



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

**SÉANCE DU BUREAU DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
DU MERCREDI 19 JUIN 2024**

**BM2024/06/19/17 : AVIS DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS SUR LE PROJET D'ARRÊTÉ
PORTANT RESTRICTION D'EXPLOITATION DE L'AÉRODROME DE PARIS-ORLY**

DATE DE LA CONVOCATION : 13 juin 2024

NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 44

PRÉSIDENT DE SÉANCE : Patrick OLLIER, Président

SECRÉTAIRE DE SÉANCE : Quentin GESELL

LE BUREAU DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L.5219-1,

Vu le code de l'environnement et notamment l'article R.572-9,

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article R.112-5,

Vu la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et notamment son article 12,

Vu la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) et en particulier son article 59-XIII,

Vu le décret n°2015-1212 du 30 septembre 2015 constatant le périmètre, fixant le siège et désignant le comptable public de la Métropole du Grand Paris,

Vu la délibération CM2017/08/12/09 du 8 décembre 2017 relative à la compétence lutte contre les nuisances sonores et précisant le champ d'intervention de la Métropole du Grand Paris dans le cadre de l'exercice de cette compétence,

Vu la délibération CM2019/12/04/01 du 4 décembre 2019 relative à l'approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris,

Vu la délibération CM2021/10/15 du 15 octobre 2021 relative à l'avis de la Métropole du Grand Paris sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2018-2023 de l'aéroport Paris – Orly,

Vu la délibération CM2023/10/12/19-1 portant arrêt des cartes stratégiques du bruit de 4ème échéance de la Métropole du Grand Paris,

Vu la délibération CM2024/04/09/60 portant modification des délégations d'attributions du Conseil de la Métropole du Grand Paris au Bureau,

Vu la décision du 4 avril 1968 portant réglementation de l'utilisation de nuit de l'aéroport d'Orly,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly,

Vu l'arrêté interpréfectoral n°2022/949 du 17 mars 2022 entre les préfets du Val-de-Marne, de l'Essonne, de Seine-et-Marne et des Hauts-de-Seine portant approbation des cartes stratégiques du bruit et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris – Orly,

Vu le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris,

Vu le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du département du Val-de-Marne,

Vu l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) du PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Paris-Orly (objectif R3) pour l'introduction de nouvelles mesures de restrictions « destinées à réduire significativement les nuisances sonores nocturnes générées par le trafic aérien, avec une attention particulière portée à la tranche horaire 22h-06h », dont l'objectif est de « viser une diminution d'au moins 6dB du Ln moyen sur la période 22h-6h sur le périmètre Ln>50 et une division par 2 de l'indicateur sanitaire de forte perturbation du sommeil »,

Vu le courrier du président de la Métropole du Grand Paris à Madame Sophie THIBAUT, préfète du Val-de-Marne en vue d'appuyer le choix du scénario C de l'étude d'impact,

Vu le courrier du président de la Métropole du Grand Paris à Monsieur Patrice VERGRIETE, ministre délégué aux transports en vue d'appuyer le choix du scénario C de l'étude d'impact,

Vu le courrier du président du Sénat, Monsieur Gérard LARCHER, à Monsieur Patrice VERGRIETE, ministre délégué aux transports en vue d'appuyer le choix du scénario C de l'étude d'impact,

Vu la contribution de l'Agence Régionale de Santé (ARS) de l'Ile-de-France pour l'avis du Conseil National du Bruit sur le projet d'arrêté portant restrictions d'exploitation sur l'aérodrome de Paris-Orly,

Vu le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation sur de l'aérodrome de Paris-Orly et le résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de Paris - Orly,

Considérant que le projet d'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation pour raison environnementale sur l'aéroport de Paris – Orly est soumis à la consultation publique du 29 avril au 29 juillet 2024,

Considérant les problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique qu'engendre le transport aérien et ses conséquences pour les riverains de l'aérodrome de Paris – Orly,

Considérant l'impact significatif de ces nuisances sur la santé publique, rappelé en ce qui concerne le bruit, par le rapport de l'agence de la Transition Écologique (ADEME) et du conseil national du Bruit sur le coût social du bruit (2021), ainsi que la dégradation et la dépréciation du cadre de vie des riverains dans les zones survolées,

Considérant que le transport aérien et l'activité de l'aéroport Paris – Orly est structurante pour l'économie, l'emploi et l'attractivité du territoire de la Métropole du Grand Paris,

Considérant le départ de la compagnie Air France, transférant son activité domestique de l'aéroport d'Orly à celui de Roissy-Charles-De-Gaulle en 2026,

Considérant le risque que les créneaux aujourd'hui dévolus à Air France soient réattribués à des compagnies aériennes low-cost, dont les objectifs de rentabilité économique entraînent des conséquences néfastes sur l'emploi, le trafic aérien et les nuisances sonores en raison d'un nombre de rotations quotidiennes maximisé,

Considérant que le plafond de 250 000 créneaux attribués par an à Paris - Orly vise à permettre au trafic réel de s'établir à environ 200 000 mouvements par an, afin de protéger les riverains des nuisances sonores,

Considérant que le trafic de l'année 2018 est le trafic de référence de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport Paris-Orly et qu'il s'élève à 229 052 mouvements commerciaux,

Considérant que le trafic de l'année 2023 à Paris – Orly s'élève à 205 600 mouvements,

Considérant que la nécessaire réduction du trafic aérien doit se coordonner à l'échelle européenne, nationale et régionale dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone, en contenant les effets de reports d'un aéroport à l'autre,

Considérant l'imprécision et le manque de données fournies par l'étude d'impact selon l'Approche Équilibrée, notamment en termes d'impacts sanitaires, et la non-consultation d'acteurs majeurs en matière de bruit tels que Bruitparif,

Considérant que l'ensemble des mesures, notamment les mesures de restriction d'exploitation, en vue de diminuer la pollution sonore actuellement mises en œuvre sur l'aérodrome Paris – Orly demeurent très insuffisantes compte-tenu d'une part du nombre croissant des populations exposées à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires aux alentours de l'aéroport de Paris-Orly, d'autre part du non-respect régulier du couvre-feu,

Considérant que l'efficacité des restrictions du projet d'arrêté repose sur des hypothèses et des prévisions très incertaines de renouvellement de flotte au regard de l'état actuel de la flotte,

Considérant que le scénario C de l'étude d'impact avec l'extension du couvre-feu est le scénario qui permet la plus forte baisse de l'exposition au bruit des riverains avec effet immédiat dès sa mise en œuvre,

Considérant que le scénario C de l'étude d'impact avec l'extension du couvre-feu est le scénario qui converge le plus vers les demandes du PPBE métropolitain,

Considérant que l'État a choisi de traduire juridiquement le scénario A dans son projet d'arrêté,

Considérant la compétence de la Métropole du Grand Paris en matière de bruit, de qualité de l'air, et d'actions de développement économique d'intérêt métropolitain,

Considérant que le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Paris –Orly doit reprendre les objectifs et dispositions affichés par la Métropole du Grand Paris pour cette plate-forme aéroportuaire,

Considérant que Monsieur Sébastien BENETEAU ne prend part ni aux débats ni au vote,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

RAPPELLE la compétence de la Métropole du Grand Paris relative aux nuisances sonores générées par l'activité aérienne et la nécessité de rechercher les synergies entre son PPBE et ceux des grands aéroports franciliens.

ÉMET UN AVIS DÉFAVORABLE sur le projet d'arrêté présenté, qui ne permet pas, en l'état le respect de l'ensemble des demandes du PPBE métropolitain, en particulier :

- l'extension du couvre-feu, afin de protéger le sommeil des riverains et se rapprocher des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé,
- le plafonnement complémentaire du nombre annuel de mouvements à 200 000, et sans croissance d'une année à l'autre, comme l'indique l'arrêté du 6 octobre 1994.

DEMANDE à ce que l'étude d'impact soit reprise en réintégrant l'objectif d'une baisse de six décibels de l'indice Ln à l'intérieur du contour Ln > 50 décibels, inscrit au PPBE de l'aéroport Paris – Orly.

CONFIRME que le Conseil métropolitain est favorable au scénario C de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée qui converge le plus vers les demandes du plan de prévention du bruit métropolitain.

PREND ACTE de la responsabilité de l'État en tant qu'actionnaire d'Aéroports de Paris (ADP) et du groupe Air France, ainsi que de son rôle de régulateur du trafic aérien, celui-ci devant agir pour le retour de la compagnie Air France sur l'aérodrome Paris-Orly.

RECONNAIT l'importance du développement du transport ferroviaire comme une alternative durable au transport aérien, en particulier pour les liaisons domestiques et régionales.

PRÉCISE que le président de la Métropole ou son représentant organisera des échanges avec les maires et établissements publics territoriaux de la Métropole concernés, ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale limitrophes concernés, pour partager sur les enjeux de l'aéroport.

DIT que cette délibération sera notifiée à l'ensemble des parties prenantes et versée à la consultation publique sur le projet.

ADOpte À L'UNANIMITÉ DES SUFFRAGES EXPRIMÉS

NPPV : 1 (Monsieur Sébastien BENETEAU)

ABSTENTION : 1

Le Président de la Métropole du Grand Paris

Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Maire de Rueil-Malmaison

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Paris dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de sa publication.