

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME PARIS-CHARLES DE GAULLE**

*

**Procès-verbal de la réunion du
3 juillet 2018**

Après vérification du quorum, M. le Président Dobo-Schoenenberg, Sous-Préfet de Sarcelles, ouvre à 15 heures la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG.

Approbation du procès-verbal de la réunion du 8 décembre 2017

M. le Président soumet à la Commission l'ajout d'un troisième paragraphe demandé par M. Gérard Dubois (Montgé-en-Goële), en page 4 du procès-verbal, au point concernant l'invalidation par le Conseil Constitutionnel des sanctions prononcées par l'ACNUSA :

"M. Dubois (Montgé-en-Goële) indique que, par ailleurs, plusieurs élus de Seine-et-Marne ont saisi le député de la 6^{ème} circonscription, M. Parigi, afin qu'il dépose une proposition de loi sur le sujet. M. Parigi va agir en ce sens".

Le projet de procès-verbal ainsi corrigé est adopté à l'unanimité des membres de la Commission sans autre observation particulière.

Modification du règlement intérieur : nouvelle convocation dans les 30 minutes en cas d'absence de quorum.

La modification de l'alinéa 3 de l'article 4 du règlement intérieur de la Commission soumise à la Commission est la suivante : *"Lorsque le quorum n'est pas atteint sur un ordre du jour donné, la Commission délibère valablement sur le même ordre du jour dans la demi-heure qui suit le début de la réunion"*. M. le Président précise qu'il s'agit d'entériner une pratique déjà en cours dans le règlement intérieur.

La proposition de modification suscite les réactions suivantes :

M. Penez (NE 77) considère cette modification comme un "déli de démocratie" et regrette qu'aucun document-support n'ait été distribué préalablement aux membres de la CCE.

M. Kruissel (ADVOCNAR) comprend le sens de la modification proposée (éviter que des représentants ne se déplacent pour rien) mais considère qu'elle revient en fait à supprimer la condition du quorum.

Mme Brochot (FNE) tient à rappeler que la pratique jusqu'à présent consistait à tenir la réunion mais sans délibération de la Commission.

M. Charritat (Groupe ADP) fait observer que cette disposition existe déjà dans le règlement intérieur des CCAR et que la meilleure des solutions pour éviter de se trouver dans ce type de situation est encore de faire acte de présence pour que le quorum soit atteint. M. Charritat comprend que, sur ce point, l'absence de document puisse être

préjudiciable aux nouveaux arrivants mais indique que les allers et retours de la finalisation de l'ordre du jour ne permet pas toujours d'envoyer les documents à temps. Plutôt que d'envoyer des documents épars, le choix a été fait de joindre tous les documents au compte rendu de la réunion.

M. le Président indique que la modification proposée est simple dans son contenu et relève du pragmatisme : la CCE ayant lieu avant les vacances d'été ou de fin d'année, il est toujours très compliqué de reconvoquer l'instance à cette période.

Puis M. le Président soumet le projet de modification au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (3 votes contre, 6 abstentions).

Point sur le trafic 2017

Présentation de l'activité 2017 (M. Laurent – Groupe ADP)

M. Laurent, directeur adjoint de Paris-CDG, présente les points saillants de l'activité 2017 :

- une augmentation de l'activité en 2017 marquée par une croissance de +5,4 % du nombre de passagers transportés (69,4 millions).

La croissance en passagers transportés est décorrélée du nombre de mouvements qui n'augmente que dans une proportion beaucoup plus faible de +0,7 % (482 700 mouvements).

L'augmentation de l'activité s'est faite principalement par une augmentation de l'emport moyen de +4,8 % (155,7 passagers).

- l'analyse des 5 premiers mois 2018 confirme la décorrélation de la croissance des passagers transportés (+2,3 %) du nombre de mouvements (diminution de -1,4 %). La faible croissance en passagers transportés et la diminution du nombre de mouvements s'expliquent par les mouvements sociaux du premier semestre 2018.

- le comparatif mensuel des années 2017/2016 témoigne également de la décorrélation entre le trafic passagers et le trafic en mouvements.

- l'analyse par faisceau géographique montre les principales zones d'activité : l'Europe (47 %), l'Atlantique Nord (12,8 %) et l'Extrême Orient (9,9 %)

En termes de croissance, les augmentations les plus fortes sont celles des DROM COM (+9,9 %), du Moyen-Orient (+5,4 %) et de l'Afrique (+4,6 %).

Les questions et observations

Au terme de la présentation, les questions ou remarques des membres de la Commission ont porté sur les sujets suivants :

- les informations manquantes :

Les représentants des associations et des élus s'étonnent de ne pas avoir les tableaux détaillés concernant les vols de nuits (cœur et bords de nuit) et la distinction fret/passagers.

M. Laurent (Groupe ADP) s'engage à fournir l'ensemble des tableaux habituels qui seront joints au compte rendu de la réunion.

M. Laurent (Groupe ADP) fournit néanmoins les informations en sa possession sur les vols de nuits :

- . le trafic de nuit (22h-6h) représente 11,9% du trafic (versus 11,7 % en 2016).
- . sur les 5 premiers mois de l'année 2018, le trafic de nuit (22h-6h) est à 12,4 %.
- . le trafic sur la partie 0h-5h est stable. L'augmentation provient essentiellement des bordures de nuit (de 22h-0h et de 5h-6h).

Le trafic de nuit représente, en 2017, 57 500 mouvements (versus 56 000 en 2016), mouvements de fret inclus.

- l'analyse des bordures de nuit

M. Houbart (CIRENA) fait observer que le trafic en bordure de nuit a un impact fort sur le sommeil et la santé des riverains.

Il demande une analyse détaillée des bordures de nuit par un groupe de travail, qui pourrait être le Comité Permanent, de façon à identifier les avions utilisateurs, les motifs d'utilisation, leur légitimité et les solutions alternatives.

M. Laurent (Groupe ADP) indique qu'il est d'accord pour réaliser cette étude et communiquer les résultats obtenus à la Commission.

M. le Président entérine cette décision et précise que ce sujet sera inscrit à l'ordre du jour de la CCE dès que les résultats de l'étude seront disponibles.

- l'augmentation de l'emport moyen et les gros porteurs

Mme Brochot demande si l'augmentation de l'emport moyen s'est faite à iso-flottes ou si elle résulte d'une augmentation de la part des gros porteurs.

M. Laurent (Groupe ADP) mentionne le renouvellement de flottes de certaines compagnies low-cost mais ne peut répondre précisément à cette question. M. Laurent se propose de documenter ce point pour réponse à la CCE.

- le trafic autour de la plateforme

M. Sureau (MNLE 77) aimerait avoir des précisions sur la proportion des passagers en correspondance par rapport aux passagers en partance ou à destination de la plateforme de Paris-CDG.

M. Laurent (Groupe ADP) précise que la proportion de passagers en correspondance est très stable et se situe aux alentours de 31 %.

M. Sureau (MNLE 77) attire l'attention, compte tenu de l'augmentation globale du trafic passagers, sur les conséquences désastreuses en termes de circulation autour de l'aéroport. Il déplore que ce point ne soit jamais abordé en CCE.

M. Laurent (Groupe ADP) souligne que l'accessibilité de la plateforme de Paris-CDG fait partie des sujets prioritaires (CDG express, développement des transports en commun, véhicules autonomes) auxquels s'attelle la Direction.

Au terme de ce point, M. Sureau (MNLE 77) lit une déclaration pour dénoncer l'absence de reconnaissance de l'impact sur la santé publique du trafic aérien et le manque de "mesures fortes" pour réduire les nuisances générées (*cf déclaration jointe en annexe du MNLE 77 "Transport aérien : réduire le bruit et les autres nuisances"*).

En réponse, M. le Président précise que les Assises du Transport Aérien sont le lieu adéquat pour aborder les sujets évoqués dans la déclaration. Sur le sujet plus spécifique du projet de développement de FedEx sur Paris-CDG, M. le Président indique qu'il va recontacter le Transporteur pour compléter sa précédente intervention, comme il en avait été convenu.

Point sur les travaux de l'été 2018 sur l'aérodrome

Mme Dreyssé (Groupe ADP) présente les travaux qui auront lieu pendant l'été sur Paris-CDG.

Les travaux concernent la piste 4 (8R/26L) qui sera fermée pendant 3 mois (9 juillet au 10 octobre) afin de réaliser les travaux préliminaires (tunnel) pour permettre le passage du CDG Express, en complément des travaux déjà effectués sous la piste 2. Ces travaux entraîneront une réhabilitation du revêtement de la piste.

A cette occasion, des travaux additionnels seront réalisés : augmentation du niveau de sécurité des RESA (aires de sécurité), changement des ILS (système de guidage des atterrissages des avions).

Puis M. Blandel (DGAC) précise la gestion du trafic aérien pendant cette période.

La piste 2 (8L/26R) sera maintenue en exploitation en mode banalisé la plupart du temps. Elle sera utilisée en mode spécialisé pour les pointes d'arrivée du matin, les départs étant alors reportés sur la piste nord.

Pour les opérations de nuit, la piste 4 étant fermée, il n'y aura plus de possibilité d'opérer des descentes douces lorsque le doublet nord sera fermé pour les opérations de maintenance. Cela étant, il va être essayé, dans la mesure du possible, de laisser le maximum de disponibilité du doublet nord pour les descentes douces. Par ailleurs, des consignes seront données aux contrôleurs pour faire en sorte que les avions continuent de suivre globalement les mêmes trajectoires que les descentes douces.

Il est précisé qu'une réunion d'information des riverains sur les travaux s'est tenue en juin et qu'une plaquette d'information est disponible dans les présentoirs de la Maison de l'Environnement.

Questions ou observations :

- les descentes douces et les modifications de piste pour le guidage par satellite

M. Houbart (CIRENA) s'étonne, dans l'optique de la généralisation H24 des descentes douces, qu'on ne profite pas des travaux prévus pour effectuer les modifications nécessaires des pistes pour le guidage satellite des aéronefs.

M. Blandel (DGAC) précise que "la meilleure descente douce qui puisse exister sur un axe d'arrivée est l'ILS". Le renouvellement des ILS de la piste 4 est donc bien conforme avec l'idée de faire de la descente douce. La généralisation des descentes douces dans le cadre de procédures GNSS se fera en rejoignant l'axe d'ILS. C'est ce que font déjà les descentes douces la nuit. Par ailleurs, la DSNA a engagé des travaux et des démarches pour essayer de faire certifier par l'autorité de surveillance la possibilité de faire des approches simultanées en GNSS à Paris-CDG et au Bourget. Un point d'avancement des travaux sera fait lors du colloque des Assises du Transport Aérien.

A la question particulière : "Y a-t-il des modifications de piste nécessaires pour mettre en place le guidage satellite ?", M. Blandel répond par la négative.

M. Houbart (CIRENA) déplore une nouvelle fois que 95 % des riverains survolés qui sont du côté ouest de Roissy continuent de supporter des arrivées d'avions à 1 200 mètres au lieu des 3 000 mètres des descentes douces avec, en plus, une quarantaine de vols supplémentaires pendant la période de travaux comme indiqué sur le slide.

- le non respect des altitudes

M. Barrier (CA Val Parisis) indique que la Communauté d'Agglomération du Val Parisis est un espace très survolé par beau temps. Il demande quels sont les moyens de signaler les aéronefs qui a priori ne respectent pas les altitudes de survol.

M. Charritat (Groupe ADP) précise que VITRAIL, l'outil de visualisation disponible à la Maison de l'Environnement, permet d'identifier, pendant une période de 2 mois, la trajectoire d'un avion, sa vitesse et son altitude. Dans le site *entrevoisins.org*, à l'onglet riverains, il est possible de déposer une réclamation en signalant le lieu, la date et l'heure du passage.

- CDG Express et l'accessibilité de la plateforme

M. Sureau (MNLE 77) s'étonne que des travaux sous la piste 4 pour CDG Express puissent être effectués sans avoir les résultats de l'étude d'impact. Pour M. Sureau, CDG Express n'améliorera en rien l'accessibilité de Paris-CDG. Alors qu'il faut transporter 300 000 personnes/jour (200 000 passagers + 100 000 salariés), CDG Express ne pourra véhiculer que 12 000 passagers/jour. CDG Express financé par 2 Md€ d'aide publique supprimera de plus une voie du RER B.

M. Charritat (Groupe ADP) conteste les éléments de calcul sur le nombre de passagers/jour avancé par le MNLE 77 : les 100 000 salariés, travaillant H24, ne se déplacent pas tous ensemble le même jour, ce chiffre est donc à diviser ; et parmi les 200 000 passagers en provenance ou à destination de Paris-CDG, certains utilisent déjà des transports en commun. CDG Express est effectivement un moyen de transport destiné aux voyageurs en remplacement des taxis et des voitures utilisant l'A1, donc moins polluant, étant précisé qu'il y a la ligne 17 pour le quotidien. CDG Express est financé, non par le contribuable, mais par SNCF Réseau et par le Groupe ADP qui font un emprunt remboursable. Quant à l'étude d'impact, elle démarrera en octobre. Les travaux de la piste 4 n'ont pas d'impact environnemental ("on creuse une piste, on rebouche"), précise Mme Dreyssé (Groupe ADP).

Présentation du plan d'action établi en application de l'article 45 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (ADP)

Mme Grisard, en charge de l'Environnement et de la performance RSE au sein de la Direction du Développement Durable du Groupe ADP, présente les grandes lignes du plan d'action pris en application de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

La loi de 2015 demandait en effet d'établir un plan d'action et de fixer des objectifs de réduction des intensités d'émissions (gaz à effet de serre et polluants atmosphériques) aux horizons 2020 et 2025.

Le plan d'action défini par le Groupe ADP pour les 3 aéroports franciliens a été communiqué à l'ADEME et à l'ACNUSA.

Après avoir détaillé les sources d'émissions pris en compte, les hypothèses retenues et le modèle de calcul utilisé, Mme Grisard précise que le plan d'action pour les 3 aéroports parisiens prévoit des objectifs qui sont au-delà des objectifs fixés par la loi (-10 % en 2020 et -20 % en 2025 par rapport à 2010, année de référence).

Puis sont détaillés les 7 thématiques du plan d'action ADP, dont :

5 thématiques concernant des sources d'émissions prévues dans le dispositif législatif et réglementaire : l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables, les émissions de gaz à effet de serre, la flotte de véhicules, les actions pour limiter les émissions au sol.

2 thématiques additionnelles : les accès aux aéroports et les actions prévues pour l'amélioration des connaissances.

Mme Grisard conclut sa présentation sur les perspectives du Groupe ADP :

Maintenir le niveau 3 de l'Airport Carbon Accreditation obtenu par Paris-CDG depuis 2012.

Mettre à jour les calculs d'émissions de polluants locaux en 2020 sur le modèle de ce que fait déjà Paris-CDG sur les gaz à effets de serre.

Définir pour la période 2020-2025 la politique environnementale du Groupe (réflexions en cours)

Atteindre à l'horizon 2030 la neutralité carbone pour les trois aéroports parisiens.

(Pour le détail de la méthodologie appliquée et des thématiques d'action, voir le document de présentation transmis en annexe)

Questions et observations :

- M. Hunault (AREC) rappelle à la DGAC qu'il n'a toujours pas reçu le fichier 2017 des émissions avions-moteurs utilisé dans le cadre du PPA.

M. Téodoro (DGAC) prend bonne note de cette demande qu'il relayera à nouveau pour que le fichier soit transmis comme les années précédentes.

- L'ensemble des représentants associatifs dénoncent les éléments suivants :

- le fait que le plan d'action, dans ses évaluations d'émissions, ne prenne en compte qu'une toute petite partie (15 %) des émissions des aéronefs, le roulage, sans se soucier de la partie la plus importante des émissions (85 %) résultant des décollages et atterrissages des avions.

- le fait aussi que l'unité retenue pour évaluer les variations des émissions est le passager transporté ou la tonne de fret transportée. Mais, pour les riverains et la population, l'objectif n'est pas de réduire les émissions en nombre de passagers transportés ou en tonnes de fret transportées, mais de pouvoir apprécier si les émissions polluantes en particulier (NOx, COV, particules fines) en valeur absolue augmentent ou diminuent. Car ce sont ces émissions polluantes en quantité qui ont un impact fort sur la santé des populations riveraines et des salariés de la zone aéroportuaire.

Pour les associations, dire que les intensités d'émissions polluantes diminuent, c'est masquer la réalité. En réalité, les émissions polluantes ne sont pas en diminution. Par exemple, AIRPARIF indique que, dans le PPA 2020, la contribution des aéroports parisiens aux émissions de NOx passera de 7 à 13 %.

Mme Grisard (Groupe ADP) fait observer que la contribution relative des aéroports parisiens aux émissions de NOx dans le PPA 2020 dépend des hypothèses plus ou moins réalistes ou plus ou moins optimistes à partir desquelles ont été calculées les différentes sources de pollution.

Elle souligne également que le plan d'action présenté est la stricte application de l'article 45 de la loi de 2015. Par ailleurs, Aéroports de Paris calcule avec la contribution d'AIRPARIF les émissions du Cycle LTO des avions et celles du trafic dans la zone aéroportuaire.

M. Charritat (Groupe ADP) lit un passage du rapport de l'ADEME reconnaissant que *"les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des 11 aéroports restent en 2025 à un niveau proche de celui de 2010, à l'exception des COV qui sont en baisse"*.

- l'absence de présentation du rapport de l'ADEME : Mme Brochot (FNE IDF) s'étonne que sa proposition d'avoir une présentation du rapport de l'ADEME en regard du plan d'action du Groupe ADP n'ait pas été retenue.

L'ADEME, dans les propositions contenues dans son rapport, souhaite précisément que soit utilisé désormais un indicateur de pollution en valeur absolue. Pour Mme Brochot, on ne peut continuer à "cacher" plus longtemps la réalité de la pollution. Il faut un indicateur contraignant qui fasse baisser la pollution qui impacte la santé des riverains.

M. Téodoro (DGAC) fait observer deux points : d'une part, la présentation du plan d'action découle de l'application de la loi de transition énergétique. D'autre part, l'ADEME effectivement préconise, dans son rapport, de changer d'indicateur et de fixer des objectifs de réduction en valeur absolue. Mais il n'y a pas de volonté de "cacher" la réalité. Un bilan des émissions gazeuses (NOx, COV, particules fines) des 15 aéroports principaux est publié chaque année. Mais les parlementaires, jusqu'à présent, ont décidé d'assigner des objectifs à des indicateurs en intensité.

M. le Président fait remarquer que le rapport de l'ADEME a été présenté dans le cadre des Assises du Transport Aérien par M. Cottignies. Il est public et accessible à tous.

- L'interdiction des avions les plus polluants : M. Barrier (CA Val Parisis) mentionne l'interdiction des avions polluants sur l'aéroport de Francfort. Ne pourrait-on pas également interdire sur les aéroports français les avions polluants, comme ceux de FedEx qui sont souvent anciens ?

M. Charritat (Groupe ADP) précise que 6 arrêtés préfectoraux successifs permettent d'ores et déjà d'éviter les avions les moins technologiquement avancés en termes de bruit et de pollution sur les aéroports parisiens.

- La question de l'eau : M. Penez (Nat Env 77) fait observer que Aéroports de Paris représente plus de 3 000 ha de surfaces imperméabilisées qui génèrent quelques millions de m³ d'eau. Il souhaiterait par conséquent que la question de la gestion de l'eau par Aéroports de Paris soit inscrite à l'ordre du jour.

M. le Président prend acte de cette demande. Ce point sera inscrit dans un prochain ordre du jour.

Présentation des résultats de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) 2016

M. Téodoro (DGAC) rappelle la définition et les modalités de calcul de l'IGMP.

Le trafic 2016 était de 479 079 mouvements (+0,7 %) et 91 % des vols ont pu être mesurés.

Les résultats 2016 sont les suivants :

- Une baisse de 4 points de l'IGMP par rapport à 2015 qui s'explique par une baisse des énergies aussi bien au décollage qu'à l'atterrissage.

- Une baisse également de l'indicateur de nuit mais qui se situe à un niveau un peu plus élevé que l'indicateur de jour.

Les facteurs contributifs à l'évolution de la valeur de l'IGMP en 2016 ont été les suivants :

- la modernisation des flottes qui s'accompagne d'une amélioration de leur performance acoustique contribue à 4,8 points de baisse également ;

- la répartition journalière (jour/soirée/nuit) participe à la baisse pour 0,3 point.

- la hausse du trafic par rapport à 2015 contribue par contre à 0,5 point de hausse.

Questions ou observations

- Mme Brochot (FNE IDF) est étonnée de la baisse de l'IGMP dans la mesure où l'analyse de la majorité des 8 stations de mesure utilisées pour le recueil des données semble indiquer plutôt une augmentation du bruit.

M. Téodoro (DGAC) vérifiera ce point.

- Les élus et les associations mettent en cause la pertinence de l'IGMP :

L'IGMP mesure une énergie sonore mais il n'est pas représentatif de la gêne sonore subie par les riverains. En d'autres termes, la baisse de l'IGMP ne se traduit pas par des nuisances sonores plus faibles effectivement ressenties par les riverains (FNE IDF, Ville et Aéroport, ADVOCNAR, CIRENA, Montgé-en-Goële...)

Tel qu'il est conçu et par la référence faite aux années 1999-2001 (base 100), l'IGMP ne peut évoluer à la hausse. Pour que l'IGMP évolue au-delà de 100, il faudrait une augmentation considérable du trafic et le non renouvellement par les compagnies de leur flotte (M. Stemmer – Ville et Aéroport)

Les stations de mesure sont placées à des endroits où il n'y a personne. Il eût fallu les positionner là où se trouvent les densités de populations (M. Kruissel –ADVOCNAR).

La modulation des fréquences utilisées par les avions les plus modernes aboutit à un bruit plus difficile à supporter qu'un bruit constant en basse fréquence.

- Par conséquent, pour les élus et les associations, il conviendrait de remplacer l'IGMP par un indicateur de gêne pour rendre compte de la réalité des nuisances subies.

Pour M. Carsac (FNE IDF), il y a sans doute des propositions intéressantes d'indicateurs à aller chercher du côté du Comité National du Bruit. Pour M. Houbart (CIRENA), le nouvel indicateur devra au moins intégrer deux éléments : la fréquence des passages et l'émergence du bruit.

- M. Téodoro (DGAC) répond aux différents points évoqués :

Il reconnaît que l'IGMP n'est pas un indicateur de gêne mais un indicateur d'énergie sonore qui permet des comparaisons objectives dans le temps. Il ne partage d'ailleurs pas l'opinion selon laquelle il était difficile d'imaginer l'IGMP augmenter. Dans les années 2000, il n'était pas évident de prévoir une chute du trafic.

Les stations de mesures ont été localisées près des pistes et à des endroits où il ne peut y avoir de variabilité de passage des aéronefs.

Un avion récent présente quand même une amélioration acoustique. Cela étant, la méthodologie de certification acoustique des aéronefs n'est pas une question locale puisqu'elle doit se traiter au niveau de l'OACI.

Effectivement, on peut réfléchir à des indicateurs de gêne. On parle d'indicateurs événementiels. Le Pacte ferroviaire les évoque et ce sujet est au programme du prochain CNB. Cela étant, il n'existe pas d'indicateur parfait permettant de saisir valablement tous les éléments de la gêne.

Point d'avancement du projet SESAR et de la mise en œuvre des descentes continues

M. Blandel (DGAC) fait un point d'avancement du projet de généralisation des descentes douces en région parisienne :

Des simulations ont été effectuées en juin au Centre expérimental de Brétigny. D'autres simulations sont prévues au mois d'octobre. L'objet est de pouvoir démontrer la possibilité d'approches simultanées entre le doublet nord et le doublet sud en procédure RNAV. Quand l'avion est sur un segment RNAV en rejointe d'ILS, il faut être capable de

prouver qu'il est stratégiquement séparé de l'autre doublet et qu'il n'y a pas d'éventualité d'*overshoot*.

Un dossier de sécurité à destination de l'autorité de surveillance, puis de l'EASA, pourra alors être monté.

Ce projet intègre des éléments pour apporter des bénéfices pour la riveraineté comme la séparation à plus haute altitude des avions qui vont au nord de ceux qui vont au sud afin d'éviter, comme actuellement, les croisements d'avions à 4 000 ou 5 000 pieds. Cette option suppose de créer des trajectoires supplémentaires.

M. Blandel rappelle alors la méthodologie suivie : avancer pas à pas et établir une feuille de route avec mention des étapes intermédiaires.

C'est cette feuille de route, avec les étapes, qui sera présentée lors du colloque des Assises du Transport Aérien le 4 septembre.

Ce dispositif n'est pas encore complètement finalisé. Il implique concertation et discussion, enquête(s) publique(s), refonte de trajectoires. M. Blandel ne peut encore préciser à ce stade s'il y aura enquête publique à chaque étape ou une enquête publique globale avec des étapes de mise en œuvre.

Questions ou observations

- M. Kruissel (ADVOCNAR), s'il est favorable à une politique d'amélioration pas à pas, fait part de son scepticisme quant à la logique d'une enquête publique à chaque pas.

- M. Houbart (CIRENA) rappelle que le test des descentes douces de 0h30 à 5h00 est en place depuis maintenant un an et demi. Les riverains attendent désormais que la généralisation des descentes douces se fasse à un bon rythme. Le "mur virtuel" entre les doublets nord et sud avait été annoncé pour fin 2018. Qu'en est-il exactement ? Quid de SESAR 2020 ? Le rapport du Sénat semble évoquer plutôt 2035.

M. Blandel (DGAC) confirme que le "mur virtuel" est effectivement la première étape. A quel horizon ? Aujourd'hui, on peut dire que le dispositif de circulation aérienne "pourrait coller". Après, il faut rajouter les délais difficilement compressibles du dossier de sécurité, de la décision politique, et de l'enquête publique.

- M. Carsac (FNE IDF) souligne deux points qui lui paraissent essentiels pour que cette démarche soit constructive : mesurer le ressenti des riverains après la mise en place de chaque étape, effectuer un contrôle systématique de l'avancement du plan (analyse des difficultés rencontrées, mesures proposées, etc.). M. Carsac réclame la mise à disposition de Vitrail sur Internet pour que l'ensemble des riverains puissent contrôler les trajectoires en quasi direct.

M. Blandel (DGAC) précise que le protocole d'accord sur VITRAIL entre Aéroports de Paris et la DGAC est en train d'être finalisé. Cela devrait se faire avant la fin de l'été.

Il est parfaitement en phase sur la transparence et l'analyse nécessaires pour que ce processus de généralisation des descentes douces se déroule favorablement.

M. Blandel rappelle la logique de travail de l'équipe en charge du dossier des descentes douces : obtenir des solutions optimum sur les trois "piliers" nécessaires au succès du dispositif : sécurité, environnement, capacité des aéroports. A titre personnel, M. Blandel réaffirme son optimisme raisonnable sur le sujet.

Questions diverses

- Organisation des travaux relatifs aux vols de nuit dans le cadre du comité permanent de la CCE.

Pour la suite des travaux sur les vols de nuit, M. le Président indique qu'il n'a pu tenir de réunion du comité permanent au cours du 1^{er} semestre 2018 du fait de l'indisponibilité des services de la DGAC mobilisés pour les Assises du Transport Aérien. La réunion du CP est donc reportée au 2^{ème} semestre, après clôture des Assises.

Le rapport du préfet Guyot est rédigé et servira de base aux travaux du comité permanent.

M. Hunault (AREC) demande si l'on peut d'ores et déjà transmettre des propositions de sujets à examiner par le prochain Comité Permanent. M. le Président accepte bien volontiers.

- Point sur les Assises du Transport Aérien

M. Mauri (DGAC) confirme l'achèvement de la période de collecte d'informations et de recensement des attentes.

Désormais s'ouvre la séquence de la formalisation des échanges réalisés qui se déroulera en juillet-août pour parvenir à l'élaboration d'une proposition la plus consensuelle possible.

Ce document sera ensuite remis à Mme la Ministre qui formulera une série de propositions qui seront présentées lors de la conclusion des Assises, a priori à la mi-octobre.

Mme Brochot (FNE) demande des précisions sur la façon dont les échanges avec les participants vont s'opérer pendant la période de formalisation (juillet-août).

M. Mauri (DGAC) précise que les échanges se feront par mail et, si nécessaire, par rencontre.

- Conséquences de la décision du Conseil Constitutionnel sur le pouvoir de sanction de l'ACNUSA

M. Dubois (Montgé-en-Goële) rappelle les conséquences de la décision du Conseil Constitutionnel 2017-675, sujet qui avait été évoqué lors de la dernière CCE du 8 décembre 2017. Depuis, pour remédier à la situation, une proposition de loi a été déposée, proposition qui a été adoptée en première lecture le 24 mai dernier par l'Assemblée Nationale.

Lors des précédentes séances de décembre 2017 de la CCE et de la CCAR, il avait été indiqué que le problème allait être traité par les services de l'Etat. M. Dubois (Montgé-en-Goële) demande ce qui a été fait.

M. Mauri (DGAC), en réponse, tient à souligner la mobilisation et le travail très important des services de l'Etat pour trouver une solution juridique dans cette affaire difficile et ceci le plus rapidement possible puisque le Conseil Constitutionnel avait accepté de reporter l'effet de l'inconstitutionnalité au-delà du 30 juin.

La solution juridique a finalement été trouvée. La proposition de loi devrait être promulguée, selon les dernières informations, à la fin du mois de juillet.

Deux dispositions ont été introduites : la séparation fonctionnelle dans l'instance de jugement entre le rapporteur et le président de l'Autorité ; et surtout le fait de confier au rapporteur le soin de renvoyer les affaires jugées pouvant être considérées comme faisant l'objet d'un classement sans suite, ceci dans des cas énumérés par voie réglementaire.

Le décret nécessaire devrait être adopté le plus rapidement possible à la rentrée de septembre de façon à réduire la période interstitielle entre le 30 juin et la date d'approbation du décret.

M. Dubois (Montgé-en-Goële) fait observer qu'il y aura donc une "période de non droit" entre le 30 juin et la date d'adoption du décret.

M. le Président conteste cette affirmation : les procès-verbaux continueront à être dressés par la DGAC, l'ACNUSA ne pourra pas prononcer de sanction dans la période (du fait de non rétroactivité de la loi) mais elle pourra le faire ensuite, dès l'approbation du décret.

- Délai de transmission du compte rendu :

Mme Brochot (FNE IDF) insiste pour que compte rendu de la présente CCE soit transmis plus rapidement aux participants et non un mois avant la réunion suivante comme c'est le cas aujourd'hui.

M. le Président et la DGAC prennent bonne note de cette demande pour pouvoir y répondre au mieux.

- Date limite de transmission des contributions

Face à un problème technique rencontré pour transmettre un document dans la boîte mail prévue à cet effet, M. Houbart (CIRENA) pose la question de la date limite pour transmettre les contributions.

Si la boîte mail spécialement dédiée est close, M. Mauri (DGAC) suggère d'utiliser dans ce cas les adresses courriel des correspondants. Les documents seront pris en considération.

*
* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 18 heures après avoir remercié l'ensemble des membres de la Commission de leur participation.