

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



Vendredi 18 décembre 2020

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 3 décembre 2019	3
2. Installation du nouveau collège des élus et désignation des nouveaux membres du Comité Permanent.....	3
3. Point sur l'évolution du trafic aérien (Groupe ADP) : nombre de vols, état des lieux de contrôles sanitaires	4
4. Rapport sur l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP 2019).....	7
5. Etat d'avancement du projet de descentes continues H24 : présentation de l'évaluation opérationnelle de début d'année 2021	7
6. Qualité de l'air (bilan 2019) et résultats de la campagne de mesures 2019 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget	9
7. Point sur la directive 2002/367 sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit.....	10
8. Questions diverses	
Projet de Terminal T4 et des développements de l'aéroport Paris-CDG.....	12

Faute de quorum à 10 heures, M. le Président Amaury de Saint-Quentin, Préfet du Val d'Oise, conformément aux dispositions du règlement intérieur, convoque à nouveau la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG à 10 heures 30 (sans obligation de quorum).

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 3 décembre 2019

Le projet de compte rendu de la séance du 3 décembre 2019 est approuvé par les membres élus de la Commission, moins une abstention.

2. Installation du nouveau collège des élus et désignation des nouveaux membres du Comité Permanent

M. le Président rappelle les compétences et la composition du Comité Permanent, émanation de la CCE (article R.571-78 du Code de l'Environnement).

Les candidatures proposées pour chacun des trois collèges sont les suivantes :

Collège des élus

<u>Titulaires</u>	<u>Suppléants</u>
François Asensi Maire de Tremblay-en-France	Bruno Macé CC vallée de l'Oise et des 3 Forêts
Jacques Renaud CC Carnelle Pays-de-France	Jean-Christophe Poulet CA Val Parisis
Stéphane Devauchelle CA Pays de Meaux	Régis Sarazin CA Pays de Meaux
Jean-Pierre Blazy CA Roissy Pays de France	Alain Aubry CA Roissy Pays de France
Gilles Lécole CU Grand Paris Seine-et-Oise	Patrick Meunier CU Grand Paris Seine-et-Oise
Didier Debrit Mairie de Charny	Xavier Ferreira Mairie de Charny

Collège des professionnels de l'aéronautique

<u>Titulaires</u>	<u>Suppléants</u>
Vincent Etchebehere Air France-KLM	Dominique Granville Air France-KLM
Amélie Lummaux Groupe ADP	Mathieu Cuip Groupe ADP
Anaïs Bensai FNAM	Léa Dallet CSTA
Philippe Guittet ASL Airlines	Julien Ducoup FedEx
Marc Houalla Groupe ADP	Edouard Mathieu Groupe ADP
Yves Ezanno BAR France	Sven Paesschierssens EasyJet

Collège des associations

Titulaires

Philippe Houbart
Cirena

Françoise Brochot
FNE IDF

Christian Doreau
Onasa

Jean-Paul Hunault
Arec

Benoît Penez
FNE 77

Pascal Bélingard
Advocnar

Suppléants

Dominique Lazarski
Roso

Jean-Marie Baty
MNLE 93

René-Augustin Bougourd
Environnement 93

Marcel Boyer
Arec

Franck Sureau
MNLE 77

Jean-Marie Buteux
Dirap

M. le Président soumet ces listes de candidats (titulaires et suppléants) au vote de la Commission qui les approuve à l'unanimité.

3. Point sur l'évolution du trafic aérien (Groupe ADP) : nombre de vols, état des lieux de contrôles sanitaires

→ Présentation

Éléments clés de l'activité 2020 (sur les 10 premiers mois de l'année) soulignés par M. Mathieu (Groupe ADP) :

- Une chute brutale du trafic du fait de la crise sanitaire : -68,3 % de baisse des passagers transportés et -54,4 % de baisse du nombre de mouvements.

- une dégradation significative en conséquence de l'emport (-22 %) contrastant avec la progression de celui-ci ces dernières années.

- l'analyse mensuelle du trafic montre une légère reprise du trafic en juillet et août. En novembre, avec le 2^{ème} confinement, le trafic passagers subit à nouveau une baisse substantielle de -88 %.

- Tous les faisceaux géographiques sont touchés par la crise, mais tout particulièrement le faisceau asiatique et le faisceau nord-atlantique. La baisse du trafic Drom-Com et national est un peu moins marquée.

- La baisse d'activité touche également les vols de nuit (-31 % en mouvements et -75 % en passagers). La légère augmentation de la part des vols de nuits dans le total des mouvements s'explique par la baisse relativement moindre de l'activité cargo en 2020 (-20 %) comparativement à l'effondrement de l'activité passagers.

- Les pourcentages des vols opérés de nuit sans créneau continuent de fortement baisser (moitié moins pour les départs de nuit, un tiers en moins pour les arrivées de nuit), témoignant du travail important réalisé avec et par les compagnies.

- La répartition des mouvements par doublet et configuration reste cohérente avec celle de l'année précédente. En dépit de la crise, les fermetures de doublet ont été opérées de façon équilibrée.

M. Mathieu (Groupe ADP) tient à souligner l'extrême difficulté, dans le contexte actuel, pour les acteurs du secteur aérien d'avoir une visibilité sur l'activité future, ne serait-ce qu'à court terme.

Enfin, en complément des informations transmises sur le déploiement des dépistages Covid-19 à Paris-CDG, M. Mathieu indique que le centre de dépistage en correspondance est désormais ouvert au sein de la salle d'embarquement du T2E.

Au terme de la présentation, M. le Président ouvre le débat aux questions et observations des participants.

→ **Questions et observations :**

• la forte progression des vols en 2019 (+4,2 %)

M. Houbart (Cirena) s'étonne de cette forte progression en 2019 contrastant avec un *trend* d'augmentation plus modéré les années précédentes. Cette progression ne s'explique-t-elle pas par des reports de vols d'Orly sur Roissy ?

M. Mathieu (Groupe ADP) confirme que l'augmentation s'explique en grande partie par les reports des vols d'Orly sur Roissy du fait des travaux sur la piste 3 de Paris-Orly. Le nombre de vols reportés est d'environ 10 000 à 11 000 vols.

M. Houbart (Cirena) regrette l'absence d'évaluation de ces reports de vols qui donne à penser que le trafic de Paris-CDG est en forte augmentation. Pour M. Houbart, cette absence de précision n'est pas neutre dans le contexte du projet T4.

M. Mathieu (Groupe ADP) précise que le Groupe présente des chiffres bruts tels qu'ils se présentent « sans trituration ». L'évaluation exacte des reports est par ailleurs impossible à effectuer car la programmation des vols des compagnies se fait en amont en fonction de multiples paramètres. L'évaluation du nombre de vols reportés sera confirmée à la prochaine CCE.

• Les résultats de l'activité 2019 sur 12 mois

Mme Brochot (FNE IDF) demande à avoir communication de l'activité 2019 sur 12 mois et non pas seulement sur 10 mois comme dans les documents présentés.

M. Mathieu (Groupe ADP) indique que ces résultats sont d'ores et déjà disponibles. Il fait observer que cette présentation sur 10 mois a été faite pour répondre à une demande exprimée lors d'une précédente CCE d'éclairer des périodes comparables.

Il est acté que les résultats sur 12 mois de l'année 2019 seront joints au présent compte rendu.

Il est signalé aussi que les résultats sont disponibles également sur le site de la DGAC.

• Demande d'informations sur le fret aérien

Mme Brochot (FNE IDF) fait le constat que le fret aérien est une composante importante des vols de nuit et que les pourcentages des vols de nuit sont en augmentation dans le total des vols.

Dès lors, Mme Brochot (FNE IDF) souhaiterait avoir des éclairages complémentaires sur cette activité de fret et notamment sur les points suivants :

- le tonnage de fret transporté par an avec le détail du tonnage transporté sur les vols tout cargo.

- le tonnage de fret et le nombre de vols tout cargo par compagnie et par opérateur de fret à Paris-CDG.

- la part du e-commerce dans ce fret aérien de Roissy en nombre de vols et en tonnage.

- avoir des informations actualisées sur l'activité de FedEx et de DHL sur la zone aéroportuaire de Paris-CDG.

- un point sur le retrait des avions bruyants des compagnies de fret aérien basées à Paris-CDG.

M. Mathieu tient à rappeler que les vols de fret aérien sont en diminution en valeur nominale en 2020.

Il indique qu'il apportera à la prochaine CCE des précisions sur l'activité cargo. Il mentionne d'ailleurs que le tonnage cargo opéré mensuellement est publié sur le site d'ADP.

Par contre, M. Mathieu ne peut s'engager sur les autres points d'information demandés qui peuvent relever de la propriété commerciale des compagnies.

Mme Brochot (FNE IDF) insiste pour avoir la part du tout cargo et la part du fret qui voyage avec les passagers en nombre de mouvements.

- L'activité de la plateforme et l'emploi sur les territoires

M. Loup (VOE) souhaiterait que des éclairages précis soient apportés sur l'impact de l'activité aérienne sur les emplois générés sur les territoires. C'est un enjeu très important dans les débats. Or, on ne dispose aujourd'hui que d'informations incomplètes et variables selon les sources.

M. le Président précise que si le Groupe ADP peut fournir des données d'emplois relatives à ses plateformes, tenter de déterminer les emplois directs et indirects sur les territoires générés par l'activité aéroportuaire et aérienne relève d'études très complexes et approfondies. Il n'est pas sûr d'ailleurs que la Commission soit l'enceinte la plus adaptée pour traiter de ce sujet.

- le projet d'arrêté concernant les arrivées de nuit sans créneau

Mme Brochot (FNE IDF) rappelle que Mme Borne s'était engagée à réglementer les arrivées de nuit sans créneau de façon à ce que ces vols puissent être sanctionnés par l'ACNUSA. Qu'en est-il de ce projet ?

Mme Martin (DGAC) précise qu'un gros travail est en cours sur le sujet. Cette réglementation des arrivées de nuit doit passer par une étude « d'approche équilibrée » puisqu'il s'agit d'une nouvelle restriction. L'étude n'a pas encore été lancée.

Pour Mme Brochot (FNE IDF), la notion d'approche équilibrée n'est pas pertinente sur ce sujet dans la mesure où il s'agit de réparer une omission du dispositif de 2003 qui ne sanctionne que les seuls départs sans créneau.

La DGAC ne partage pas cette appréciation, il s'agit bien d'une nouvelle restriction. Mme Martin (DGAC) réitère que tout est mis en œuvre pour aboutir à cette réglementation et, dans l'intervalle, le comité de suivi fait un travail considérable auprès des compagnies pour réduire les arrivées de nuit sans créneau.

M. Hunault (Arec) rappelle que des vols de nuit devant aboutir normalement à Orly se déportent sur Roissy du fait de l'absence de sanction.

- Vols de nuit, avions bruyants et marge cumulée

Pour M. Stemmer (Villes & Aéroport), l'important est d'empêcher les avions les plus bruyants de voler la nuit. La nuisance sonore des avions est aujourd'hui appréciée par la « marge cumulée », qui détermine la performance acoustique d'un avion dans sa catégorie mais non dans l'absolu. De ce fait, il peut arriver parfois qu'un avion plus bruyant qu'un autre dispose d'une meilleure « marge cumulée », ce qui le classera, contre toute raison, dans un groupe acoustique plus favorable (M. Stemmer en fait la démonstration en comparant un B777 avec un A320). Pour éviter ce type d'inconvénient, il conviendrait, selon M. Stemmer, de prendre les 3 valeurs de certification que possède tout aéronef.

Mme Martin (DGAC) donne raison à M. Stemmer sur l'existence d'exceptions. Mais elle rappelle que la marge cumulée est un outil de référence que l'OACI demande d'utiliser. La marge cumulée demeure globalement un bon indicateur, même si la DGAC poursuit sa réflexion sur le sujet évoqué.

M. Carsac (FNE IDF) estime anormal que les indicateurs de bruit soient conçus par la profession aéronautique. La « marge cumulée », comme l'IGMP (*cf point suivant*), mesure les progrès réalisés selon l'optique de l'avionneur et non selon le ressenti des riverains.

4. Rapport sur l'indicateur global mesuré pondéré (IGMP 2019)

→ Présentation

M. le Joly (DGAC/STAC) présente les résultats de l'IGMP 2019 (*cf document distribué pour l'analyse des résultats*).

Les principales conclusions pour l'année 2019 sont les suivantes :

On observe une légère hausse de +0,4 point de l'IGMP en 2019 (66,7 en 2019 versus 66,3 en 2018). Cette hausse s'explique principalement par l'augmentation du trafic aérien (+3,4 %).

La modération de la hausse résulte de deux facteurs atténuateurs :

- la poursuite de la modernisation des flottes d'avions par les compagnies ;
- la variation de la répartition des mouvements selon les 3 périodes de la journée (jour/soirée/nuit) : en effet, l'augmentation des mouvements le jour (+3,6 %) et pendant la soirée (+5 %) est sensiblement plus marquée que celle de la nuit (+0,2 %). Cela entraîne en 2019 une baisse de la part des mouvements de nuit dont la contribution sonore est la plus importante.

En 2009 et 2011, années de fort trafic (plus de 500 000 mouvements), les valeurs de l'IGMP étaient nettement plus élevées (85,6 en 2009 et 81,4 en 2011) qu'en 2019 (66,7). Cela témoigne de la réduction des nuisances sonores autour de la plateforme et notamment de l'effort de modernisation des flottes.

→ Questions et observations

M. Stemmer (Ville & Aéroport) souligne une nouvelle fois que, si l'IGMP est le résultat d'un calcul mathématique parfaitement exact et rigoureux, il n'est représentatif que d'une énergie sonore moyennée et non de la gêne subie par les riverains. Pour illustrer ce fait, à titre d'exemple, M. Stemmer fait observer que si une compagnie réussissait à diminuer de 3 décibels l'énergie sonore de sa flotte d'avion par an, elle pourrait doubler son trafic.

Les représentants des riverains appellent de leurs vœux le remplacement ou l'ajout d'un indicateur événementiel prenant en compte les pics de bruit et la fréquence des vols (tels Harmonica ou l'IGS). M. Carsac (FNE IDF) précise que la loi LOM impose la prise en compte d'indicateurs événementiels comme mesure de la gêne sonore des TGV. Il est donc souhaitable et probable que l'aérien suive cet exemple.

La DGAC, qui participe aux travaux du CNB, est tout à fait ouverte à poursuivre la réflexion sur la mise au point d'un indicateur événementiel additionnel. Mme Martin (DGAC) indique toutefois qu'il serait souhaitable de conserver l'IGMP qui, au-delà de ses insuffisances, présente toutefois l'avantage important d'offrir une série longue de données permettant de suivre l'évolution du bruit dans le temps.

Au terme de la discussion, il est acté qu'un point d'avancement sera fait sur l'indicateur Harmonica au prochain Comité Permanent.

5. Etat d'avancement du projet de descentes continues H24 : présentation de l'évaluation opérationnelle de début d'année 2021

→ Présentation

M. Berolatti (DGAC-DSNA) annonce que, malgré la crise sanitaire, le calendrier a été respecté et les travaux de préparation de l'évaluation opérationnelle (*live trials*) finalisés.

Il rappelle les conditions de l'évaluation opérationnelle :

- une seule configuration sera testée : configuration par vent d'Ouest sur le doublet Nord de Paris-CDG.

- une expérimentation de 3 mois de janvier à mars 2021 à raison de 5 à 6 heures par jour.
- 24 contrôleurs aériens ont été spécifiquement formés aux nouvelles procédures pour se relayer pendant la durée de l'évaluation opérationnelle.

Puis, il précise les enjeux de l'évaluation :

- Tester la viabilité opérationnelle des procédures.
- Vérifier la précision du suivi des trajectoires. Ce point est un élément clé pour alimenter l'étude de sécurité.
- objectiver les gains environnementaux attendus des nouvelles procédures grâce à des mesures de bruit qui seront effectuées par la Mission Environnement en coordination avec Bruitparif.

Enfin, M. Berolatti (DSNA) indique que les travaux sur le dispositif complet (à horizon 2023) se sont poursuivis. Il met à disposition des membres de la Commission une plaquette de cartes montrant, dans chacune des configurations, la situation actuelle et la situation cible avec la mention des gains attendus (altitudes et volume des populations survolées). M. Berolatti (DSNA) attire l'attention des participants sur le relèvement des altitudes et la moindre dispersion des vols dans ce nouveau dispositif de descente continue.

Il prévient la Commission que ces cartes ne doivent pas être considérées comme la « copie finale » de la DSNA mais plutôt comme un dispositif cible pour avoir une meilleure appréciation du projet final.

En conclusion de sa présentation, M. Berolatti précise les dates clés du calendrier :

- 2021 : 3 mois de test pour l'évaluation opérationnelle.
- 2022 : concertation environnementale suivie fin 2022 / début 2023 de la réalisation d'une enquête publique.
- 2023 : mise en service en deux étapes.

→ **Questions et observations**

- M. Houbart (Cirena) relève, à 1 200 mètres en face à l'Est, le gain considérable en populations survolées (-300 000 personnes) grâce à la procédure de descente douce.

- *Y aura-t-il un retour des populations à l'issue de l'évaluation opérationnelle ? (M. Houbart - Cirena)*

M. Trassart (DSNA) : Les 20 maires, correspondant aux 20 stations de mesure qui seront déployées, ont été mis dans la boucle et prévenus du contenu de l'opération par courrier. Mais la situation sanitaire n'a pas permis de faire une information sur place dans les communes.

- *A combien de kilomètres de la plateforme sur le doublet sud les effets de la descente continue seront-ils perceptibles par la population survolée ? Car la population survolée la plus nombreuse se situe à moins de 20 km de l'aéroport ? (Mme le Comte - Advocnar)*

M. Berolatti (DSNA) : Les bénéfices attendus de la descente continue seront perceptibles en amont de l'interception de l'ILS, donc à une distance au-delà des 20 kilomètres.

M. Houbart (Cirena) : Les populations survolées les plus nombreuses ne sont pas proches de l'aéroport mais se situent précisément entre l'axe ILS et 50 km.

- *A quelle altitude se fera l'interception de l'ILS ? (M. Stemmer – Ville & Aéroport)*

M. Berolatti (DSNA) : Dans le dispositif complet, les altitudes d'interception n'ont pas été modifiées (5 000 et 4 000 pieds). Dès que l'avion est en descente de 4 000 ou 5 000 pieds, on est sur un profil de vol identique à ce qui se fait aujourd'hui. La notion d'altitude d'interception n'a plus exactement la même signification dans la mesure où l'avion est en descente continue depuis parfois 10 000 ou 12 000 pieds. C'est devenu un point de connexion.

• *La descente douce entraînera-t-elle un gain sonore du fait de la réduction de la sortie des traînées ? (Mme Brochot FNE IDF)*

M. Berolatti (DSNA) : On peut espérer de la descente continue une standardisation de la réduction de la vitesse des avions et donc une sortie plus tardive des traînées. Mais il est difficile de le prédire dans la mesure où le pilote garde le contrôle de sa perte d'énergie. C'est justement l'intérêt de l'évaluation opérationnelle de pouvoir préciser ce point.

• *La descente continue va concentrer tous les vols, et donc des nuisances sonores accrues sur les mêmes populations dans les zones de convergence. Il faudrait prévenir ces populations (M. Hunault – Arc)*

M. Berolatti (DSNA) : La dispersion actuelle ne permet pas, pour des raisons techniques, la descente douce. D'où la nécessité d'une moindre dispersion des vols. Il est vrai que les populations, sous les segments de convergence, auront une augmentation des survols dans le dispositif de descente douce. Par contre les avions seront plus hauts et leur poussée moteur moins forte. Par ailleurs, on essaiera de placer ces zones de convergence dans les secteurs les moins impactants. Ce sera l'objet de l'évaluation opérationnelle de mesurer si ces éléments seront suffisants pour absorber la nuisance sonore due à l'augmentation des survols.

• *La descente continue aura-t-elle des effets sur la pollution de l'air ? (Mme le Comte – Advocnar)*

M. Berolatti (DSNA) : on attend de la descente continue une moindre pollution (moteur au ralenti, **moins de mise en puissance des moteurs en palier**).

M. Houbart (Cirena) : Ce gain en réduction d'émissions polluantes profitera à tous, pas seulement aux populations les plus éloignées.

Au terme de la présentation, M. le Président souligne qu'il y aura, au-delà de l'évaluation opérationnelle et au terme des travaux de la DSNA, la réalisation d'une enquête publique pour recueillir l'avis des populations de l'ensemble des territoires concernés.

M. le Président confirme par ailleurs que les informations figurant dans les plaquettes distribuées sont accessibles à tous.

6. Qualité de l'air (bilan 2019) et résultats de la campagne de mesures 2019 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget

→ Présentation par Airparif

Mme Kauffmann, Directrice des Études et de la Prospective (Airparif), aborde les points suivants.

• Bilan 2019 de la qualité de l'Air

Principaux résultats des cartographies obtenues par modélisation :

- Dioxyde d'azote (NO₂) : la valeur limite réglementaire (40 µg/m³) est dépassée sur les axes routiers et au cœur de la plateforme aéroportuaire. Une décroissance est observée au fur et à mesure de l'éloignement du cœur de l'agglomération, de la plateforme aéroportuaire et des principaux axes routiers.

- Particules PM₁₀ : Les niveaux sont plus homogènes que ceux de dioxyde d'azote. La valeur limite journalière (50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an) est respectée sauf à proximité des axes routiers les plus importants. Par contre, la limite préconisée par l'OMS (même valeur à pas dépasser plus de 3 jours/an) est dépassée presque partout en Ile-de-France.

- Particules PM_{2,5} : les niveaux sont également homogènes, avec des valeurs limites réglementaires respectées mais les recommandations de l'OMS sont dépassées.

Globalement, on observe la poursuite de l'amélioration des niveaux de pollution. Ce phénomène n'est pas propre à la zone autour de Roissy mais est général à l'Île-de-France.

- Contribution des activités aéroportuaires et du trafic routier

Principales conclusions :

- oxyde d'azote (NO_x) : la contribution de l'aéroport de Paris-CDG (trafic aérien et activités au sol hors trafic induit) est de l'ordre de 20 à 25 % à 1 km de la plateforme et de 30 à 35 % aux limites de la plateforme. Cela signifie qu'il y a d'autres sources de pollution, notamment le trafic routier.

La contribution du trafic routier est maximale 70 % à proximité de la plateforme et d'environ 30 % dans la zone d'influence des axes routiers (100 à 200 mètres selon l'importance des axes routiers).

La contribution aéroportuaire est variable sur la zone d'étude. Elle est plus importante au cœur de la plateforme et très faible à proximité de l'autoroute A1 compte-tenu de l'ampleur de la contribution du routier sur cet axe.

- PM_{2,5} : la contribution aéroportuaire est limitée à l'emprise aéroportuaire. La contribution de l'activité aéroportuaire aux PM₁₀ est trop faible pour être représentée sur les cartographies.

- Les résultats de la campagne de la campagne de 2019

La campagne de mesures a permis de vérifier la fiabilité du système de modélisation utilisé par Airparif.

Que ce soit en dioxyde d'azote ou en particules, les résultats du modèle sont conformes aux mesures de fond et aux mesures en proximité aéroportuaire. On note une sous-estimation des niveaux modélisés à proximité immédiate du trafic routier.

Par contre, en benzène, on observe une sous-estimation des niveaux calculés par le modèle par rapport aux niveaux mesurés, autant en situation de fond qu'à proximité du trafic routier ou de la zone aéroportuaire. Mais le benzène ne présente pas de particularité sur la zone. Ce polluant ne sera plus suivi dans le cadre de SURVOL.

Puis Mme Kauffmann décrit les méthodes de mesure utilisées – mesures automatiques par camions laboratoires et stations de référence ; mesures par tubes passifs – et le plan d'échantillonnage. Elle signale la collaboration du Groupe ADP pour les mesures sur les plateformes aéroportuaires permettant ainsi de conforter le système de modélisation d'Airparif.

Les conditions météorologiques sont précisées : conditions météo relativement dispersives conformes globalement à ce qui se passe habituellement pendant l'année, avec toutefois une légère carence de vents du Nord-Est qui sont plutôt défavorables pour la pollution.

Puis Mme Kauffmann fait un focus sur les mesures réalisées en dioxyde d'azote : les niveaux à proximité des axes routiers sont les plus élevés ; et sur la plateforme, les niveaux les plus élevés sont au cœur de la plateforme ou à proximité d'axes routiers (gare TGV, zone de fret).

Un zoom sur la partie vieux village de Goussainville très survolé ne montre pas de particularité par rapport aux niveaux de fond sur des zones non survolées. Si les avions contribuent à la pollution générale, il n'y a pas de surpollution spécifique de dioxyde d'azote sous les trajectoires.

En benzène, la valeur limite est respectée partout.

- En perspectives, Mme Kauffmann indique qu'aura lieu une campagne de mesure des particules ultrafines et du carbone suie autour de l'aéroport de Paris-CDG. Cette campagne de mesure a été décalée du fait de l'absence de trafic aérien actuel. Par contre des mesures en situation de fond ont déjà commencé.

En réponse aux questions, Mme Kauffmann précise que les particules ultrafines (< 0,1 µg) pénètrent dans le système sanguin et à ce titre sont suspectées par les experts en santé d'être particulièrement toxiques.

7. Point sur la directive 2020/367 sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit

→ Présentation par la DGAC

Points principaux évoqués par Mme Martin (DGAC) :

- L'objet de la directive 2020/367 :

La nouvelle directive 2020/367 complète la directive 2002/49 relative à la cartographie du bruit et aux plans d'action.

Elle définit les modalités pratiques d'évaluation de l'impact du bruit des transports. Pour le transport aérien, deux types de pathologies sont prises en compte : la forte gêne et les perturbations du sommeil (la cardiopathie ischémique n'est pas encore intégrée du fait du faible niveau de preuve aujourd'hui).

Les formules d'évaluation de l'impact du bruit retenues dans la directive 2020/367 sont celles contenues dans le rapport de l'OMS de 2018 permettant d'estimer le nombre de personnes affectées par les nuisances sonores.

- Méthodologie d'évaluation :

Les formules d'évaluation sont basées sur les relations « dose-effet » à partir des indicateurs suivants : Lden pour l'évaluation de la forte gêne et Lnight pour l'évaluation des perturbations du sommeil. Pour la gêne sonore, cette méthode d'évaluation permet de dénombrer les populations exposées à un niveau de bruit >55 dB(A), par pas de 5 dB(A). Pour les perturbations du sommeil, on retient les populations exposées à un niveau de bruit >50 dB(A), par pas de 5 dB(A).

- Calendrier de mise en œuvre :

Les États membres doivent se conformer à cette nouvelle directive à partir du 31 décembre 2021. Cette échéance est cohérente avec le calendrier relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit (CSB) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). La méthodologie d'évaluation de l'impact sanitaire de la directive 2020/367 sera utilisée lors de l'établissement des CSB et PPBE.

La transposition en droit français de la directive est en cours.

Actuellement la méthode d'évaluation ne prend pas en compte les effets de l'insonorisation des locaux.

- Outils complémentaires d'amélioration des connaissances scientifiques

- Le programme DEBATS est le premier programme de recherche épidémiologique de grande ampleur en France sur les effets du bruit aérien sur la santé des riverains des aéroports. Si des résultats sont encore attendus, le niveau de preuve est jugé suffisant pour confirmer le rôle du bruit aérien sur le sommeil et la santé des populations survolées.

- le rapport de l'ANSES qui est un recueil descriptif de l'ensemble de la littérature scientifique relative aux effets du bruit aérien sur la santé des riverains. Des travaux complémentaires pourraient être menés pour affiner le niveau de preuve des effets sanitaires du bruit.

→ Questions et observations

- Les recommandations de l'OMS

Mme le Comte (Advocnar) regrette que les valeurs préconisées par l'OMS n'aient pas été retenues.

M. Carsac (FNE IDF) se félicite de la prise de conscience par la DGAC de la question du lien entre le bruit et santé mais souligne que le rapport ANSES auquel il est fait allusion reprend à son compte les recommandations de l'OMS s'agissant des niveaux de bruit à ne pas dépasser (Lden 45, et Ln 40). Il fait observer que, dans la zone de Roissy, 270 000 riverains sont encore soumis à des bruits supérieurs au Lden 55.

- Contradiction entre PEB et SRU

M. Stemmer (Ville & Aéroport) souhaiterait que l'on puisse reconnaître aux communes en zone D de PEB la possibilité de mener une politique du logement modérée alors que la loi SRU les contraint actuellement à développer des projets immobiliers sous peine de fortes pénalités en cas de non réalisation des quotas. En cas de développement de l'aérien dans les années à venir, des nouvelles populations vont être soumises à des niveaux de nuisance sonore qui peuvent être relativement forts.

Pour M. Carsac (FNE-IDF), de façon plus générale, le PEB représente « la réglementation du passé » faite pour éviter que les gens ne s'installent, alors que PPBE est la réglementation de l'avenir faite pour diminuer le bruit que les riverains installés subissent. C'est cette nouvelle réglementation qu'il faut développer.

Mme Martin (DGAC) précise que PEB et PPBE sont des outils complémentaires qu'il ne faut pas opposer. Dans la lutte contre le bruit des avions, tous les outils doivent être utilisés : réduction du bruit à la source, politique d'urbanisation et d'insonorisation, procédures de moindre bruit comme la descente continue.

- Les suites de l'étude DEBATS

M. Redon (Environnement 93) demande quelle sera l'influence de l'étude DEBATS sur la transposition de la directive 2020/367.

Mme Martin (DGAC) indique que DEBATS n'aura pas d'influence immédiate sur la transposition proprement dite de la directive 2020/367 mais que cette étude, et plus généralement l'évolution des connaissances, feront naturellement évoluer les textes communautaires et nationaux.

M. Baty (MNLE 93), à la suite des conclusions de l'étude DEBATS, pose la question des propositions et des axes de travail à approfondir au sein de la Commission pour améliorer la situation sanitaire de Roissy.

M. le Président propose d'inscrire ce sujet à l'ordre du jour du prochain Comité Permanent.

8. Questions diverses

Projet de Terminal T4 et des développements de l'aéroport Paris-CDG

- Mme Lummaux, Directrice de l'Environnement et du Développement Durable du Groupe ADP, fait un point rapide de l'état des réflexions sur le projet T4.

Compte tenu de la crise sanitaire et de ses impacts sur le trafic aérien, une réflexion est en cours sur l'ajustement des besoins capacitaires du projet. Cette réflexion n'est aujourd'hui pas achevée. Le Groupe ADP est convaincu de la nécessité du projet de transformation globale de l'aéroport Paris-CDG. Lorsque les réflexions seront achevées, un retour sera fait dans le courant de l'année 2021 pour présentation d'un calendrier ajusté.

- M. Houbart (Cirena), au nom du groupe associatif, réitère son opposition totale au projet. Projet « pharaonique », « inadapté », et plus encore dans le contexte de pandémie actuelle et future, en contradiction avec les engagements environnementaux de la COP 21, M. Houbart demande son annulation.

Il interroge M. le Président sur la réponse des Pouvoirs publics au message du groupe associatif délivré lors de la précédente CCE.

M. le Président confirme que le message a été transmis à M. le Préfet de Région et à M. le Ministre des Transports. Il n'a pas eu de retour sur ce sujet.

M. le Président rappelle que la CCE est une instance de consultation et d'échanges sur les questions environnementales dans le cadre du fonctionnement de la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG. Des réflexions sont en cours sur le projet T4. Pour M. le Président, compte tenu de l'ampleur du projet, de sa nature et de ses enjeux multiples, il semble évident que la position de l'Etat ne sera pas exprimée dans le cadre de l'enceinte de la Commission.

- Mme le Comte (Advocnar) évoque le projet de loi sur le climat qui pose le principe d'interdiction d'extension des aéroports.

M. le Président fait observer que la loi n'est pas adoptée et qu'il n'a pas eu d'information particulière sur ce sujet.

- M. Redon (Environnement 93) évoque à nouveau la question de l'artificialisation des sols et réitère la question posée à la précédente CCE : quel est l'impact sur l'environnement de l'artificialisation des 230 ha du projet T4 ?

Mme Lummaux (Groupe ADP) confirme que les informations sur l'impact environnemental du projet, et notamment sur les aspects artificialisation, désartificialisation, imperméabilisation des sols, seront détaillées dans le dossier d'étude d'impact.

M. Redon demande la feuille de route du préfet de la Seine-et-Marne établie en application de la directive de juillet 2019 sur le sujet de l'artificialisation des sols.

M. le Président indique que ces éléments seront disponibles le jour où le dossier sera mis en partage avec les territoires concernés.

- Sont évoquées à plusieurs reprises par les associations les questions de l'étude d'impact, de l'enquête publique et de la transmission du dossier aux associations.

M. Loup (VOE) évoque le rapport de l'Autorité Environnementale de juillet 2020 demandant une modification du projet. Le projet sera-t-il modifié ? Y aura-t-il bien une enquête publique ? Les associations souhaitent avoir communication de l'ensemble du dossier en amont de l'enquête publique.

M. Carsac (FNE IDF) demande a minima la réalisation d'une étude d'impact basée sur les recommandations de l'OMS (Lden 45 et Ln 40) et les estimations de trafic.

Mme Lummaux (Groupe ADP) précise à nouveau les points suivants :

Le projet d'ADP est un projet de réaménagement global comportant plusieurs volets (investissements capacitaires, énergie renouvelable, refonte des axes de transports...) et une réflexion est en cours sur les besoins capacitaires.

Il y aura bien évidemment une étude d'impact avec en particulier une évaluation des effets du bruit à partir du Lden 45, une analyse de la cohérence avec les enjeux climatiques, une évaluation des émissions polluantes, etc.

Mme Lummaux (Groupe ADP) confirme également qu'il y aura bien une enquête publique. L'enquête publique sera un moment de dialogue et de partage avec les populations concernées. Dans le cadre de l'enquête publique, sera transmis l'ensemble du dossier, comportant notamment les résultats de l'étude d'impact et l'ensemble des réponses d'ADP à l'avis de l'Autorité Environnementale.

M. le Président réitère qu'un projet de cette nature ne peut s'envisager sans une consultation étroite des territoires.

M. Houbart (Cirena) signale que Mme la Maire de Paris et Mme la Présidente de la Région Île-de-France se sont prononcées contre le projet T4.

*

* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président remercie vivement les membres de la Commission pour leur participation et précise que la prochaine réunion du Comité Permanent se tiendra fin mars / début avril.

(La séance est levée à 13 heures 40)