

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



**Mardi 3 décembre 2019**

**Procès-verbal des débats**

## Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la réunion du 2 juillet 2019 .....	3
2. Présentation des travaux du Comité Permanent de la CCE et état d'avancement du projet de descentes continues H24 .....	3
3. Présentation par l'ADEME de son étude sur les émissions des plateformes aéroportuaires.....	5
4. Rapport sur l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP 2018).....	<u>6</u>
5. Conséquences des futurs travaux de la piste 3 .....	7
6. Retour sur la concertation du projet Terminal 4.....	7
7. Questions diverses.....	10

Faute de quorum, M. le Président Amaury de Saint-Quentin, Préfet du Val d'Oise, conformément aux dispositions du règlement intérieur, reconvoque la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG à 15 heures 30.

Après consultation et approbation de l'ensemble des membres de la Commission, la séance de la CCE de Paris-CDG est finalement ouverte.

## **1. Approbation du compte rendu de la réunion du 2 juillet 2019**

Le projet de compte rendu de la séance du 2 juillet 2019 est approuvé à l'unanimité, sans observation particulière des membres de la Commission.

## **2. Présentation des travaux du Comité Permanent de la CCE et état d'avancement du projet de descentes continues H24**

### **→ Point d'avancement des travaux du Comité Permanent (M. Dobo-Schoenberg, sous-préfet de Sarcelles)**

La dernière réunion du Comité Permanent (16 octobre 2019) a permis d'aborder les sujets suivants :

- Le projet de Terminal 4 (*cf infra point 6 de l'ordre du jour*).
- La présentation de l'indice Harmonica par Bruitparif : il est ressorti des échanges que l'indice Harmonica était un outil intéressant, simple d'utilisation, intégrant à la fois les fréquences et les émergences sonores mais qu'il nécessitait un travail d'adaptation pour isoler le bruit des avions (travail prévu en 2020). Une combinaison de plusieurs indices sera sans doute nécessaire pour obtenir une meilleure appréhension du bruit.
- Les créneaux du cœur de nuit : si l'on observe une décroissance du nombre de mouvements du "cœur de nuit" (0h00-5h00), on constate en revanche une légère augmentation des mouvements sur la tranche 22h00-6h00. Les associations ont rappelé leur souhait d'une diminution effective des vols sur l'ensemble de la nuit (22h00-6h00).
- Les sanctions : la DGAC a rappelé le dispositif actuel de sanctions en cas de non-respect de la réglementation sur les créneaux horaires. Les associations ont déploré le nombre limité et la faiblesse du montant des amendes. Il est convenu que cette question fera l'objet de travaux du comité permanent.
- La généralisation des descentes douces : un bilan a été fait de l'avancement des travaux, des enjeux de sécurité et de l'expérimentation de 3 mois prévue à partir de décembre 2020 (*cf infra : intervention de M. Berolatti – DGAC*)
- Les travaux de réhabilitation de la piste 3 : les élus et les associations ont exprimé leur crainte d'un report de vols sur le doublet sud qui accueille déjà 60 % du trafic (*cf infra point 5 de l'ordre du jour*)
- En questions diverses a été évoquée, par une partie des membres, la possibilité de tenir les travaux de la CCE une fois sur deux à Paris (préfecture de Région).

M. Hunault (Arec) réitère sa demande de transmission du fichier "Défi aérien n°3" du PPA Ile-de-France. Mme Martin (DGAC) prend bonne note de cette demande.

### **→ Etat d'avancement du projet de descentes continues (M. Berolatti – DGAC)**

M. Berolatti résume les points clés présentés en Comité permanent :

- Un planning toujours en ligne avec une mise en service prévue pour 2023 : les premiers jalons 2019 sont aujourd'hui tenus (planning consolidé effectué, séances de simulation des contrôleurs aériens, mise en place des ateliers sécurité).

- des enjeux sécurité primordiaux : l'objectif est de démontrer que, grâce à la précision satellitaire, les avions une fois placés sur le segment de convergence vers l'ILS, sont stratégiquement séparés sans problème de sécurité. Deux réunions du groupe de travail, associant tous les partenaires concernés (navigation aérienne, constructeurs, pilotes, experts en avionique), se sont déjà tenues pour travailler sur le sujet. Pour l'instant les acteurs sont plutôt confiants.

- Une expérimentation (live trial PBN to ILS) est prévue avec comme objectifs de vérifier que les avions sont capables de suivre les trajectoires, de mesurer les gains sonores attendus, de permettre aux contrôleurs de s'appropriier les nouvelles procédures. L'expérimentation, pour une question de sécurité, ne portera que sur les arrivées sur le doublet nord en configuration face à l'ouest. Elle débutera en janvier 2021 pour une durée d'environ 3 mois.

### **Questions et observations**

- *Quelle unité de mesure du bruit allez-vous retenir pendant l'expérimentation ? (M. Mulochot - Roso)*

Pour l'instant, la question n'a pas encore été tranchée par la Mission Environnement de la DSNA car il reste encore un an avant le début de l'expérimentation. C'est une question qui pourra être approfondie en Comité Permanent. (réponse M. Berolatti)

- *Aurez-vous suffisamment de jours en configuration face à l'ouest pendant la phase d'expérimentation ? Pendant l'expérimentation, toutes les arrivées sur le doublet nord en configuration face à l'ouest se feront-elles en descente douce ? (M. Kruissel - Advocnar)*

L'expérimentation de 3 mois se déroulera en hiver, période où les configurations face à l'ouest sont les plus nombreuses. Pendant l'expérimentation, les descentes douces n'auront lieu que dans certains créneaux horaires, restant à identifier précisément (environ 5 à 6 heures par jour), et ne pourront être pratiquées que par les avions équipés RNP1 capables de suivre une trajectoire satellitaire (80 % des avions aujourd'hui), étant précisé qu'en 2023 un arrêté d'obligation d'emport sera pris afin que 100 % des avions soient équipés RNP1 (réponse de MM. Berolatti et Andrillon)

- *Avec quelles mesures allez-vous comparer les mesures faites pendant la phase d'expérimentation ? (Mme Lazarski - Roso)*

On comparera les mesures des descentes douces faites pendant les créneaux horaires de l'expérimentation (5 à 6 heures par jour) avec les mesures des descentes faites en guidage radar pendant cette même période (réponse M. Andrillon).

- M. Carsac (FNE IDF) souligne la nécessité de ne pas se satisfaire d'une moyenne de bruit pendant la phase d'expérimentation mais surtout de bien mesurer tous les pics de bruit. Il conviendra d'ailleurs de faire un travail de modélisation sur ces pics de bruit de façon à prendre en compte l'ensemble des riverains concernés et pas seulement ceux qui sont à côté des stations de mesure.

- *Compte tenu du modèle économique du hub, l'engagement du Gouvernement de descentes continues H24 en 2023 est-il tenable ? (M. Blazy – CA Roissy Pays-de-France)*

Les simulations faites avec les contrôleurs, dans des conditions de trafic similaires à des pointes de hub, montrent qu'il n'y a pas d'impossibilité à gérer de la descente continue H24 et à le faire dans le calendrier prévu. La difficulté à faire de la descente continue à Roissy n'est pas liée au hub mais aux deux axes d'approche qui sont dépendants (réponse M. Berolatti).

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) fait observer que les populations les plus impactées par le bruit, celles qui sont sous l'ILS, ne tireront aucune amélioration des descentes douces. M. Berolatti (DGAC) reconnaît que le bénéfice des descentes douces sera pour les populations plus en amont.

M. Renaud (CC Carnelle-Pays-de-France) attire l'attention sur les populations situées sous les segments de convergence qui vont subir une concentration des vols et potentiellement une gêne plus importante.

### 3. Présentation par l'ADEME de son étude sur les émissions des plateformes aéroportuaires

M. Almosni (ADEME) présente le rapport de l'ADEME établi en application de l'article 45 de la loi sur la transition énergétique de 2015 faisant obligation aux 11 principaux aéroports français d'établir un programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

En introduction, sont précisées les principales contraintes méthodologiques réglementaires imposées pour l'établissement du bilan des émissions des plateformes aéroportuaires :

- les objectifs fixés (10 % de réduction des émissions pour 2020 et 20 % pour 2025) portent sur les intensités d'émissions et non sur les émissions en valeur absolue.

- le périmètre d'évaluation des émissions n'intègre pas la phase de vol des avions.

Puis M. Almosni (ADEME) souligne les résultats clés du rapport :

- Les objectifs fixés par la loi en intensité d'émissions sont atteints pour l'ensemble des aéroports sur les périodes considérées.

Les facteurs importants de l'atteinte des objectifs prévisionnels 2020-2025 en intensité d'émissions sont :

- L'augmentation de l'emport des avions.
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des avions au roulage.
- L'amélioration de la performance énergétique du chauffage des bâtiments et le recours à la production de chaleur à partir de sources renouvelables.

- L'exercice réalisé spontanément par l'ADEME sur les émissions en valeur absolue apporte un éclairage un peu différent : si les émissions baissent légèrement jusqu'en 2020, on observe ensuite pour le CO<sub>2</sub>, le dioxyde d'azote et les particules en suspension une stabilisation, voire une légère hausse. Cette tendance est à corréliser avec la hausse du trafic à horizon 2025.

Enfin, M. Almosni (ADEME) conclut sur les principales recommandations de l'ADEME :

- Intégrer les vols et les phases de vols ainsi que le trafic routier vers et depuis l'aéroport dans le bilan des émissions.

- Fixer des objectifs de réduction des émissions en valeur absolue compte tenu de l'urgence des enjeux environnementaux.

- Ne pas intégrer systématiquement les mécanismes économiques (type compensation carbone) dans le bilan des émissions, la compensation ne pouvant être une réponse durable dans le temps.

- Elargir l'étude à d'autres aéroports et élaborer des indicateurs clés à définir en concertation.

- Accompagner les aéroports dans le cadre d'une démarche d'engagement volontaire.

- Impliquer les passagers en les informant systématiquement de l'impact environnemental généré par les vols.

Face à l'urgence climatique, il convient d'engager une réflexion collective sur la façon d'aborder la question de la transition en s'inspirant des trois piliers définis par le GIEC : la sobriété, l'efficacité et le report.

#### **Questions et observations :**

- Emissions en valeur absolue et prise en compte du cycle LTO

Les associations demandent une modification législative pour que le bilan des émissions des aéroports soit établi en valeur absolue (les riverains respirent une pollution qui augmente en valeur absolue et non en valeur relative) et non en intensité comme actuellement. Elles demandent également

que ce même bilan inclue a minima les émissions du cycle LTO des avions (roulage, décollage et atterrissage < 3000 pieds) et non uniquement le roulage des aéronefs comme c'est le cas dans le bilan actuel. C'est d'ailleurs ce périmètre (cycle LTO inclus) qui est utilisé par Airparif dans ses évaluations d'émissions polluantes et par l'Airport Carbon Accreditation niveau 3 que souhaite obtenir le Groupe ADP (Mme Brochet).

- Pollution locale et impact climatique global

Pour M. Fouchet (FNAM), il convient de distinguer la pollution locale (NOx, particules fines) des gaz à effet de serre (GES), ces deux sujets méritant d'être traités de manière différenciée. Ce serait une erreur méthodologique de vouloir rapporter à la France, comme suggéré dans le rapport, les vols internationaux dont les émissions sont par nature internationales, les gaz à effet de serre ne s'arrêtant pas aux frontières.

- Les actions de l'Etat pour améliorer la situation : Comment le gouvernement compte-t-il répondre aux préconisations de l'ADEME ? (M. Kruissel) Pourquoi ne pas taxer le transport aérien qui est aujourd'hui avantagé au détriment du ferroviaire plus propre ? (M. Sureau)

Sans prétendre à l'exhaustivité, Mme Martin (DGAC) précise que l'action de Etat s'exerce à plusieurs niveaux :

- Améliorer l'inventaire des émissions gazeuses en travaillant avec les AASQ.
- En ce qui concerne les GES, travailler au plan européen et international pour limiter les émissions de GES à travers notamment le CORSIA et l'ETS.
- Pour le long terme, travailler au sein de l'OACI sur l'évolution des normes et au niveau français encourager la recherche sur les ruptures technologiques (hybridation, hydrogène, etc.)
- Développer à plus court terme l'utilisation de biocarburants par le transport aérien (feuille de route en cours d'élaboration).

Si on va vers une taxation de l'aérien, celle-ci elle doit se réfléchir à l'échelle européenne voire internationale pour ne pas créer de distorsion de concurrence

- La maîtrise de la croissance du trafic aérien et le projet T4

M. Blazy (CA Roissy-Pays-de-France) et M. Mulochot (Roso) soulignent que le rapport de l'ADEME évoque comme levier d'action, pour limiter les émissions, la "maîtrise de la croissance du trafic aérien". Cette solution paraît difficilement compatible avec le projet T4 fondé sur une croissance du trafic aérien.

Pour M. Almosni (ADEME), il faut distinguer la croissance du trafic et les mouvements d'avions : sur la période 2010-2025, une partie de la croissance du trafic s'est faite par optimisation du taux de remplissage des avions. Toutefois, compte tenu de l'urgence climatique, toutes les alternatives doivent être étudiées et le paramètre de la maîtrise du trafic devrait être mis sur la table de façon concertée.

- Les contributions respectives aux émissions des avions et des engins de piste (question de M. Barrier CA Val Parisis)

M. Almosni (ADEME) rappelle que l'ADEME, pour la partie avions proprement dite, conformément aux dispositions législatives et réglementaires, n'a évalué que les émissions des avions dans leur phase de roulage. Le détail des contributions des différentes sources d'émissions est précisé dans le rapport. En gros, les avions au roulage + APU contribuent à plus de 80 % des gaz à effet de serre et aux trois quarts des émissions de dioxyde d'azote ainsi qu'à la plus grande partie des particules en suspension. Pour situer les ordres de grandeur, M. Almosni (ADEME) précise que les émissions évaluées dans le rapport ne représentent que 5 % des émissions du secteur aérien.

#### 4. Rapport sur l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP 2018)

M. Van Reysel (DGAC) présente les résultats de l'IGMP 2018.

Confirmant la baisse continue de l'IGMP depuis 2012, la valeur de l'IGMP est de nouveau en baisse de -0,7pts en 2018 par rapport à l'an dernier en dépit d'une légère hausse des mouvements (+1,1 %).

Si l'IGMP des atterrissages augmente légèrement (+1 %) en 2018, celui des décollages enregistre une forte baisse (-4,1 %).

La baisse de l'IGMP s'explique par la modernisation des flottes, c'est-à-dire par l'augmentation des avions dont la marge acoustique est égale ou supérieure à 13EPNdB.

#### Questions et observations

- Les élus et les associations dénoncent l'utilisation de l'IGMP comme mesure du bruit subi par les riverains.

Pour ceux-ci, l'IGMP n'est qu'une énergie sonore moyennée qui ne mesure que la puissance sonore des avions et non la gêne sonore ressentie par les riverains. Les riverains sont perturbés en matière sonore par deux éléments : les pics de bruit (émergence sonore) et la fréquence de passage des avions. Pour ces raisons, il conviendrait d'utiliser des indicateurs événementiels (NA65, LAMax, etc.) prenant en compte ces deux paramètres.

Ils soulignent le choix déterminant de l'indice pour mesurer de nouvelles procédures (ex : les descentes douces) ou un projet comme le T4.

- Mme Martin (DGAC) entend les critiques et les limites de l'IGMP mais rappelle que l'IGMP a l'avantage d'avoir une série longue de données permettant de suivre l'évolution de l'énergie sonore dans le temps. Le sujet de l'utilisation d'indicateurs complémentaires (NA, Harmonica) est travaillé en Comité Permanent et au sein du Conseil National du Bruit.

### **5. Conséquences des futurs travaux de la piste 3**

M. Mathieu (Groupe ADP) rappelle le contenu des travaux de la piste 09L/27R ainsi que le calendrier de réalisation.

Puis M. Berolatti (DGAC) précise les conséquences en termes d'exploitation des travaux :

- Utilisation de la piste 09R/27L en mode banalisé (décollages et atterrissages) pendant la durée des travaux (20 juillet-11 octobre 2020)
- Report des pointes de trafic sur le doublet sud, étant précisé que l'ordre de grandeur de ce report ne devrait pas excéder la baisse de capacité de la piste (< 10 %).

M. Mathieu (Groupe ADP) complète le propos en indiquant que le programme de trafic sera déposé à compter du 31 janvier 2020 et qu'une plaquette d'information sera réalisée à destination des riverains.

En réponse à une question, M. Mathieu (Groupe ADP) indique que la période de l'été pour réaliser les travaux avait été choisie pour éviter les épisodes de pluie déconseillés pour les travaux d'enrobés.

### **6. Retour sur la concertation du projet Terminal 4**

#### **→ Présentation par M. Charritat (Groupe ADP)**

M. Charritat (Groupe ADP) rappelle que, dès août 2019, le Groupe ADP avait rendu publics 29 engagements issus de la concertation.

Il fait un zoom sur les trois éléments suivants :

#### Les 6 engagements relatifs au Bruit et à la Santé

M. Charritat détaille le contenu des 6 engagements et, pour chacun d'eux, fait le point des mesures prises :

Engagement n°1 : réaliser une approche équilibrée pour restreindre la nuit les vols de marge inférieure à 13 EPNdB : *la phase de consultation des prestataires est lancée, l'étude aura lieu au 1<sup>er</sup> semestre 2020 sur Orly, puis sur Roissy.*

Engagement n°2 : faciliter la prise en charge des dossiers d'insonorisation : *Numéro Vert, permanences dans les MDE.*

Engagement n°3 : améliorer l'information en CCE : *le travail sur les indicateurs de bruit complémentaires est engagé au sein du Comité permanent, NA62 publié par le Laboratoire ADP.*

Engagement n° 4 : actualiser la prévision de l'IGMP avec une stabilisation au niveau de 2017 : *l'IGMP 2019 sera publié en avril/mai avant l'enquête publique.*

Engagement n°5 : publier les données actualisées sur les prix de l'immobilier : *travail en cours avec la Chambre des notaires et les syndicats d'agences immobilières, publication dans entrevoisins.org au 1<sup>er</sup> trimestre 2020.*

Engagement n°6 : améliorer les connaissances et la prise en compte des problématiques de santé environnementale : *cf infra projet ANIMA.*

#### Le projet ANIMA

Il s'agit d'un projet international, regroupant une vingtaine de pays et mobilisant plus de 7 M€ ayant pour objectifs de mieux comprendre les facteurs non acoustiques de la gêne et de promouvoir les bonnes pratiques pour améliorer la qualité de vie des riverains.

*Des "focus groups" ont été organisés avec des riverains de Paris-CDG. Tables rondes prévues fin du 1<sup>er</sup> semestre 2020.*

#### Le Terminal zéro déchet

Le projet est de faire du T4 un Terminal zéro déchet dans lequel le recyclage par valorisation matière, et non par incinération, atteint 90 %. Aujourd'hui, il n'existe pas en France de bâtiment intégrant cette contrainte. Le Groupe ADP s'engagera dans une démarche de certification avec des procédures de suivi et de contrôle.

#### **➔ Questions et observations**

##### • Un projet déraisonnable aux conséquences désastreuses

Pour M. Houbart (Cirena) le T4 est un "projet pharaonique", l'équivalent d'un "Orly supplémentaire" à Roissy, qui aura des conséquences désastreuses pour les populations. Le T4, c'est : 500 vols supplémentaires par jour, un surplus énorme de pollution, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores pour 1,4 million de Franciliens, ainsi que des coûts externes estimés à 7 Md€ non pris en compte (décote immobilière, impacts sur la santé, etc.). Les 40 000 emplois supplémentaires annoncés sont aléatoires et surestimés et les propositions alternatives des associations n'ont pas été étudiées. En conséquence, les associations demandent l'abandon de ce projet dangereux et inutilement coûteux. Elles demandent également l'abandon de la privatisation du Groupe ADP qui ne fera que multiplier les nuisances pour maximiser les profits. Il demande à M. le Préfet de relayer son message à Mme la Ministre des Transports.

M. le Président souligne que la présente Commission est un lieu de débats dont la teneur est remontée aux autorités concernées. Il prend l'engagement de transmettre à la Ministre en responsabilité et aux plus hautes autorités de l'Etat le message exprimé.

##### • C'est au Gouvernement de répondre

M. Blazy (CA Roissy-Pays-de-France) trouve paradoxal d'abandonner le projet Europa City au nom de l'Environnement mais d'autoriser dans le même temps le projet T4. Surtout M. Blazy déplore que ce soit la DGAC et non le Gouvernement directement qui ait répondu aux questions de la CNDP. Les réponses de la DGAC qui représente l'Etat, sur l'éventualité d'un couvre-feu total ou partiel ou de restrictions opérationnelles du trafic de nuit, montrent à l'évidence qu'il n'y aura pas de débat.

##### • La question de l'artificialisation des sols

M. Redon (Environnement 93) pose la question de l'application de la directive de juillet 2019 sur l'artificialisation des sols dans le Val d'Oise dans le cadre du projet T4. Il regrette par ailleurs que l'objectif du terminal zéro déchet ne soit pas étendu à l'ensemble des sites d'Aéroports de Paris.

Sur l'artificialisation des sols, sujet important, M. le Président indique qu'il n'a pas d'information particulière, le projet T4 ayant lieu en Seine-et-Marne et non sur le Val d'Oise. Mais il interrogera sur ce point le préfet de Seine-et-Marne.

- La question des mobilités

M. Sureau (MNLE) déplore l'absence de véritables réponses aux problèmes cruciaux de mobilités qui seront encore aggravés par le T4 dans le Val d'Oise et en Seine-et-Marne. Les réponses évoquées ne sont pas opérantes (ex : le CDG Express sans arrêt dans les départements concernés, les bus qui ne pourront pas circuler sur des routes saturées)

Sur ce même sujet des mobilités, M. Mulochot (Roso) souligne la nécessité de prévoir des arrêts sur le projet de tronçon TGV Creil-Roissy si l'on veut répondre au besoin de déchargement du réseau routier. M. Aumas (CD 95) demande la réactivation du projet de "barreau de Gonesse". Et M. Dubois (Montgé-en-Goële) demande que les gares (ex: Mesnil-Amelot) soient dotées de parkings gratuits.

M. le Président reconnaît que la saturation des modes de transport particuliers dans cette zone géographique souligne l'urgence d'accélérer les chantiers de transports collectifs. C'est un sujet qui sera relayé auprès de M. le Préfet de Région en charge de ce dossier.

- Urbanisation et PEB

M. Stemmer (Ville et Aéroport) voit une incohérence à forcer la main aux communes actuellement peu urbanisées du Nord de la Seine-et-Marne à développer des projets immobiliers sous peine de fortes pénalités (problème des seuils de logements sociaux) alors que ces mêmes communes vont être de plus en plus survolées. On est en train de créer des problèmes comme ceux que connaît aujourd'hui l'Est du Val d'Oise.

Pour M. Carsac (FNE IDF), le sujet évoqué soulève la nécessité d'étendre le périmètre des PEB pour protéger les populations. Pour M. Houbart (Cirena), le PEB ne sert pas à grand-chose, notamment pour la zone D, seul le PGS permet de mettre en place des plans d'insonorisation.

Pour M. Sureau (MNLE 77), de façon plus générale, l'activité économique générée par le T4 va se faire sans avoir répondu aux questions d'urbanisation et de transports.

- Le projet T4 et la santé :

Mme Lecomte (Advocnar) souligne que depuis plus de 20 ans les décisions prises se font contre la santé et la vie des riverains. Les décisions sont déconnectées de la réalité (ex : la mesure du bruit). Et le projet T4 se situe dans cette logique.

- Engagements Bruit et approche équilibrée

Mme Brochot (FNE) déplore qu'un seul moyen soit envisagé (la suppression des avions bruyants) pour maintenir la valeur de l'IGMP à 2017. Or, le règlement 598-2014 sur l'approche équilibrée dit bien que c'est un éventail de mesures qui doit être étudié et non une mesure unique.

M. Charritat (Groupe ADP) conteste cette interprétation : l'étude d'approche équilibrée sera faite par un consultant extérieur en basant son analyse sur les 4 piliers définis par le règlement européen (réduction du bruit à la source, les trajectoires et les procédures, la gestion de l'urbanisation, les restrictions opérationnelles). M. Charritat (Groupe ADP) ne peut à l'avance connaître les conclusions de l'étude qui sera faite.

Mme Brochot (FNE) déplore que les engagements Bruit pris par ADP soient des engagements qui avaient déjà été pris avant le projet de T4 et qu'un seul indicateur soit envisagé pour surveiller l'évolution des nuisances sonores (l'IGMP). Par ailleurs, pour l'étude d'approche équilibrée, le règlement 598-2014 dit bien que c'est un éventail de mesures qui doit être étudié et non une mesure unique.

M. Charritat (Groupe ADP) conteste cette interprétation : l'objectif de réduction du bruit est partagé par tous mais ADP n'est pas en mesure de dire qu'elle sera le niveau de réduction en 2038. L'IGMP est le seul indicateur réglementaire existant pour suivre l'évolution. Concernant l'étude d'approche équilibrée, elle sera faite par un consultant extérieur qui appuiera son analyse sur les 4 piliers définis par le règlement européen (réduction du bruit à la source, les trajectoires et les procédures, la gestion de l'urbanisation, les restrictions opérationnelles). D'autres mesures seront donc bien étudiées mais M. Charritat (Groupe ADP) ne peut à l'avance connaître les conclusions de l'étude qui sera faite.

- Le projet T4 et l'emploi

M. Devauchelle (CA Pays-de-Meaux), maire de Saint-Souplets regrette que le débat sur le projet T4 ne soit instruit qu'à charge. S'il comprend les critiques faites au projet (insuffisance des infrastructures routières et ferroviaires, problèmes de santé), il conviendrait toutefois de tenir compte des opportunités d'emplois offertes par le pôle de Roissy, aussi bien en emplois peu qualifiés que très qualifiés.

## 7. Questions diverses

- Trafic 2019 de Paris-CDG

M. Hunault (Arec) a lu sur le site du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire que le trafic 2019 de Paris-CDG se situerait au-delà des 500 000 mouvements, en augmentation de près de 4,5 % par rapport à 2018.

Le trafic de Paris-CDG en nombre de mouvements sera communiqué à la prochaine CCE mais a priori les chiffres avancés semblent surprenants (réponse M. Mathieu – Groupe ADP)

- Evaluation quinquennale des hypothèses des PGS et PEB

Mme Brochot (FNE) demande que ce point soit traité à la prochaine CCE.

- Les 10 M€ supplémentaires de TNSA promis lors des Assises du Transport Aérien

Mme Brochot (FNE) demande si les ressources de TNSA seront augmentées de 10 M€ en 2019 comme cela a été annoncé lors des Assises Nationales du Transport Aérien par Mme la Ministre.

Mme Martin (DGAC) indique que l'augmentation annoncée est obtenue par le relèvement tarifaire de juillet 2019 sur 3 plateformes et par la réduction de la marge de précaution prise pour éviter de dépasser le plafond de TNSA de 55 M€ (la marge de précaution est passée de 10M€- imposés jusqu'alors par la direction du budgets à 1 M€). Cela étant, l'augmentation prévue ne sera atteinte qu'en année pleine en 2020 puisque la hausse tarifaire est intervenue mi-2019 ne joue donc que sur une partie de l'année.

- Le projet de fusion des PEB et PGS de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget

Mme Brochot (FNE) demande que les éléments de cartographie et de calendrier de la fusion soient communiqués aux membres de la CCE.

M. le Président s'engage à transmettre une réponse dès le prochain Comité Permanent sans attendre la prochaine réunion de la CCE.

\*  
\* \*

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président remercie vivement les membres de la Commission pour la qualité des échanges.

Au-delà des opinions portées sur le projet de Terminal 4, M. le Président retient, entre autres, de la réunion la nécessité de faire évoluer les indicateurs de mesure du bruit pour qu'ils tiennent mieux compte du ressenti des populations. Il réaffirme par ailleurs son engagement à relayer les messages et demandes exprimés.

*(La séance est levée à 18 heures 20)*