) contributeur est un représentant du collège des associations.

2. Bilan de la concertation

2.1. Avis sur le projet

Sur les 68 contributeurs :

- 7 contributeurs ont émis un avis favorable ;
- 1 contributeur a émis un avis favorable sous conditions ;
- 51 contributeurs ont émis un avis défavorable en l'état actuel du projet ;
- 6 contributeurs ont émis un avis défavorable ;
- 3 contributeurs ne se prononcent pas.

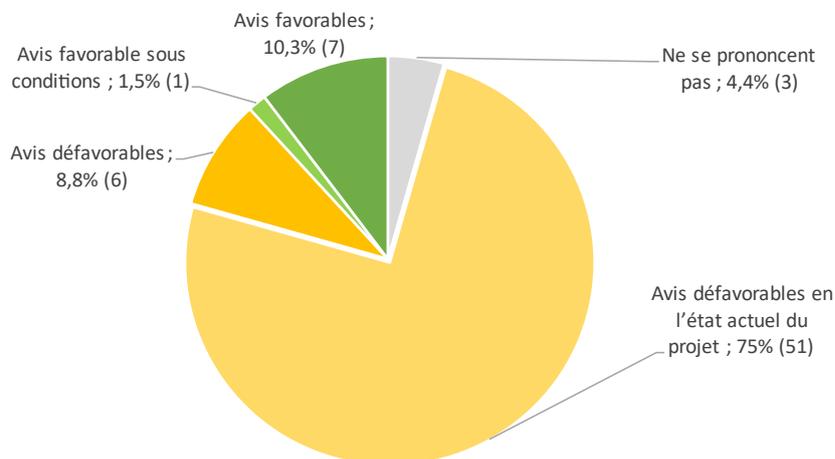


Figure 3 : avis sur le projet parmi les participants à la concertation

Détail des avis émis par les contributeurs se déclarant habitants de la commune de Favières

Parmi les 51 contributeurs se déclarant habitants de Favières, un seul s'est déclaré favorable au projet sous conditions. Pour les autres, quatre (4, soit 8 % des contributeurs habitant à Favières) se sont déclarés défavorables et 46 (soit 90 %) défavorables en l'état actuel du projet.

Sur les six (6) avis défavorables, quatre (4) proviennent de contributeurs se déclarant habitants de la commune de Favières (soit 67 %).

Sur les 51 avis défavorables en l'état actuel du projet, 46 proviennent de contributeurs se déclarant habitants de la commune de Favières (soit 90 %).

2.2. Thématiques abordées

Parmi les 130 expressions, les principales thématiques abordées sont les suivantes :

- Demande de modification des trajectoires entre les points de convergence WEP02 et WEP03 ;
- Dévalorisation des biens immobiliers ;
- Impacts sur la santé ;
- Fréquence des vols ;
- Délestage de carburant ;
- Non-respect des trajectoires ;
- Campagnes de mesures de bruit ;
- Projet de mise en œuvre de procédures de descente continue en configuration face à l'est.

La répartition des 130 expressions du public sur ces principales thématiques est présentée dans le graphique ci-dessous. Les réponses apportées sur ces thématiques sont développées dans la partie 2.3.

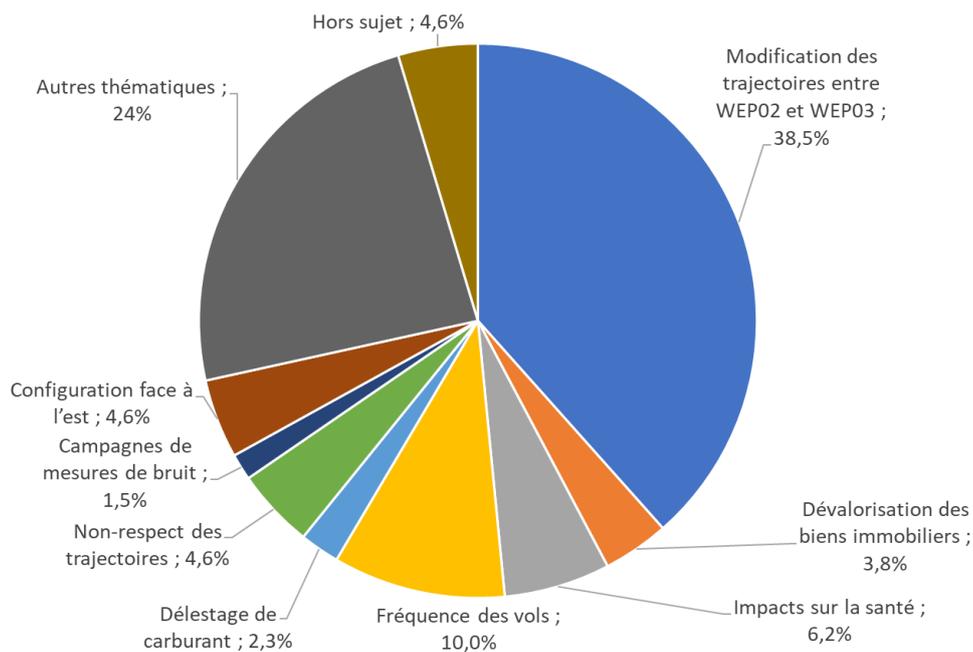


Figure 4 : répartition des thématiques en fonction du nombre d'expressions

2.3. Réponses apportées aux contributions

2.3.1. Demande de modification des trajectoires entre WEP02 et WEP03

50 contributeurs, soit près des trois quarts, demandent à la DGAC d'étudier la possibilité de modification de trajectoires entre les points de convergence 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 totalité des contributeurs ayant formulé cette demande se sont déclarés habitants de Favières, association œuvrant pour la commune ou élu de la commune.

Les contributeurs formulant cette demande se sont en grande majorité dits défavorables au projet, dans son état actuel.

Ils font état des « 5 kilomètres de champs et forêts entre le bourg de Favières et le hameau de La Route » et proposent à ce titre que la trajectoire soit décalée vers le nord « afin que les avions passent au-dessus de la forêt ». Certains contributeurs proposent un décalage de « 500 mètres », d'autres de « 1 kilomètre », d'autres encore de « 1,5-2 kilomètres ».

Réponse des services de l'État

Le projet « PBN to ILS » propose des nouvelles procédures de vol pour les avions en utilisant des points de guidage ou passage appelés WEP01, WEP02 et WEP03. Ces points sont dits en « Fly-by », c'est-à-dire que le virage qui doit être effectué au niveau de ces points est anticipé par l'avion pour suivre le segment de la procédure suivant. Ils sont définis par des coordonnées GPS et sont comme des « portes d'entrée » pour les avions dans la procédure PBN. Le contrôleur donnera une instruction pour rejoindre directement l'un de ces *WayPoints*.

Les points WEP02, au sud-est de la commune de Favières, et WEP03, à l'ouest de la commune, sont essentiels dans la définition des trajectoires des avions, agissant comme des points de convergence.

Par son étendue, le trafic actuel survole déjà en quasi-totalité la commune de Favières de manière dispersée. Le projet a pour conséquence une concentration des trajectoires de vol sur les segments PBN, notamment sur la commune de Favières.

Il est important de noter que, en termes d'impact visuel, la surface concernée par plus de 30 survols journaliers sous 2 000 mètres sera réduite pour une partie de la commune de Favières, comme le montre la carte en figure 27 du dossier de concertation.

De plus, l'impact sonore dans cette zone est en baisse, selon l'indicateur événementiels NA62-25 et NA65-25¹, comme l'indiquent les figures 24 et 25 du dossier de concertation. Cette réduction est notamment due à l'augmentation des survols en descente continue, qui engendrent moins de bruit en raison de la diminution des mises en palier.

Les préoccupations exprimées concernant la concentration future des trajectoires et la demande des habitants de Favières de déplacer les trajectoires pour faire passer les avions davantage au nord de la commune, au-dessus de la forêt, ont été prises en compte par les services de l'État. Une étude est en cours pour évaluer cette possibilité.

Cependant, il convient de rappeler que les normes pour la conception des procédures de navigation aérienne sont établies au niveau international. En France, les procédures conçues par la DSNA, puis validées par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (DSAC), visent à

¹ Pour rappel, l'impact sonore est évalué grâce à l'indicateur NA (*Number of events Above*) qui permet de calculer le nombre de mouvements d'avions qui dépassent un certain niveau de bruit durant une période donnée. Le NA65-25 correspond à 25 événements ayant dépassé un seuil de bruit de 65 dB(A).

minimiser l'impact sur les populations, en optimisant les trajectoires pour survoler le moins de résidents possible.

2.3.2. Fréquence des vols

Treize contributeurs mentionnent la fréquence accrue des survols au-dessus de leurs territoires, jugée trop élevée (à quelques minutes d'intervalle) et les nuisances sonores associées. La majorité des contributeurs sont des habitants de la commune de Favières.

Ils mentionnent l'impact actuel de ces survols sur leur vie quotidienne (« *ça défile toutes les une minute trente secondes en créneau horaire de pointe* », « *en heure de pointe actuellement, un avion survole mon village toutes les 2 minutes environ* », « *j'en vois 2 à 3 en même temps dans le ciel* » ou encore « *3 ou 4 en même temps dans mon champ de vision* ») et s'interrogent sur la future concentration des trajectoires et la variation de fréquence des survols qui en découlerait.

Certains craignent de passer de « *quelques avions par jour [...] à toutes les 3 à 4 minutes si ce n'est plus* » ; ou de passer d'un avion « *toutes les 2 minutes* » à « *toutes les 30 secondes* ».

À ce titre, des contributeurs habitants de la commune de Favières interrogent les services de l'État sur le nombre d'avions qui survolent aujourd'hui et survoleraient leur commune après la mise en œuvre du projet.

Réponse des services de l'État

Les vols seront plus concentrés en périphérie nord du bourg de Favières. Cependant les vols qui emprunteront cette trajectoire feront moins de bruit que les vols qui font actuellement des paliers car ils seront en descente douce donc avec les moteurs en régime réduit ; d'autant plus que cette nouvelle méthode permet de réduire les survols à la verticale de la commune à basse altitude qui sont extrêmement bruyants.

En considérant les journées représentatives prises en compte pour l'étude (configuration face à l'ouest, année 2019, niveau de trafic élevé), le nombre de survols actuels de Favières s'élève à 159 vols par jour. Le nombre envisagé après modification des procédures serait de 339 vols par jour, soit 2,1 fois plus.

Le nombre de survols après mise en place des nouvelles procédures en fonction des périodes de la journée varierait entre 15 et 32 arrivées par heure.

À noter qu'actuellement il n'y a eu aucune modification de la méthode de travail des contrôleurs aériens ni des procédures d'interception. Ces modifications n'auront lieu que si la procédure est validée à l'issue de l'enquête publique et après sa mise en service.

Concernant la commune de Favières, les indicateurs sonores qui seront en baisse sont :

- l'intensité des événements sonores mesurés pour des vols qui étaient en palier à 3 000 pieds (ft) ou 4 000 pieds (ft) (900 ou 1 200 mètres) et qui seront en descente continue proche de 5 000ft (1 500 mètres) (baisse entre 1 et 3 dB(A) en moyenne) ;
- le nombre de personnes survolées par des avions causant un événement sonore (mesuré au maximum de l'évènement) supérieur à 62 ou 65 dB(A).

Chaque vol qui suivra cette nouvelle procédure PBN et qui fera une descente continue générera une intensité sonore moindre qu'un vol en palier.

2.3.3. Impacts sur la santé

Huit contributeurs rappellent la pénibilité des nuisances sonores et visuelles et l'impact sanitaire du transport aérien sur les populations survolées. Ils partagent leurs inquiétudes quant aux conséquences du bruit sur leur santé physique et mentale : fatigue, troubles du sommeil, anxiété, souffrance psychologique, maladies cardio-vasculaires, etc.

Les contributeurs rappellent que les conséquences sur la santé sont aujourd'hui avérées. Un contributeur rappelle notamment que les 75 000 personnes les plus proches de la plateforme perdent jusqu'à 37 mois de vie en bonne santé dont 20 directement liés à la seule activité aérienne.

Ces contributeurs demandent aux services de l'État de ne pas « négliger [leur] santé et [leur] bien être », et « éviter les maladies pour [leurs] enfants ».

Réponse des services de l'État

De nombreuses études ont démontré un lien direct entre impacts sanitaires et exposition au bruit.

Parmi les impacts sanitaires du bruit, on retrouve des effets subjectifs comme la gêne, concept complexe défini par l'OMS comme « une sensation de désagrément, de déplaisir, provoquée par un facteur de l'environnement (le bruit, par exemple) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980).

Mais le bruit a aussi des effets objectifs et mesurables sur la santé : on constate notamment des perturbations du sommeil, des troubles cardiovasculaires, des baisses des capacités d'apprentissage, etc.

Véritable enjeu de santé publique, le cadre juridique européen, transposé dans le droit national, fixe le cadre relatif au traitement de l'évaluation des nuisances sonores aériennes et de leurs impacts sanitaires. Il définit en particulier les modalités concrètes d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit en proposant de prendre en compte trois facteurs : la cardiopathie ischémique (non développée pour le transport aérien), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

Chaque État élabore pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements, des cartes stratégiques de bruit (CSB) et un plan d'action, transposé en droit français sous le nom de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Les CSB doivent permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et d'établir des prévisions générales de son évolution en l'absence de mesures de lutte contre le bruit.

À ces cartes, sont associées des tableaux dits d'exposition qui sont en fait des décomptes de la superficie des zones exposées, des logements et des établissements d'enseignements de soins et santé exposés, ainsi que du nombre d'habitants exposés. En complément, une évaluation des effets nuisibles du bruit sur la santé des populations : les impacts sanitaires pris en compte pour le transport aérien sont la forte gêne (réalisée à partir des données en L_{den}^2) et la forte perturbation du sommeil (réalisée à partir des données en L_n).

Le PPBE recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les CSB, notamment lorsque des valeurs limites fixées par la réglementation sont dépassées ou risquent de l'être. Il présente la situation passée (mesures déjà prises ou

² Les indicateurs réglementaires L_{den} et L_n (L_{night}) sont définis par la directive européenne 2002/49 CE du 25 juin 2002 :

- L_{den} : Niveau sonore moyen sur journée de 24 heures pondéré suivant les tranches horaires, à partir de 55 dB(A), puis de 5 en 5 ;
- L_n (L_{night}) : Niveau sonore moyen entre 22h et 6h, à partir de 50 dB(A), puis de 5 en 5.

en cours de mise en œuvre au cours des 10 dernières années) et la situation future (nouvelles mesures prévues par les autorités compétentes pour la période de 5 ans à venir à compter de l'entrée en vigueur du PPBE).

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2018-2023, propre à l'aéroport de Paris-Orly, adopté le 17 mars 2022, est par ailleurs le seul à introduire un objectif de réduction de bruit quantifié : il s'agit notamment de réduire de 50 % les populations exposées à une forte perturbation du sommeil.

Les CSB de l'aéroport et le PPBE associés, de troisième échéance, sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ecologie.gouv.fr/cartes-strategiques-bruit-csb-et-plans-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-ppbe-autour-des#scroll-nav> 8

Les CSB et le PPBE de l'aéroport de Paris-Orly sont en cours d'actualisation.

2.3.4. Respect des futures trajectoires

Six contributeurs ont le sentiment que les trajectoires à l'arrivée ne sont actuellement pas respectées par certains pilotes et que des avions survolent régulièrement leur commune à une altitude inférieure à ce qu'elle devrait être. Ils s'interrogent de ce fait sur le respect des procédures futures.

Ces contributeurs mentionnent notamment « *de nombreux pilotes qui ne respectent actuellement déjà pas les planchers ni les points GPS de rotation* », le fait que « *les paliers ne sont à ce jour régulièrement pas respectés* », des vols « *beaucoup trop bas* » et « *une grande partie des avions ne respecte pas "vraiment" les couloirs et les hauteurs.* »

Un contributeur se déclarant habitant de Favières fait état de survols d'avions au-dessus de sa commune « *beaucoup trop bas, on serait tentés de dire à 500 mètres d'altitude* ».

Enfin, un contributeur mentionne « *certaines cargos/gros porteurs* » plus bas qu'ils ne devraient l'être, notamment le matin.

Réponse des services de l'État

Les procédures aériennes et les systèmes de navigation sont conçus selon des critères de précision variables. Bien que la plupart des vols soient alignés sur la procédure définie, en fonction de leur système de navigation, certains vols peuvent légèrement dévier du tracé tout en demeurant conformes à la procédure.

À noter que les avions descendant en dessous de 3 000 pieds (ft) ne sont pas nécessairement des gros porteurs. Les avions à destination de Paris-Orly qui sont descendus en dessous de 3 000 ft sont ceux en conflit avec les arrivées à l'aérodrome de Toussus-le-Noble ou de Villacoublay (cf. paragraphe 2.1.4 du dossier de concertation).

En effet, les vols à destination de Toussus-le-Noble et de Villacoublay évoluent à une altitude minimale de 4 000 ft ; les vols à destination de Paris-Orly doivent descendre en-dessous de 3000 ft, conformément à la réglementation (au moins 1 000 ft de séparation verticale).

En ce qui concerne le projet PBN to ILS en configuration face à l'ouest, les points WEP01, WEP02 et WEP03 sont clairement définis comme des points de convergence de la procédure d'approche et sont à ce titre représentés sur les cartes aéronautiques. Les vols suivront le tracé décrit dans la mesure de la précision des systèmes de navigation embarqués. Les points de convergence WEP01, 02 et 03 ne feront pas l'objet d'un survol vertical direct car ces points permettront d'initier le virage de l'avion (cf. Figure 18 du dossier de concertation).

Les procédures publiées sont décrites en figure 16 et les trajectoires tenant compte d'un suivi observé de ce type de procédure sont présentées en figure 18.

Actuellement entre le point PO615 pour les arrivées en provenance du sud-ouest et les arrivées en provenance du sud-est il n'y a pas de procédure définie (comme spécifié sur les cartes officielles d'approche en Figure 13 du dossier de concertation), et les vols suivent la « trajectoire » donnée par le contrôleur aérien ce qui mène à la dispersion des vols comme visualisable en Figure 11 du dossier de concertation. Les vols à l'arrivée respectent donc la procédure d'approche.

Concernant Favières, le plancher de contrôle dans la zone de cette commune est à 600 mètres (2 000 ft) et est respecté par tous les vols.

Enfin, dans certaines conditions inhabituelles (orages, situation d'urgence, problématiques techniques à bord de l'avion ou dans la tour de contrôle, ...) le contrôleur aérien pourra être amené à anticiper la descente d'un ou plusieurs vols. Ces contraintes extérieures ne sont pas liées aux caractéristiques des appareils (petit, moyen ou gros porteurs).

2.3.5. Projet de mise en œuvre de procédures de descente continue en configuration face à l'est

Six contributeurs évoquent la deuxième phase du projet de mise en œuvre de procédures de descente continue, qui concernera la configuration de vent face à l'est, plus complexe.

Un contributeur rappelle que les caractéristiques de cette deuxième phase devront être explicitées et devront tenir compte des commentaires et échanges liés à la première phase (configuration face à l'ouest, objet de la présente concertation).

Un contributeur se déclare « *favorable à une accélération du déploiement des procédures de descente continue [...] également en configuration face à l'est.* »

Deux contributeurs regrettent que la partie qui porte sur la procédure en configuration face à l'est ne soit pas intégrée dans le projet et aimeraient avoir une vision du calendrier prévisionnel de mise en œuvre du projet dans sa totalité (première et deuxième phase), ainsi qu'une accélération du déploiement de ces procédures dans le but d'atteindre dans les meilleurs délais la généralisation des procédures de descente continue sur l'aéroport de Paris-Orly.

Enfin, un contributeur s'interroge quant au choix du phasage du projet (configuration face à l'ouest en premier) notamment au regard de l'objectif de généralisation des procédures de descente continue.

Réponse des services de l'État

La deuxième phase du projet, portant sur les trajectoires arrivées en configuration face à l'est, présente une complexité technique nécessitant des études additionnelles en cours.

Le travail sur cette configuration débutera à l'issue des conclusions de la première phase en configuration face à l'ouest, afin d'intégrer les leçons tirées de la concertation, de l'enquête publique et d'éventuelles études complémentaires sollicitées.

Les études concernant la deuxième phase donneront également lieu à une phase de concertation et d'enquête publique vers les populations.

2.3.6. Dévalorisation des biens immobiliers

Cinq contributeurs s'étant déclarés habitants de la commune de Favières émettent la crainte de voir leurs biens immobiliers perdre de la valeur avec la mise en œuvre de ce projet.

Ils mentionnent à ce titre « *la perte de valeur des biens immobiliers des habitants qui ont choisi la campagne* », « *la dévalorisation des biens de Favières, des personnes qui ont mis une vie de travail pour avoir une maison qui ne vaudra plus rien à cause de ce projet* ».

Réponse des services de l'État

La valorisation ou la dévalorisation d'un bien immobilier est un processus complexe qui dépend de nombreux facteurs. Outre le survol des avions, d'autres éléments tels que l'emplacement, la demande du marché, les services disponibles dans la région et d'autres caractéristiques peuvent également influencer la valeur des biens immobiliers. Ainsi, le survol des avions n'est pas le seul facteur qui pourrait dévaloriser une propriété. Par exemple, la proximité d'une autoroute bruyante ou d'une zone industrielle peut avoir un impact plus significatif sur la valeur immobilière. Il convient donc de prendre en compte l'ensemble des éléments influençant la valeur des biens immobiliers.

De plus, la commune de Favières se trouve en dehors du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Paris-Orly. Cela signifie que les règles relatives au « diagnostic Bruit » (ou état des nuisances sonores aériennes) ne s'appliquent pas obligatoirement lors de la vente ou de la location d'un bien immobilier situé dans cette commune. Le lien entre les survols d'avions et la dévalorisation immobilière est ainsi moins prégnant à Favières. Les données actuelles indiquent d'ailleurs une croissance soutenue du marché de l'immobilier en Seine-et-Marne jusqu'à la fin de l'année 2022 (sources INSEE³).

Il convient également de mentionner la politique dynamique de transports en commun en Île-de-France. À terme, l'arrivée des gares du réseau automatique du Grand-Paris devrait contribuer à compenser la dépréciation éventuelle de la plupart des biens immobiliers. Ces infrastructures de transport améliorées offriront de nouvelles opportunités de mobilité et renforceront l'attractivité de la région.

Enfin, les avancées technologiques récentes ont considérablement réduit les niveaux de bruit des avions. Les nouvelles générations d'aéronefs sont beaucoup plus silencieuses, ce qui rend les survols moins perturbants qu'auparavant. Ces progrès technologiques continus visent à minimiser l'impact sonore des avions sur les populations environnantes.

2.3.7. Délestage de carburant

Trois contributeurs s'inquiètent du délestage de carburant et estiment que ses effets empireront du fait de la concentration des trajectoires au-dessus de leurs habitations.

Ils mentionnent l'existence de « *vitres grasses* », « *nappes grasses* », « *traces fréquentes d'hydrocarbures sur [leur] terrain* ».

Réponse des services de l'État

Les inquiétudes exprimées concernant le délestage de carburant et les traces d'hydrocarbures sont prises en compte par les services de l'État. Toutefois, il est crucial de préciser qu'il n'y a pas de délestage de carburant en phase d'approche. Lorsque le délestage est nécessaire, seulement en cas d'urgence, il est effectué à une altitude supérieure à 2 000 mètres et loin

³ À Favières, le prix médian d'une maison a augmenté de 62 % en 5 ans (sources ville-data.com) et le taux de croissance du prix au mètre carré moyen des maisons a augmenté de 3,7 % en 2023 par rapport à 2022 (sources immo-data.fr).

des zones à forte densité de population. À cette altitude, le carburant se vaporise et se disperse avant d'atteindre le sol, éliminant tout risque de traces au sol ou sur les vitres.

Par ailleurs, il n'y a pas de délestage de carburant possible dans toute la zone d'approche de Paris-Orly (un rayon de plus de 50 kilomètres autour de l'aéroport).

2.3.8. Campagne de mesures de bruit

Deux contributeurs expriment leur souhait que soit réalisée une campagne de mesures du bruit aérien sur les territoires situés sous les trajectoires du projet dans le but notamment « *d'objectiver les réductions des nuisances escomptées* » et « *d'obtenir une vision chiffrée objective* ».

Réponse des services de l'État

Les services de l'État prennent note des préoccupations exprimées par les contributeurs concernant l'impact sonore des nouvelles trajectoires du projet. La DGAC réalisera une campagne de mesures spécifiques, avant, puis après la mise en service du dispositif afin d'évaluer objectivement les niveaux de bruit et de confirmer les réductions de nuisances anticipées.

2.3.9. Autres

Demandes de précisions sur le dossier de concertation

Parmi les contributions, des demandes de précision ont été formulées.

Concernant le périmètre de l'évaluation des impacts, un contributeur s'interroge sur le choix des 22 communes concernées par la concertation puis par l'enquête publique qui suivra.

Réponse des services de l'État

Le périmètre d'évaluation des impacts découle des critères mentionnés à l'article R. 227-7 du code de l'aviation civile. Ce dernier définit les cas de modifications des procédures qui doivent faire l'objet d'une enquête publique ainsi que son périmètre :

L'enquête publique mentionnée à l'article L. 6362-2 du code des transports concerne tout projet de création ou de modification permanente de procédure en dessous de 2 000 mètres par rapport à l'altitude de l'aérodrome considéré lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- 1° La procédure à créer ou à modifier concerne une piste qui est utilisée, lors de l'année civile de référence, pour au moins dix pour cent du nombre total de départs et d'arrivées de l'aérodrome concerné ;
- 2° Le flux moyen journalier sur au moins un segment de procédure à créer ou à modifier est d'au moins trente survols d'avions munis de turboréacteurs ou de turbopropulseurs ;
- 3° La superficie des zones nouvellement survolées du fait de la création ou de la modification de la procédure est supérieure à dix pour cent de la superficie des zones survolées avant création ou modification où le nombre ou l'altitude des survols est appelé à varier après création ou modification.

L'enquête publique est organisée dans les communes où le nombre ou l'altitude des survols varie du fait de la création ou de la modification de la procédure et qui remplissent l'une des conditions suivantes :

- 1° Leur territoire était, avant création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix ;
- 2° Leur territoire sera, après création ou modification, exposé en tout ou partie à un nombre d'événements sonores aéronautiques de niveau instantané d'au moins 62 dB (A) supérieur à dix.

Ce sont ces critères qui ont permis d'identifier les 22 communes mentionnées en partie 1.1.2. Par cohérence, la concertation a été organisée sur ces mêmes territoires qui seront consultés dans le cadre de l'enquête publique.

Après l'enquête publique, une procédure de « porter-à-connaissance », telle que recommandée par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) en pareille occasion, sera organisée à l'attention des communes qui ne sont pas membres de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Paris-Orly et qui se situent en dehors des périmètres de la concertation et de l'enquête publique.

Des contributeurs s'interrogent sur la nécessité de « concentrer » les trajectoires pour introduire les procédures de descente continue.

Réponse des services de l'État

La méthode de régulation actuelle, basée sur le guidage radar, engendre une dispersion des vols et des paliers, limitant la capacité à augmenter le taux d'aéronefs suivant une procédure d'approche en descente continue. La nouvelle méthode de navigation par satellites augmente significativement ce taux, en définissant les trajectoires d'interception de l'axe de piste à l'aide des points de convergences WEP01, WEP02 et WEP03. Cette méthode génère une concentration des vols pendant la phase de descente continue et déplace la zone où les paliers sont effectués plus en amont, comme mentionné dans le paragraphe 2.1.2 du dossier de concertation.

Un contributeur s'interroge sur la diminution des nuisances sonores pour les habitants de la commune de Favières, alors qu'une concentration des trajectoires est prévue. Il demande de justifier comment, en « *recentrant tous les vols sur Favières, la commune bénéficiera de 30% en moins de nuisances sonores en multipliant les survols par 3 ou 4* ».

Réponse des services de l'État

Actuellement, les avions survolant Favières se situent à des altitudes de 900 mètres, 1 200 mètres ou approximativement 1 500 mètres en phase de descente vers 1 200 mètres. Avec la mise en œuvre des nouvelles procédures, cette altitude sera d'environ 1 400 mètres.

La Figure 16 en page 23 du dossier de concertation montre que la commune de Favières est concernée par la concentration évoquée.

Les indicateurs sonores qui permettent d'évaluer l'impact du changement d'une procédure de navigation aérienne et qui ont été approuvés par l'ACNUSA à travers le guide méthodologique de l'étude d'impact de la circulation aérienne sur l'environnement (EICA) sont :

- NA62-25 ;
- NA65-25.

L'indicateur NA (*Number of events Above*) permet de calculer le nombre de mouvements d'avions qui dépassent un certain niveau de bruit durant une période donnée. NA62-25 correspond à 25 événements ayant dépassé un seuil de bruit de 62 dB(A), NA65-25 correspond à 25 événements ayant dépassé le seuil de bruit de 65 dB(A).

Le document en annexe du dossier de la concertation montre que le nombre de personnes habitantes dans la commune de Favières et exposées à plus de 25 évènements de plus de 62 dB(A) diminue en passant de 1 186 personnes à 534 personnes avec les procédures PBN to ILS envisagées.

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur le nombre de passages d'avions au-dessus de la commune de Favières retenu pour l'évaluation des impacts dans le dossier de concertation.

Réponse des services de l'État

Selon la méthodologie retenue pour les EICA, le nombre référence journalier pour une étude d'impact de la circulation aérienne (cf. guide EICA) s'établit à 698 mouvements journaliers, soit 349 départs et 349 arrivées par jour. En effet, après analyse des 365 journées radar de 2019, 90 % des journées présentent moins de 698 mouvements par jour.

En considérant les journées représentatives prises en compte pour l'étude (configuration face à l'ouest, année 2019, niveau de trafic élevé), le nombre de survols actuels de Favières est de 159 vols par jour. Le nombre envisagé après modification des procédures serait de 339 vols par jour, soit 2,1 fois plus. L'altitude moyenne des survols passera de 1 200 mètres actuellement à 1 400 mètres.

Un contributeur s'interroge sur les niveaux de décibels subis à chaque vol par les habitants de Châtres et sur la fréquence quotidienne pour une journée type prise en compte dans le dossier de concertation.

Réponse des services de l'État

En considérant les journées représentatives prises en compte pour l'étude (configuration face à l'ouest, année 2019, niveau de trafic élevé), le nombre de survols actuels de Châtres est de 82 vols par jour, le nombre envisagé après modification des procédures serait de 195 vols par jour, soit 2,5 fois plus. L'altitude moyenne des survols, actuellement à 1 670 mètres sera légèrement plus élevée.

En ce qui concerne l'impact sonore, les simulations ne détectent plus d'évènements sonores de plus de 62 dB(A) pour les habitants de Châtres avec les nouvelles procédures envisagées. Actuellement, la commune de Châtres est soumise à environ 25 évènements de plus de 62 dB(A) par jour.

Plusieurs contributeurs s'interrogent sur le positionnement des points WEP02 et WEP03 et la distance entre ces deux points, ainsi que sur la largeur du « couloir » entre ces points.

Réponse des services de l'État

La distance séparant les points WEP02 et WEP03 est de 7,4 km, avec une altitude au niveau de WEP02 d'environ 1 500 mètres (4 900 ft).

Il n'existe pas de corridor aérien, ni de « couloir aérien », entre WEP02 et WEP03, mais plutôt une trajectoire directe et bien définie entre ces points. Bien que cette trajectoire soit précise, les variations des systèmes de navigation embarqués peuvent entraîner des écarts. Ainsi, si la majorité des vols aura une précision de navigation importante le long de l'axe WEP02-WEP03, la précision de navigation de cette nouvelle procédure est de 1 mille marin, soit 1 852 mètres, donc certains vols tout en respectant la procédure pourraient être à 1 mille marin de part et d'autre de la procédure.

Néanmoins, une expérimentation réalisée à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en 2021 a démontré que les avions se situaient tous à moins de 600 mètres de l'axe principal de cette procédure.

Sur la Figure 25 du dossier de concertation, ce qui semble être un corridor représente en réalité la zone où plus de 25 vols produisent des événements sonores de seuil égal ou supérieur à 62 dB(A). Tandis que dans la figure 24, ce corridor illustre la zone où plus de 25 vols produisent des événements sonores de seuil égal ou supérieur à 65 dB(A).

Un contributeur s'interroge sur le risque de collision des appareils : « *La concentration des vols sur un espace plus restreint engendre-t-elle une probabilité de collision plus accrue ?* »

Réponse des services de l'État

La zone de concentration des vols est une aire où les avions évoluent alignés à des vitesses uniformes. Il n'y a donc pas d'augmentation du risque de collision.

Par ailleurs, le contrôle aérien a précisément pour objectif de prévenir les collisions, que ce soit entre aéronefs en vol, ou sur l'aéroport entre les aéronefs et les obstacles au sol.

Des contributeurs souhaitent des clarifications concernant l'objectif de 70 % pour les vols en descente continue. Ils demandent la raison de cette limitation.

Certains s'interrogent sur les procédures mises en œuvre pour « *les 30% restant* ».

Un contributeur s'interroge sur la « cohabitation » des trafics de Paris-Orly et de Toussus-Le-Noble et Villacoublay : « *Des procédures adaptées aux trafics des aérodromes de Toussus-Le-Noble et Villacoublay pourraient-elles à terme autoriser la cohabitation de ces trafics avec celui de Paris-Orly sans mise en palier (en amont et en aval du point d'approche final - FAP) ? Quels gains en résulteraient ?* ».

Réponse des services de l'État

L'objectif affiché est lié à l'observation qui a été faite sur les années précédentes du pourcentage d'interception à 3 000 pieds (ft) du fait de croisements avec des vols à destination de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et de la base aérienne de Villacoublay.

Les trajectoires d'arrivée pour cet aérodrome et cette base aérienne, ainsi que les méthodes de travail pour séparer les trajectoires, n'ont pas prévu d'être modifiées.

Il n'y a donc pas eu pour le moment d'étude réalisée pour évaluer l'impact de modification de ces trajectoires.

Lorsque les vols ne pourront pas réaliser la procédure de descente continue en raison d'un croisement de flux avec les aérodromes de Villacoublay et Toussus-le-Noble, ils pourront rester sur la trajectoire PBN et entamer leur descente plus tôt pour atteindre une altitude de 3000 ft (ou 900 mètres) entre les points WEP03 et FPO25.

Dans d'autres situations, en cas de météo défavorable, des circonstances spécifiques ou l'indisponibilité de la piste 3 au QFU 25 par exemple, les contrôleurs aériens dirigeront les vols sur l'axe final comme c'est le cas actuellement.

Un contributeur mentionne une « *erreur sur les chiffres communiqués pour la commune de Favières* » en faisant référence au tableau 5 (Impact sonore en NA65) présenté en annexe du dossier de concertation : « *les 135 personnes actuellement impactées correspondent uniquement à la population du hameau (La Route), la population du bourg n'y figure pas.* »

Réponse des services de l'État

Ces chiffres sont issus de la base de données IGN couvrant l'ensemble de la commune. Les 135 individus affectés par plus de 25 événements dépassant 65 dB(A) se situent non seulement dans le hameau « La Route » mais également dans la partie ouest de la commune.

Un contributeur sollicite des éclaircissements concernant les données chiffrées sur la piste 3, QFU 25 et la piste 4, QFU 24.

Réponse des services de l'État

Les nouvelles procédures ne sont envisagées que pour la piste 3 et le QFU 25. Les utilisations de la piste 4 sur le QFU 24 auront toujours lieu pour les mêmes raisons qu'actuellement et avec les méthodes de travail et procédures actuelles. Cette nouvelle procédure n'entraînera pas plus d'utilisation du QFU 24.

Le QFU 24, non préférentiel, n'est utilisé qu'en cas d'indisponibilité du QFU 25. En 2022, il y a eu 836 atterrissages sur le QFU 24 et 54 267 sur le QFU 25.

Plusieurs contributeurs mentionnent l'estimation du bruit ambiant généré dans la zone de concentration.

Réponse des services de l'État

Les Figures 24 et 25 en pages 36 et 38 du dossier de concertation représentent les zones où le nombre d'évènements sonores de plus de 65 dB(A) et 62 dB(A), générés par les vols, sera supérieur ou égal à 25 par jour.

Ces cartes sont les cartes qui illustrent les indicateurs de référence en matière de bruit quand il y a une étude de l'impact des survols. La méthodologie de construction et de visualisation de ces indicateurs est décrite dans le guide EICA qui a été approuvé par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires, autorité administrative indépendante qui contrôle les nuisances sonores et les émissions de polluants générées par l'activité des aéroports au sol comme dans l'air et sanctionne les infractions à la réglementation environnementale).

Les systèmes de modélisation acoustique utilisés par la DGAC évaluent l'impact sonore du seul trafic aérien simulé et ne peut prendre en compte l'ensemble du bruit ambiant.

Les cartes présentent l'impact de la généralisation de l'utilisation de la procédure PBN to ILS et permettent de visualiser l'écart avec la situation actuelle. Cette procédure d'approche n'induisant pas de modification des départs, les cartes du dossier de concertation ne prennent en compte que les arrivées.

À noter qu'en configuration de vent face à l'ouest, les départs ne survolent pas Favières mais des communes situées au sud-ouest de l'aéroport de Paris-Orly.

Autres commentaires

La catégorie « autres commentaires » recense les expressions qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

Des contributeurs s'interrogent sur la possibilité d'examiner la compensation des nuisances non supprimées ou insuffisamment réduites et se questionnent sur la mise en place d'éventuels dédommagements.

Réponse des services de l'État

La politique mise en œuvre dans le cadre de l'aide apportée aux riverains soumis aux nuisances sonores aéroporutaires s'appuie sur les plans de gêne sonore (PGS), régis par le code de l'environnement⁴.

⁴ Articles L. 571-14 et suivants ; articles R. 571-66 et suivants

Le PGS constate la gêne subie. Il définit trois zones de bruit, construites grâce à l'indice de bruit Lden. Il a pour objectif de définir les riverains éligibles à un dispositif d'aide à l'insonorisation de leur logement. Pour cela, des critères d'éligibilité sont définis.

Le PGS de l'aéroport de Paris-Orly a été approuvé le 30 décembre 2013. Cependant, les communes concernées par le changement de procédures sont hors périmètre de celui-ci.

Concernant la question relative aux mesures compensatoires, les services de l'État ont engagé une réflexion.

Un contributeur demande aux services de l'État d'étudier une modification de trajectoire au-dessus de Ozoir-la-Ferrière.

Un autre demande d'interdire le survol de la commune de Villeneuve-le-Comte, de passer plus au-dessus des forêts et d'augmenter l'altitude des avions.

Réponse des services de l'État

Les nouvelles trajectoires proposées ont privilégié au maximum le passage d'avions dans des zones pas ou très faiblement peuplées. Néanmoins, afin de favoriser une approche stabilisée avant l'atterrissage, gage de sécurité pour les opérations aériennes, il n'est pas possible pour les pilotes de réaliser de nombreux virages visant à éviter toutes les communes dans les zones proches de l'atterrissage.

Concernant la commune d'Ozoir-la-Ferrière, la zone entre le FAP et WEP03 est l'axe d'alignement pour la finale. Il n'est pas possible de décaler la trajectoire au nord sans générer des virages.

La procédure soumise à concertation est favorable à une gestion optimisée de la puissance moteur et de la sortie des trainées.

Les résultats de l'étude d'impact de la circulation aérienne sur l'environnement (EICA) mettent en avant une diminution de 15 % des habitants d'Ozoir-la-Ferrière (3218 habitants) dans la zone où plus de 25 vols génèreront un impact sonore supérieur à 62 dB(A).

Concernant Villeneuve-le-Comte, il n'est pas possible d'augmenter l'altitude au-dessus de cette ville car, pour effectuer une descente moteur réduit, la pente optimale pour un vol est autour de 2 ou 3 degrés.

Si les vols étaient plus haut au niveau de la commune de Villeneuve-le-comte, les vols seraient contraints d'utiliser des dispositifs bruyants (aérofreins) pour perdre de l'altitude plus rapidement au-dessus de la commune et des villes en aval.

Des contributeurs s'interrogent sur l'augmentation du trafic de Paris-Orly qui serait induit par ce projet.

Réponse des services de l'État

Le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue n'a pas pour finalité d'augmenter la capacité de l'aéroport de Paris-Orly.

Depuis 1994, le nombre de créneaux est plafonné à 250 000 par an et il n'est pas prévu de revoir ce nombre à la hausse.

De plus, en ce qui concerne les limitations du trafic nocturne, Paris-Orly est le seul aéroport international d'Europe à avoir un couvre-feu de 23h30 à 6h. Il convient de rappeler que la DGAC veille à son application stricte.

Un contributeur regrette que la commune de Favières n'ait pas été « associée aux discussions préalables qui [...] ont été entamées depuis 20 ans ».

Réponse des services de l'État

C'est lors des Assises nationales du transport aérien en 2019 que la ministre chargée des transports a annoncé la généralisation des descentes continues à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'aéroport de Paris-Orly a par la suite été intégré au projet.

La Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 fait par ailleurs de la généralisation des descentes continues un des moyens de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports aériens à horizon 2025.

C'est dans cette perspective que la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) a lancé un projet de procédures dites « PBN to ILS » visant à augmenter le taux des descentes continues sur l'aéroport de Paris-Orly.

Un contributeur aurait souhaité que ce projet comporte également des objectifs en termes de fuel.

Réponse des services de l'État

L'analyse sur la base du trafic de 2019 montre que le dispositif PBN to ILS, s'il était utilisé en permanence, permettrait un gain maximal d'environ 5 000 tonnes de CO₂ sur une année entière, ce qui correspond à 300 vols aller-retour Paris-Orly – Toulouse en Airbus A320.

Sur une année entière de trafic 2019, le projet « PBN to ILS » permettrait une réduction de 6 % de la consommation de carburant dans la zone où les trajectoires sont modifiées.

Pour un projet ATM (*Air Traffic Management*), un tel chiffre est important. À titre de comparaison, le potentiel d'économie maximal généralement attendu pour un vol isolé dans le cadre des projets ATM, sans les contraintes du trafic avoisinant (appelé parfois dans certaines publications « vol parfait »), est de l'ordre de 10 %. Plusieurs études considèrent qu'une réduction de 5 % est déjà notable.

Par ailleurs, d'autres actions liées à la descente continue depuis le point de début de descente (TOD, *top of descent*) sont en cours entre la DSNA et les compagnies aériennes. Ce projet met l'accent sur la phase terminale du vol (sous 2 000 mètres) où la DSNA vise principalement à atténuer les nuisances sonores.

Un contributeur mentionne la possibilité de s'accorder sur l'altitude minimale et maximale de sortie des trains d'atterrissage.

Réponse des services de l'État

Le projet permet une gestion optimisée de l'énergie de l'avion. Ceci favorise donc l'optimisation du régime moteur, réduisant ainsi le bruit à la source, ainsi que la sortie des trains plus tardives. La sortie du train est exclusivement du ressort de l'équipage et des consignes des compagnies aériennes qui tiennent elle-même compte des consignes des constructeurs.

À noter qu'une demande de sortie des trains d'atterrissage la plus tardive possible a été publiée dans l'AIP (publication d'information aéronautique) de Paris-Orly.

2.3.10. Contributions hors périmètre

Parmi les 130 expressions relevées, six ne portent pas sur le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue. Elles peuvent être qualifiées de « hors sujet ».

Les éléments mentionnés dans ces expressions concernent notamment :

- Des mesures concernant les aéronefs de l'aérodrome de Lognes-Emerainville ;
- La désignation d'une nouvelle autorité compétente pour piloter les études d'impact selon l'approche équilibrée ;
- Des demandes de réduction du trafic aérien en général ;
- Des différences de prix entre l'aviation et le ferroviaire.

Réponse des services de l'État

Ces contributions sont hors sujet et ne supposent donc pas de réponses dans le cadre de cette concertation. Néanmoins, la DGAC prend note des remarques soulevées.

3. Conclusion

Un dossier de concertation présentant le projet de mise en œuvre de procédures de descente continues, à Paris-Orly, en configuration face à l'ouest, a été mis en ligne du lundi 15 mai 2023 au jeudi 15 juin 2023 inclus afin que chacun puisse faire part de ses observations.

Lors de cette concertation préalable, le public a pu exprimer ses observations par rapport aux informations contenus dans ce document.

Les services de l'État ont pris note des différentes contributions et y ont apporté des éléments de réponse dans le présent document.

Suite à la concertation, le projet de mise en œuvre de procédures de descente continue de l'aéroport de Paris-Orly en configuration face à l'ouest fera l'objet d'une enquête publique qui permettra de recueillir de nouveau les observations et propositions des parties intéressées et les conclusions de la commission d'enquête ou du commissaire enquêteur qui sera désigné(e).