

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

Mardi 18 janvier 2022

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

- 1.Présentation des cartes stratégiques de bruit (CSB) et vote 3
2. Présentation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et vote 6

Après vérification du quorum, M. le Président Dobo-Schoenenberg, Sous-Préfet de Sarcelles, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG à 9 heures 30.

La séance s'est tenue en vidéoconférence via Teams.

En propos liminaires, M. le Président prie la Commission de bien vouloir excuser l'absence de M. Amaury de Saint-Quentin, Préfet du Val d'Oise, aujourd'hui retenu en réunion avec l'ensemble des préfets de la Région Ile-de-France.

Après un bref rappel de l'historique, notamment de la dernière CCE du 7 décembre 2021 qui n'avait pu examiner les projets de CSB et de PPBE à la suite d'une erreur dans l'élaboration des cartes stratégiques de bruit, M. le Président précise que la présente Commission sera exclusivement consacrée à ces deux sujets (CSB et PPBE), les documents modifiés ayant été envoyés à l'ensemble des membres de la CCE.

Enfin, M. le Président ajoute que le compte rendu de la CCE du 7 décembre sera joint à celui de la présente réunion.

1. Présentation des cartes stratégiques de bruit (CSB) et vote

→ Présentation des cartes stratégiques de bruit (DGAC)

M. Vallois (DGAC) rappelle le cadre juridique et le contenu attendu des cartes stratégiques de bruit (CSB).

Puis il détaille les CSB de l'aéroport de Paris-CDG, en rappelant les étapes précédentes, la procédure d'établissement et les caractéristiques de ces cartes.

(Pour une présentation détaillée, cf. en annexe les slides de présentation de M. Vallois).

M. Vallois revient sur la modification du premier jeu de cartes long terme pour corriger une anomalie, à savoir la double application des coefficients de substitution pour les aéronefs qui ne figurent pas dans la base de données de référence (qui permet d'avoir, pour ces aéronefs, des données correspondant à des aéronefs présentant des caractéristiques équivalentes). En raison du changement d'outil utilisé pour la modélisation depuis 2020, les modélisateurs n'avaient pas connaissance que le coefficient était repris automatiquement par le nouvel outil et ont manuellement réappliqué ce coefficient : les coefficients de substitution avaient donc été appliqués à tort deux fois, ce qui a généré une augmentation indue de la surface d'exposition.

De plus, la correction a permis aussi d'introduire la modification demandée en comité permanent concernant les CSB court terme afin de prendre en compte le trafic total d'environ 504 000 mouvements, y compris le trafic non commercial.

Au terme de la présentation, M. le Président cède la parole aux questions ou observations des participants.

→ Questions et observations

Sont intervenus successivement dans le débat :

- M. Gits (VOE) et M. Houbart (Cirena) dénoncent des CSB construites sur un périmètre réduit de nuisance sonore sans rapport avec la réalité.

Ils pointent en effet des nuisances sonores importantes subies par des riverains qui sont situés au-delà des limites des CSB modélisées. La raison en est que les CSB sont construites sur un périmètre limité aux contours du PGS ($\approx 300\ 000$ habitants) alors que les nuisances vont bien au-delà du PGS et du PEB. Si l'on veut construire des CSB traduisant la réalité de la gêne ressentie, il faudrait les établir en appliquant les préconisations de l'OMS : 45 dB en Lden le jour et 40 dB en Lnight la nuit. Tant que ces préconisations ne seront pas appliquées, les associations et les riverains ne pourront pas être d'accord avec les CSB et les PPBE proposés.

Réponse de M. le Président : Ces positions ont pu être exprimées et discutées lors des réunions de travail. Les CSB sont faites conformément à la réglementation en vigueur, qui est à la fois européenne et nationale.

Réponse de la DGAC (Mme Martin) : Les CSB sont effectivement construites avec une méthodologie et des indicateurs qui sont prescrits par la réglementation en vigueur. On ne peut y déroger. De plus, les indicateurs réglementaires (Lden, Ln) sont des indicateurs moyennés et n'ont pas pour objet de prendre en compte les émergences de bruit auxquelles les riverains sont sensibles. Prendre un Lden45 n'améliorerait pas leur prise en compte. Il a été convenu, dans le cadre du comité permanent, de travailler aussi à la définition d'indicateurs pertinents tenant compte des émergences de bruit, mais cela se fera en dehors du cadre réglementaire propre aux CSB.

- Mme Brochot (FNE IDF) rappelle que la demande des associations de réviser les CSB de 2013 n'a pas été prise en compte. Les CSB de 2013 ont été modélisées à partir des hypothèses du PGS basées sur un trafic supérieur à la réalité (520 000 mouvements au lieu de 478 000). Elle réitère sa demande de révision des CSB de 2013 sur la base du trafic réel.

Réponse de la DGAC (M. Vallois, Mme Martin) : On ne peut pas revenir sur les anciennes CSB qui ont été approuvées par arrêté interpréfectoral. Sur le fond du sujet, la limite de comparaison entre les CSB actuelles et celles de 2013, du fait d'une méthodologie différente des CSB antérieures, a bien été précisée dans le document du PPBE, et cela a été pris en compte aussi dans l'analyse qui a été faite.

Mme Brochot (FNE IDF) précise bien que sa demande n'est pas la révision des CSB de 2013 entérinées par arrêté mais la remodelisation des cartes de 2013 afin d'établir une comparaison objective.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) demande ce qui pourrait expliquer que les populations exposées au bruit la nuit passent de 135 000 aujourd'hui à 52 000 à long terme, ce qui représente une chute drastique des populations impactées.

Réponse de la DGAC (Mme Martin) : Ces résultats ont été obtenus en reprenant très exactement les hypothèses de long terme d'élaboration du PEB en vigueur.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) estime que tenir une CCE en distanciel et organiser une consultation publique dans le contexte actuel avec en plus l'élection présidentielle en perspective est presque un « déni de démocratie ».

Il soutient par ailleurs la demande Mme Brochot de révision des CSB de 2013 et souhaiterait que ce point soit inscrit à un prochain comité permanent. Il considère enfin que la question légitime de M. Stemmer sur la diminution des populations exposées la nuit mérite une réponse plus argumentée.

Réponse de M. le Président : Il n'y a pas de « déni de démocratie » mais une modalité de réunion imposée en période de pandémie quand il y a plus d'une dizaine de participants. Par ailleurs les consultations publiques sont parfaitement autorisées pendant cette période.

Réponse de Mme Martin (DGAC) sur la diminution des populations exposées la nuit : Le travail sur les vols de nuit qui est en train de se faire va rendre possible une baisse à long terme des populations exposées. Pour la réalisation des cartes de long terme, on a repris les hypothèses les plus cohérentes à savoir celles du PEB en vigueur.

La réponse de la DGAC est contestée par Mme Brochot (FNE) et par M. Houbart (Cirena). Prendre les hypothèses du PEB de long terme comme hypothèses pour le PPBE de long terme est un postulat qui ne tient pas la route. La situation de long terme devrait être la résultante des actions du PPBE qui permettront de réduire le trafic de nuit. Or il n'y en a pas. Le trafic de nuit aujourd'hui se maintient, voire augmente certains mois. On n'est pas parvenu à avoir une baisse de la nuisance en 2019 avec 504 000 mouvements, pourquoi baisserait-elle quand le trafic sera de 680 000 mouvements à long terme ?

M. le Président fait observer qu'une étude d'impact selon l'approche équilibrée est inscrite dans le PPBE et que de nouvelles restrictions d'exploitation pourraient en résulter selon les résultats.

- M. Sureau (MNLE 77) a le sentiment que se manifeste une volonté de répondre à un cadre réglementaire et à un calendrier mais pas aux préoccupations des habitants. Il demande en conséquence un report de la décision pour une meilleure analyse et concertation.

M. le Président fait valoir que le sujet a été longuement discuté au cours de 2 comités permanents et d'une précédente CCE. A un moment, « il faut avancer ». Sans compter la phase de consultation publique qui permettra aux habitants de s'exprimer.

M. Blazy (CA Roissy Pays de France) réitère que cette consultation en ligne sera une « caricature de démocratie » dans le contexte actuel et compte tenu de la faible publicité de cette consultation.

M. le Président fait observer que l'avis de mise à disposition est public et qu'il compte aussi sur les nombreux élus et associations pour relayer cette information.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) signale une erreur de rédaction dans le document sur le projet de PPBE, à la page 94 (dernière édition mise à jour) concernant la définition des avions du groupe acoustique 1 : il y a vraisemblablement une confusion entre le groupe 1 et le groupe 3. [La correction a été apportée à cette erreur de frappe dès le projet soumis à la consultation du public].

- Mme Brochot (FNE IDF) regrette que les CSB ne prennent pas en compte le bruit cumulé de Roissy et du Bourget et renouvelle sa demande en ce sens.

M. le Président rappelle que ce point a déjà été évoqué en Comité permanent. La position de l'Administration est qu'en l'état actuel de la réglementation, il n'y a pas à faire un PPBE unique même si on peut envisager à terme que la réglementation évolue en ce sens.

M. Sueur (CA Plaine Vallée) soutient la proposition de Mme Brochot d'un PPBE unique pour Paris-CDG et Le Bourget. Il faut faire évoluer la réglementation.

Par contre, M. Sueur considère, contrairement à M. Blazy, qu'une consultation en ligne est une bonne chose qui permettra de toucher plus de riverains.

- M. Leleux et M. Sueur (CA Plaine Vallée) souhaiteraient que l'on réfléchisse aux cas particuliers de certaines communes qui peuvent être inégalement touchées par les CSB et surtout par les documents en résultant, comme le PGS avec des problèmes de limites d'une rue à une autre dues à l'imprécision du trait.

- Pour Mme Romand (CA Carnelle Pays de France), il y a les cartes CSB mais il y a aussi la réalité des avions dont les décollages ne sont pas toujours conformes aux trajectoires qui doivent être suivies.

→ Vote

Au terme de la discussion, M. le Président soumet le projet de CSB au vote de la Commission.

Les CSB sont approuvées à la majorité (24 pour, 22 contre, 2 abstentions).

2. Présentation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et vote

→ Présentation du PPBE (DGAC)

Pour la présentation détaillée de la Direction Générale de l'Aviation Civile, du Groupe ADP et de la DDT du Val d'Oise, voir les slides de présentation joints en annexe.

La présentation a porté sur les points suivants :

- Le concept d'approche équilibrée et son articulation avec la réglementation en vigueur ;

- Le cadre juridique et les objectifs du PPBE ;

- La mise en œuvre de cette réglementation à Paris-CDG au travers de ce PPBE pour la période 2022-2026 avec un éclairage sur :

- Le planning prévisionnel ;

- Les spécificités du PPBE de Paris-CDG ;

- Le bilan des mesures prévues dans le précédent PPBE ;

- L'analyse des nouvelles mesures prévues avec, pour chacun des trois piliers, les contributions du comité permanent et les mesures qui ont été finalement retenues ;

Par ailleurs est inscrit dans le PPBE le lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour l'introduction de nouvelles mesures de restrictions.

Au terme de la présentation, après avoir remercié M. Vallois (DGAC) pour son exposé très complet, M. le Président souligne que, outre la consultation par voie numérique, un exemplaire du PPBE sera mis à disposition dans chacune des préfectures concernées et à la sous-préfecture de Sarcelles. Les riverains auront ainsi également la possibilité d'inscrire leurs observations de façon manuscrite dans les registres.

Puis M. le Président cède la parole aux participants.

→ Questions et observations

Sont intervenus successivement dans le débat :

- Pour Mme Brochot (FNE IDF), ce PPBE est illégal car il ne contient pas deux éléments importants prévus par le Code de l'Environnement : des objectifs chiffrés de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites ; une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues.

Réponse de Mme Martin (DGAC) : L'article R 572-8 du Code de l'Environnement auquel il est fait référence est une sur-transposition de la directive de 2002 qui ne prévoit pas des objectifs de réduction du bruit. Seul le règlement de 2014 le prévoit pour l'introduction de nouvelles restrictions. Le Juge administratif a confirmé à plusieurs reprises que les PPBE n'étaient pas soumis aux dispositions du règlement de 2014, notamment concernant les objectifs de réduction du bruit.

Pour l'estimation de la diminution des populations exposées à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues dans le PPBE, , il n'existe pas aujourd'hui de méthodologie proposée à l'échelle européenne permettant de réaliser ces estimations. Dès qu'une méthodologie sera proposée au plan européen, elle sera prise en compte.

- M. Leleux (CA Plaine Vallée), tout en remerciant les équipes pour le travail effectué, estime que le PPBE « manque un peu d'ambition » (au niveau du trafic de nuit, insuffisances des projections financières pour l'insonorisation des logements, etc). Sans doute faudrait-il des mesures plus contraignantes pour accélérer l'efficacité du PPBE.

M. Blazy (CA Roissy Pays de France) partage le constat précédent : les progrès apportés sur les trois premiers piliers seront très limités. Il est donc absolument nécessaire d'engager des mesures de restriction du quatrième pilier, mesures négociées, en particulier sur les vols de nuit pour lesquels rien n'a été fait depuis 2003.

Réponse de M. le Président : A la page 109 du projet de PPBE est inscrit le lancement d'une étude selon l'approche équilibrée qui permettra de décider si de nouvelles restrictions doivent être introduites réglementairement. C'est un engagement et cette étude sera lancée dès 2022.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) souligne trois points qui méritent attention :

Dans l'optique d'interdiction des vols de nuit aux avions les plus bruyants, le système actuel repose sur les groupes acoustiques qui favorise les gros porteurs puisque la marge cumulée souligne la performance uniquement dans une catégorie d'avions de même masse. Dans un souci de rigueur, il conviendrait de se contenter uniquement des EPNdB de certification.

Par ailleurs, s'agissant des traînées, pour réduire le bruit, il est proposé dans le PPBE de les sortir le plus tard possible : il conviendra de mettre ces consignes en cohérence avec celles des compagnies et de la sécurité des vols, puisqu'on enseigne aux pilotes dans un souci de sécurité de stabiliser le plus tôt possible.

Quant à la pente de 3,2° au lieu de 3°, c'est une « mesurette » dont l'incidence sera négligeable.

- M. Sueur (CA Plaine Vallée) souhaiterait que l'on reparle de la révision du PGS avant que le trafic ne retrouve son rythme d'avant crise. Un PGS est un document de longue durée qui influence les politiques d'urbanisme et de construction des logements sociaux.

- M. Ezanno (BAR France) remercie la DGAC pour la qualité de sa présentation et souligne les points suivants : l'extrême sévérité de l'ACNUSA pour le moindre manquement aux procédures. Il n'est donc pas nécessaire d'en rajouter. Par ailleurs, il réitère sa proposition d'abonder le fonds TNSA pour accélérer le rythme des insonorisations, proposition qui n'a pas été reprise dans le PPBE. Il tient à rappeler l'extrême vigilance des compagnies à respecter leurs programmes de vol pour éviter les vols de nuit non prévus. Enfin, M. Ezanno pose la question de la formation des pilotes étrangers à l'application des règles environnementales.

- M. Sureau (MNLE 77) déplore que ce PPBE ait été conçu sans prendre en compte le changement radical de contexte avec le changement climatique et ses exigences

(remplacer le transport aérien courte distance par le ferroviaire, relocaliser les activités pour limiter le fret grande distance, etc). M. Sureau souhaite que le quatrième pilier permette de répondre aux demandes des associations : limitation du nombre de mouvements, réduction des vols de nuit avec à terme un couvre-feu.

- M. Gits (VOE) souhaite des engagements mieux formalisés et quantifiables pour faciliter le suivi des mesures dans le temps.

- Pour M. Devauchelle (CA pays de Meaux), la crise sanitaire a permis de mesurer l'importance de la plateforme aéroportuaire pour l'emploi des territoires limitrophes. Il convient donc d'agir avec « discernement » pour concilier la qualité de vie légitime des riverains et un développement économique mesuré et l'emploi.

M. Thomas (CA Roissy Pays de France) attire l'attention également sur le fait que Roissy est « le poumon économique de la région ». Si tout le monde souhaite un développement équilibré, il faut aussi prendre en compte la demande de logements des habitants. A trop durcir le dispositif, le risque est de ne plus pouvoir répondre aux sollicitations des gens et de transformer les communes en « villes dortoir ».

Mme Abreu (CD 77) partage les points de vue exprimés précédemment : 40 % du pôle aéroportuaire est en Seine-et-Marne et contribue fortement à l'attractivité et à l'économie du territoire. Il est important de trouver des accords avec tous en pensant au bien-être des habitants et à la préservation du bassin d'emploi. Sinon, il y a effectivement le risque de villes dortoir.

- Pour Mme Brochot (FNE IDF), avant de construire il faut d'abord penser à protéger la santé des personnes et à réduire le bruit. Elle rappelle les résultats des études épidémiologiques : le bruit aérien, c'est plus de maladies cardio-vasculaires, une surmortalité, des années en bonne santé perdues. D'après la dernière étude de Bruitparif, le bruit aérien en Ile-de-France représente 10 % du coût social du bruit dans ce même périmètre, soit 4,1 milliards d'euros par an.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) souligne la nécessité d'avoir une approche équilibrée au sens politique du terme entre l'économie du transport aérien source de richesses économiques et d'emplois et la protection des territoires et des populations riveraines. Le PPBE ne va pas assez loin mais il y a l'étude d'impact qui pourrait ouvrir quelques perspectives. Il ne faudrait surtout pas s'opposer les uns aux autres mais au contraire avancer sur de véritables solutions concertées et négociées.

- Mme Lecomte (Advocnar) regrette que ceux qui parlent d'économie et de logements ne vivent pas la situation des riverains qui sont véritablement sous les avions, situation qui la contraint pour sa part à dormir dans sa cave.

→ Vote

Au terme de la discussion, M. le Président soumet le projet de PPPE au vote de la Commission.

Le projet de PPBE recueille un avis défavorable : 22 contre, 21 pour, 3 abstentions.

M. le Président observe une certaine contradiction entre les deux votes, pouvant peut-être s'expliquer par le départ de certaines personnes en cours de réunion.

*

* *

Au terme de cette réunion, et sans autre question diverse, M. le Président rappelle que la consultation publique débutera à partir du 20 janvier pour une période de 2 mois et

que la décision concernant le PPBE ne pourra intervenir qu'après l'achèvement des périodes électorales.

En réponse à une question de M. Houbart (Cirena), M. le Président indique que le prochain Comité Permanent devrait se tenir logiquement en septembre avant la prochaine CCE.

Mme Brochot (FNE IDF) signale avoir adressé à M. le Préfet une demande de rendez-vous sur le sujet du PPBE et s'enquiert de la réponse de ce dernier.

M. le Président confirme que la demande a bien été enregistrée et qu'une réponse du Secrétariat du Préfet sera faite rapidement

Puis M. le Président lève la séance après avoir vivement remercié l'ensemble des participants.

(La séance est levée à 12 heures 45).