

# COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE PARIS-CDG

\*

Procès-verbal de la réunion du 20 juin 2023

## **Etaient présents :**

M. Philippe Court, Président, Préfet du Val d'Oise

### Représentants des collectivités territoriales

M. Jean-Pierre Blazy – CA Roissy Pays de France

M. Philippe Sueur – CA Plaine Vallée

M. Leleux – CA Plaine Vallée

M. Guy Lathelize – Maire de Villeroy

M. Didier Debrit – Mairie de Charny

### Représentants des associations

M. Charles Pauron – ADVOCNAR

Mme Catherine le Comte – ADVOCNAR

M. Pascal Belingard – ADVOCNAR

M. Jean-Paul Hunault – AREC

M. Michel Dumas – CIRENA

M. Philippe Houbart – CIRENA (pouvoir à M. Dumas)

M. Francis Redon – Environnement 93

Mme Françoise Brochot – FNE IDF

M. Claude Carsac – FNE Ile-de-France

Mme Joëlle Bouclans – FNE Île-de-France

M. Benoît Penez – FNE 77

Mme Elisabeth Furtado – Les Amis de la Terre Val d'Oise

M. Franck Sureau – MNLE 77

Mme Cécile Coquel – MNLE 93

M. Jean-Marie Baty – MNLE 93

M. Christian Doreau – ONASA

M. Éric Mulochot – ROSO

Mme Dominique Lazarski – ROSO

M. Vincent Gits – Val d'Oise Environnement

M. Didier Grimaud – Val d'Oise Environnement

M. Gérard Stemmer – Ville et Aéroport

### Représentants des Professions Aéronautiques

Mme Amélie Lummaux – Groupe ADP

Mme Mélinda Souef – Groupe ADP

M. Edouard Mathieu – Groupe ADP

M. François Decarreau – Air France KLM

M. Philippe Guittet – ASL Airlines (pouvoir à M. Ducoup)

M. Yves Ezanno – BAR France

M. Ghani Saci – CGT

Mme Hélène Livan – DHL

M. Julien Ducoup – FedEx  
M. Tanguy Marziou – FedEx  
Mme Anaïs Bensai – FNAM  
Mme Mildred Dauphin – GEH  
M. Franck Chatrain – Hop  
M. Mayeul Petit – Hop (pouvoir à M. Chatrain)  
M. Éric Grenier-Boley – SNPL  
M. Khalid Senhadji – UNSA SAPAP  
Mme Céline Ollivon – WFS

Représentants des Administrations

M. Dominique Lepidi – Sous-Préfet de Sarcelles  
Mme Emilie Nouvel – Préfecture Région Île-de-France  
Mme Nunzia Paolacci – DDT 95  
Mme Claire Roy – DDT Seine-et-Marne  
M. Kevin Guittet – DGAC  
M. Stéphane le Foll – DGAC  
Mme Iris Dupont de Dinechin – DGAC  
M. Olivier Weiss – DGAC  
Mme Karine Renard – DGAC  
M. Jonathan Colson – DGAC  
M. Aymeric Lefevre – DGAC  
Mme Florence Leblond – DGAC  
Mme Aurore Bibard – DGAC

## Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 15 décembre 2022<sup>4</sup>
2. Information sur l'avancée de l'approbation du PPBE<sup>4</sup>
3. Point sur la mise en œuvre des descentes continues<sup>5</sup>
4. Désignation d'une autorité compétente pour la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour la mise en œuvre de nouvelles restrictions et lancement d'une EIAE<sup>6</sup>
5. Point sur le trafic 2022<sup>9</sup>

11

- *Dynamiser et améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation*<sup>11</sup>
- *Fichier des émissions polluantes*<sup>12</sup>
- *Proposition d'interdiction des e-carburants*<sup>12</sup>
- *Dénonciation d'une augmentation de 180 000 mouvements par an*<sup>12</sup>
- *Le rapport de l'ADEME*<sup>12</sup>
- *Zone D du PEB, recommandations de l'OMS*<sup>12</sup>
- *Les perspectives de réduction du bruit à la source*<sup>13</sup>

Le quorum étant réuni, M. le Président Philippe Court, Préfet du Val-d'Oise, ouvre la séance de la Commission consultative de l'environnement de Paris-CDG à 15 heures.

Il propose d'aborder le premier point de l'ordre du jour.

## **1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 15 décembre 2022**

M. le Président s'enquiert d'éventuelles corrections ou observations sur le PV de la réunion du 15 décembre 2022.

M. Gits (VOE) indique que des documents complémentaires sur les émissions de NOx et de particules fines ont été transmis après la tenue de la précédente CCE. Quand est-il possible d'aborder ce sujet ? M. le Président précise que le sujet pourra être abordé en questions diverses.

Puis M. le Président soumet le procès-verbal de la CCE du 15 décembre 2022 au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

## **2. Information sur l'avancée de l'approbation du PPBE**

Mme Paolacci (DDT Val-d'Oise) indique que l'arrêté interpréfectoral de validation du PPBE a été signé le 8 juin par les trois préfets territorialement concernés et publié au recueil des actes administratifs de ces préfectures.

Le document a très peu varié par rapport à la version présentée en CCE en 2022. Le PPBE est accessible sur les sites internet des préfectures concernées.

M. le Président souligne que, conformément au décret du 16 mai 2023, le PPBE et les CSB sont des documents autonomes qui ne sont plus annexés au Plan d'exposition au bruit.

Il est convenu qu'un lien sera communiqué aux membres de la Commission pour qu'ils puissent avoir accès plus facilement au document de PPBE.

### **→ Questions et observations**

#### **• Sur les perspectives de long terme**

Mme Brochot (FNE IDF) rappelle que le Ministre avait demandé à l'exploitant de préciser les perspectives de long terme du trafic de l'aéroport. Cet élément n'a pas été intégré au PPBE.

M. Guittet (DGAC) rappelle les propos et l'engagement du Ministre : dans un souci de progresser dans le débat, M. le Ministre proposait de valider la version du PPBE, puis de rouvrir le sujet des perspectives du trafic à long terme dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

M. Blazy (CA Roissy Pays de France) voit dans les propos du Ministre l'aveu d'un PPBE d'ores et déjà « obsolète parce qu'inefficace ».

M. le Président conteste cette interprétation et voit dans les propos du Ministre son accord pour remettre dans les futurs documents de planification ce point contesté des hypothèses de long terme. M. Guittet (DGAC) rappelle qu'un PPBE traite d'abord les trois premiers piliers de l'approche équilibrée. Et s'il subsiste un problème de bruit, cela ne veut

pas dire que les mesures ont été inefficaces, mais que des mesures de restrictions doivent être envisagées dans le cadre de la procédure d'approche équilibrée.

- Pour M. Gits (VOE), il est clair que le PPBE publié « ne comporte pas beaucoup d'avancées ».

### 3. Point sur la mise en œuvre des descentes continues

M. le Foll (DSNA) rappelle que le dispositif de descentes continues, compte tenu des enjeux de redistribution, fait l'objet d'études complémentaires, comme l'a rappelé le Ministre en mai dernier.

Le Ministre a indiqué attendre le résultat de l'enquête publique sur le dispositif « PBN to ILS » de Paris-Orly en configuration face à l'ouest, où les enjeux de redistribution sont moindres, pour se prononcer sur le dispositif de Paris-CDG, ce qui n'empêche pas le service de la navigation aérienne de continuer à augmenter le taux de descentes douces par tous les moyens possibles.

#### → Questions et observations

- Couloir et descente douce : La pratique de la descente douce a-t-elle modifié les couloirs du côté de Taverny ? (M. Gits – VOE)

Non, il n'y a pas eu de modification de trajectoire. On est toujours dans une zone de guidage radar qui peut amener les avions à survoler différents endroits avec des phénomènes de dispersion. (*réponse de M. le Foll – DSNA*)

- Calendrier et trajectoires : Mme Brochot (FNE – IDF) rappelle que la descente continue à Roissy était un engagement d'Elisabeth Borne et qu'il y avait une priorité à la mettre en œuvre à Paris-CDG, vu le volume très important des populations concernées par cette procédure. Elle regrette de voir cette échéance s'éloigner. Elle souhaite la mise en place d'un calendrier le plus contraint possible et un point d'information sur les trajectoires envisagées par la DSNA car les riverains veulent être des partenaires dans cette affaire.

Pour la DSNA, le calendrier va dépendre du dispositif final qui sera proposé et de l'étude complémentaire. Aujourd'hui, M. le Foll (DSNA) ne peut donner une date tant que l'étude complémentaire n'est pas finalisée.

M. le Président indique, une fois l'opération conduite à Orly, que l'Etat prendra l'initiative de présenter les hypothèses et les travaux aux parties prenantes. La CCE sera le lieu privilégié de cette présentation.

- Descente continue et riverains les plus à proximité de l'aéroport :

M. Blazy (CA Roissy Pays de France) veut avoir la garantie que le gain des populations les plus éloignées ne se fasse pas au détriment des riverains déjà les plus exposés aux nuisances de l'aéroport.

Mme Le Comte (Advocnar) exprime la crainte que la descente continue rajoute de l'insécurité aux populations les plus à proximité de l'aéroport qui souffrent déjà le plus des nuisances aériennes.

- Comment résorber l'énergie cinétique de la baisse de vitesse de l'avion en descente continue de 300 à 150 nœuds vitesse d'atterrissage ? (M. Hunault – AREC)

En guidage radar, le pilote gère sa machine en fonction des informations sur la distance de la piste dont il dispose. En fonction de l'énergie qu'il aura à perdre, il fera des paliers ou sortira les traînées. La descente continue permet au pilote de mieux anticiper sa trajectoire et de ne pas avoir de séparation en temps réel qui nécessite des actions bruyantes (palier, traînées) (réponse de M. le Foll – DSNA)

- Sorties de couloirs dans la vallée de Montmorency : M. Sueur (CA Plaine Vallée) observe que la descente continue fonctionne sur les autres aéroports. Il signale une recrudescence des sorties de couloirs dans la vallée de Montmorency depuis quelques semaines ainsi que des entrées par le sud-ouest.

M. le Foll (DSNA) précise qu'il n'y a pas de couloir aérien dans la vallée de Montmorency. C'est une zone de guidage radar où le contrôleur donne des caps pour amener l'avion jusqu'à l'axe des pistes. Il n'y a pas une route unique.

- Descente continue et réduction du trafic : Pour M. Carsac (FNE-IDF), la descente continue fonctionne sur d'autres aéroports. La difficulté à Paris-CDG est qu'il y a trop d'avions qui veulent atterrir en même temps. Tant qu'on ne régulera pas la quantité de trafic, on n'arrivera pas à pratiquer la généralisation des descentes continues.

Mme Brochot (FNE IDF) estime qu'une politique de réduction des nuisances aérienne nécessite de faire converger plusieurs mesures de réduction en même temps. C'est le cas de la descente continue qui nécessite de mettre en place d'autres mesures qui sont à étudier dans l'approche équilibrée pour éviter des aléas.

M. le Président estime que la réflexion de Mme Brochot est pertinente. Cela étant, pour être prise dans le cadre de l'étude d'impact, l'utilité de la mesure doit être appréciée en tant que telle au regard de tous les paramètres (en termes de bruit, d'émissions, de sécurité).

#### **4. Désignation d'une autorité compétente pour la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour la mise en œuvre de nouvelles restrictions et lancement d'une EIAE**

- Mme Dupont de Dinechin (DGAC) présente tout d'abord le cadre juridique issu du décret du 16 mai 2023 définissant le Préfet de département comme autorité compétente en charge de conduire et de superviser la procédure à suivre lors de restrictions d'exploitation des aéroports dits « acnusés ».

Puis elle détaille les étapes méthodologiques de l'Etude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) définies par le règlement européen n°598/2014.

*(Sur ces deux points, cf. slides de présentation joints en annexe)*

- M. le Président reprend la parole pour préciser les éléments de calendrier prévisionnel.

Préalablement, M. le Président tient à souligner que la désignation d'une autorité indépendante est une pratique bien connue en droit public. Il précise que son rôle n'est pas de définir les mesures de restriction ou les autres mesures de réduction mais de garantir « la loyauté et la qualité » de cette étude d'impact dont la démarche méthodologique est très précisément décrite par le règlement de 2014.

M. le Président souligne également l'importance de la consultation des parties prenantes en rappelant que le droit européen et le droit national ont veillé à ce que précisément l'autorité en charge de l'étude d'impact ne soit pas une partie prenante.

Puis il rappelle les étapes clés de réalisation de l'étude.

Sur le calendrier prévisionnel, M. le Président indique que l'étude se déroulera sur une période de 9 mois, jusqu'au printemps 2024, ce qui est une durée « ambitieuse » au regard de la consultation et des tâches à réaliser.

Puis s'ouvrira une phase de consultation : consultation du public, consultation de la CCE , consultation de l'ACNUSA, et notification à la Commission européenne.

Ensuite, s'ouvrira le délai de prévenance d'un an en cas de mesures de restriction.

M. le Président reconnaît que Paris-CDG est un dossier aéroportuaire particulièrement complexe comportant de multiples enjeux : humains, économiques, de desserte, etc.

Afin de tenir les délais, un bureau d'études sera missionné pour l'épauler.

Enfin, M. le Président précise que l'étude d'impact une fois réalisée sera livrée aux deux ministres concernés et compétents sur le sujet : le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement.

### → **Questions et observations**

#### • Indépendance, bureau d'études, cahier des charges, consultations :

*M. Blazy (CA Roissy Pays de France) rappelle que l'article 3 du règlement de l'Union Européenne parle d'une autorité « indépendante », cette indépendance devant être assurée par « une séparation fonctionnelle ».*

*M. Blazy pose les questions suivantes : comment allez-vous assurer votre indépendance fonctionnelle pour garantir l'indépendance de votre compétence ? Comment concrètement les parties prenantes seront-elles associées au processus ? Avez-vous déjà identifié le bureau d'études que vous avez mentionné ? Quel sera son cahier des charges ?*

Sur l'indépendance, M. le Président observe que la plus haute juridiction administrative, après avoir censuré en 2022 l'organisation précédente, a avalisé, en section consultative, l'organisation actuelle pour conduire l'étude. Pour l'autorité indépendante, il s'agit de présenter de manière factuelle et loyale un certain nombre d'hypothèses à partir d'un cahier des charges très bien précisé par le règlement communautaire.

Sur le choix du bureau d'études, M. le Président indique que la décision sera prise par lui-même à partir d'une liste d'organismes compétents qu'il demandera à la DGAC.

Quant au cahier des charges, il est très précis et développé dans l'annexe I du règlement communautaire.

Les parties prenantes seront consultées. La période de consultation s'étalera sur 3 à 4 mois. M. le Président indique que l'ACNUSA sera également consultée en tant qu'expert du sujet.

Enfin, M. le Président précise que les parties prenantes seront informées des hypothèses qui seront retenues.

#### • Les objectifs de réduction du bruit, le couvre-feu :

*M. Sureau (MNLE 77) demande des précisions sur les objectifs de réduction du bruit qui sont fixés et souhaiterait que le couvre-feu et la suppression des vols de nuit fassent partie des pistes de restriction.*

M. le Président confirme qu'il sera répondu à ces deux questions mais pas aujourd'hui car c'est précisément à l'étude d'impact d'y répondre.

- Le périmètre de l'étude d'impact :

*L'étude d'impact ne s'intéresse-t-elle qu'à la réduction sonore ? (M. Gits – VOE)*

M. le Président répond par la négative. C'est une étude coûts-avantages qui prend en compte 4 domaines, sachant que trois autres domaines peuvent être ajoutés (le bruit, la sécurité, la capacité, le réseau aérien européen, la durabilité environnementale, etc.)

- La gestion des surfaces :

*M. Stemmer (Ville et Aéroport) attire l'attention sur des zones frontières entre la zone C et la zone D du PEB. Alors même que le bruit est de même intensité, d'un côté (zone C), les restrictions de construction sont très fortes alors que de l'autre (zone D), c'est la liberté de construire et de fortes pénalités en cas de non-respect des quotas dans le cadre de la loi SRU. Il n'est pas acceptable de faire venir des riverains dans une zone bruyante.*

M. le Président confirme que l'étude d'impact va confronter deux mesures d'intérêt général : le besoin de réduction des nuisances sonores d'un côté, le besoin de logements de l'autre. Vaut-il mieux offrir un logement soumis au bruit des avions ou ne pas avoir de logement en Île-de-France où le besoin en logements est immense ? Il n'y a pas de réponse absolue. La décision publique tentera de définir la meilleure ligne frontière.

- L'intégration des experts de santé dans la procédure :

*Mme Brochot (FNE IDF) souhaiterait qu'on élargisse la consultation des parties prenantes à des instances expertes en santé publique (ARS, experts de l'étude DEBATS, etc.)*

M. le Président confirme à Mme Brochot que sa demande pourra être versée au débat lors de la phase de consultation.

- Transparence, durée du planning et mesures transitoires :

*M. Pauron (Advocnar) souhaiterait que l'on ajoute « la transparence » aux caractéristiques de « qualité et de loyauté » de la démarche. Qu'en matière économique, par exemple, les externalités soient prises en compte. Par ailleurs, compte tenu du planning qui va se dérouler sur 3 ans, sera-t-il possible de prendre des restrictions temporaires pendant cette période ?*

M. le Président souligne qu'une étude d'impact est un bilan avantages-coûts de chaque mesure. Il est donc essentiel d'exposer les différents points de vue. C'est au moment de la consultation du public que la transparence s'imposera.

Quant à l'éventualité de restrictions temporaires pendant la phase d'étude et de prévenance, M. le Président indique qu'il ne lui appartient pas de répondre sur ce point.

- L'aménagement du territoire du bassin de Roissy :



*M. Sureau (MNLE 77) précise qu'il habite Mitry-Mory et que le territoire est devenu une vaste zone de transit (aéroport, francilienne, TGV, CDG Express) livrée à la construction sans que les équipements (santé, écoles, etc.) soient à la hauteur. Il est urgent qu'il y ait une réflexion d'aménagement du territoire du bassin au-delà de l'aéroport de Roissy.*

Pour M. le Président, il ne faut pas demander à cette étude une ambition qui se situe au-delà de son périmètre. Les questions soulevées relèvent typiquement de l'aménagement de l'Île-de-France, donc du SDRIF.

- Les scénarios de plafonnement : *Mme Brochot (FNE IDF) insiste pour que soient étudiés plusieurs scénarios de plafonnement (global, de nuit...) conformément à ce qui avait été dit par M. le Ministre lors de l'entretien accordé aux associations.*

Ce point est noté par M. le Président.

- Le choix du bureau d'études :

*Mme Furtado (ATVO) revient sur la désignation du bureau d'études et souhaiterait connaître les critères de choix qui seront appliqués. M. Blazy (CA Roissy Pays de France) insiste pour avoir communication du nom du cabinet dès qu'il sera choisi.*

M. le Président confirme que le choix du bureau d'études relève de sa seule responsabilité. Le bureau d'études sera choisi pour sa compétence, sa connaissance du secteur et sa disponibilité également, compte tenu des délais très contraints de réalisation de l'étude d'impact. Dès que le choix sera effectué, une information des parties prenantes sera faite. M. le Président tient à préciser, pour éviter toute ambiguïté, que le bureau d'études est un prestataire, ce n'est donc pas ce bureau d'études qui assurera la responsabilité de la conduite de l'EIAE.

- Le périmètre de l'étude d'impact :

*Dans la lignée des propos précédents de M. Sureau, M. Mulochot (ROSO) revient sur le périmètre de l'étude d'impact pour souligner que d'autres points mériteraient également de faire l'objet d'une étude d'impact (les réseaux routiers et notamment la déviation qui doit mener à l'aéroport, l'artificialisation des sols, etc.).*

M. le Président renvoie au règlement de 2014 et ses deux annexes qui définissent très clairement le périmètre de l'étude d'impact. La démarche qui englobe toutes les problématiques évoquées par M. Mulochot relève de la planification par le SDRIF, planification qui est déclinée ensuite avec le SCOT (intercommunalités) et le PLU (communes), et non de l'EIAE dont l'objet est circonscrit.

En conclusion de ce point, M. le Président confirme que :

- Les membres seront informés du choix du bureau d'études dès que la décision aura été prise.

- L'ouverture prochaine de la phase de consultation des parties prenantes.

Une fois que les consultations auront été effectuées, un point de la situation sera présenté sur ce qui sera étudié ou pas étudié jusqu'au rendez-vous final de mars 2024.

## **5. Point sur le trafic 2022**

### **➔ Présentation par le Groupe ADP**

*Pour la présentation détaillée, voir les slides de présentation joints en annexe.*

M. Mathieu (Groupe ADP) analyse les 4 premiers mois de l'année 2023.

Il précise que les chiffres qui seront présentés sont des chiffres techniques des mouvements effectivement constatés.

Points principaux signalés au cours de la présentation :

- Une reprise du trafic plus forte en passagers (+40 %) qu'en mouvements (+22 %).
- Sur les quatre premiers mois de 2023, l'emport moyen de l'ensemble des vols de Paris-CDG (162,3 passagers) a dépassé l'emport moyen de 2019.
- La reprise très forte en janvier et février 2023 en pourcentage s'explique surtout par la faiblesse du trafic sur cette même période en 2022.
- Une relative stabilité des ratios des mouvements en cœur de nuit, en départ comme en arrivée.
- Evolution des vols de nuit prévus de jour : en janvier et février, que ce soit pour les arrivées ou les départs, les chiffres étaient globalement similaires à ceux de la même période l'an dernier. Par contre, on observe une dégradation des chiffres sur mars et avril résultant d'un double impact : report des vols d'Orly sur Roissy du fait des mouvements sociaux (réforme des retraites) ; redémarrage d'activité de certaines compagnies à compter de mars/avril. Ces compagnies ont fait l'objet d'un rappel à l'ordre immédiat se traduisant par une nette amélioration en mai.
- Un léger rééquilibrage entre doublet sud et doublet nord en 2023 au profit du doublet nord.
- Une stabilité globale de l'activité cargo depuis 2021.
- Pas d'évolution de la part des mouvements cargo en cœur de nuit (3,8 % en 2023 vs 3,9 % en 2022). Pour les mêmes raisons que pour l'activité passagers, on observe une dégradation des vols de nuit prévus de jour en mars et avril, avec une amélioration en mai.
- La comparaison entre les vols de nuit prévus de jour et les vols de jour prévus de nuit fait apparaître, pour les vols passagers, un relatif équilibre concernant les départs mais moins pour les arrivées.
- Pour l'activité cargo, la comparaison entre les vols de nuit sur créneaux de jour et les vols de jour sur créneaux de nuit est plus équilibrée que pour l'activité passagers. De ce point de vue, l'activité cargo semble plus vertueuse.

**→ Observations et questions**

• L'activité nocturne est surtout une activité de fret

Dans le cœur de nuit (0h30-5h00), sur les 4 premiers mois de l'année, on observe 21 départs en moyenne par mois pour l'activité passagers contre 780 mois pour l'activité cargo (M. Stemmer – Ville et Aéroport).

• L'activité cargo plus vertueuse : *Pour quelle raison l'équilibre entre vols de nuit prévus de jour et vols de jour prévus de nuit est meilleur pour l'activité cargo que pour l'activité passagers ? (M. Leleu – CA Plaine Vallée)*

Il ne semble pas y avoir de raison économique. Cela s'explique vraisemblablement par une maîtrise et un pilotage plus fin des opérateurs (M. Mathieu – groupe ADP).

- Le bilan du trafic 2022 de Paris- CDG

Pour répondre à la demande de Mme Brochot, il est acté de joindre au présent compte rendu les chiffres de l'activité 2022 de Paris-CDG présentés en comité permanent.

- L'équilibre entre vols de nuit prévus de jour et vols de jour prévus de nuit

*Pour Mme Brochot (FNE IDF), la présentation de l'équilibre est une façon de « se dédouaner » des entorses faites à la réglementation environnementale. Décaler des vols de nuit (0h30-5h00) sur la plage horaire de 5h00-6h00 n'a rien de bénéfique pour les riverains. Il est important pour des raisons de santé des populations survolées de réduire les vols de nuit de 22h00 à 6h00.*

Pour M. le Président, la présentation de l'équilibre n'a pas pour objet de dédouaner les compagnies aériennes mais simplement de présenter la réalité d'une réglementation datant de 2003.

M. Mathieu (Groupe ADP) précise que les débordements de mars-avril ont été très rapidement et fermement redressés auprès des compagnies aériennes qui ont appliqué des mesures correctives dès le mois de mai.

- L'équilibre entre les doublets, statistiques par piste

Pour M. Pauron (Advocnar), il n'y a toujours pas d'équilibre dans l'utilisation des doublets. L'utilisation du doublet sud qui implique plus de populations survolées est toujours majoritairement utilisé (65 %).

Par ailleurs, M. Pauron souhaiterait des statistiques complémentaires par piste.

## 6. Questions diverses

### → Dynamiser et améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation

*M. Leleu (CA Plaine Vallée) demande une « accélération » des aides à l'insonorisation et une évolution des périmètres d'attribution (éviter que des rues de St-Brice exposées au bruit sortent du PGS).*

Mme Lummaux (Groupe ADP) précise que les dossiers de particuliers sont aujourd'hui traités au fil de l'eau car les enveloppes financières le permettent et les stocks de dossiers en retard ont été résorbés. Il faut aujourd'hui maintenir la connaissance du dispositif pour inciter les riverains concernés à déposer leur dossier qui sera traité.

M. Guittet (DGAC) indique que l'enjeu aujourd'hui est de diminuer le reste à charge des riverains qui est devenu trop important compte tenu de l'inflation et de l'augmentation du coût des travaux. Des échanges sont en cours avec la Direction du budget pour revaloriser les plafonds de remboursement. La décision devrait être prise dans les mois qui viennent.

Pour répondre à la préoccupation de M. le Maire de Saint-Brice, M. Blazy pense qu'il faut réduire les situations perçues comme injustes. Pour résoudre le cas des victimes de « la règle d'antériorité », il avait proposé en tant que parlementaire, à droit constant, un délai de 5 ans pendant lequel les riverains pouvaient déposer leur dossier. Malheureusement, il n'y a jamais eu de décret d'application.

M. le Président évoque la meilleure articulation des aides à l'insonorisation avec les aides à l'isolation thermique dans le cadre de l'ANAH.

Sur ce point, Mme Lummaux (Groupe ADP) précise que l'expérimentation faite à Orly d'une instruction partagée des dossiers n'a pas été concluante. Les critères d'éligibilité sont trop différents et *in fine* le reste à charge des riverains s'avérait augmenté.

En conclusion de ce point, M. le Président évoque la possibilité de réinterroger la proposition de M. Blazy ainsi que le couplage des aides qui est une des mesures du PPBE.

→ Fichier des émissions polluantes

*M. Hunault (AREC) revient sur le fichier des émissions polluantes : il s'agit d'un fichier Excel, relatif aux trois aéroports parisiens, défini dans le Plan de protection de l'atmosphère de l'Île-de-France. Il rappelle que la Commission attend la version 2022 disponible en 2023.*

Ce point est noté.

→ Proposition d'interdiction des e-carburants

*M. Gits (VOE) dénonce la communication faite autour des e-carburants. Pour M. Gits, le e-carburant, c'est trois fois plus de consommation d'énergie et, à terme, 30 % de plus en empreinte carbone. Il souhaite que l'ensemble des CCE se prononce contre l'utilisation des e-carburants sur les aéroports et demande que ce point soit inscrit à l'ordre du jour de la prochaine CCE.*

M. le Président demande à M. Gits de transmettre sa déclaration qui sera annexée au compte rendu de la présente CCE. Il va étudier le point mais doute que ce soit un sujet sur lequel on puisse en l'état éclairer la prochaine Commission.

→ Dénonciation d'une augmentation de 180 000 mouvements par an

*Mme Furtado (ATVO) dénonce une augmentation de 180 000 mouvements par an entérinée par le PPBE alors que, dans le même temps, le Haut conseil pour le climat et l'ADEME demandent une modération du trafic pour diminuer les gaz à effet de serre.*

→ Le rapport de l'ADEME

Mme Brochot (FNE IDF) demande si le rapport de l'ADEME sera présenté à la prochaine CCE.

M. le Président indique qu'il préférerait que les efforts soient concentrés sur le très gros chantier qu'est l'étude d'impact. Pour qu'il soit présenté en CCE, il faut que le rapport de l'ADEME ait un caractère propre à la plateforme aéroportuaire. M. le Président reste ouvert à la présentation du rapport de l'ADEME dans le cadre du comité permanent.

Pour Mme Brochot, le rapport de l'ADEME aborde un sujet qui est cœur du débat. Sa fédération qui a fait cette demande dans toutes les CCE ne comprendrait pas que cette demande soit écartée.

→ Zone D du PEB, recommandations de l'OMS

*Mme le Comte (Advocnar) indique qu'elle habite en zone D du PEB « zone faiblement impactée » alors qu'elle est survolée en permanence. Qui a pu déterminer une telle zone sans avoir conscience de la gêne sonore ?*

*Les représentants associatifs (Advocnar, Roso) soulignent un problème d'information des acheteurs de biens immobiliers par une définition qui minore la gêne. Il conviendrait de libeller autrement cette zone de PEB.*

*M. Carsac (FNE IDF) réitère la demande de son association d'établir les CSB sur la base des valeurs recommandées par l'OMS (-10 dB par rapport à la réglementation).*

M. le Président observe que le Code de l'urbanisme ne qualifie pas la zone D « zone faiblement impactée ». Les équipes qui travaillent sur le sujet sont pleinement

conscientes de la gêne sonore vécue par les populations. Elles recherchent des solutions accessibles dans un dossier complexe du fait des multiples enjeux.

→ Les perspectives de réduction du bruit à la source

M. Stemmer (Ville et Aéroport) reconnaît que les nouvelles générations de turboréacteurs ont permis une réduction significative du bruit des avions. Mais aujourd'hui, on arrive à une limite technologique. Les gains en termes de réduction sonore seront désormais très faibles.

\*  
\* \*

Au terme de la réunion, M. le Président lève la séance après avoir remercié l'ensemble des participants et mentionné en synthèse les points suivants :

- Un point d'avancement sera fait à la prochaine CCE sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.
- Des documents seront joints au compte rendu de la réunion (trafic de l'année 2022, fichier des émissions polluantes).
- M. le Président demande de réexaminer le couplage des aides à l'isolation phonique et thermique et la manière de solutionner les problèmes issus de l'application de la règle d'antériorité.