

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

Mardi 7 décembre 2021

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 18 décembre 2020.....	3
2. Désignation des nouveaux membres du Comité Permanent.....	4
3. Présentation des travaux du Comité Permanent et état d'avancement du projet de descentes continues H24	5
6. Points complémentaires	
6.1. Evolution de l'indicateur IGMP	7
6.2. Présentation par l'ACNUSA de son rapport annuel	7

Après vérification du quorum, M. le Président Amaury de Saint-Quentin, Préfet du Val d'Oise, ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG à 15 heures 20.

- En propos liminaires, M. le Président précise que les points 4 et 5 de l'ordre du jour relatifs aux cartes stratégiques de bruit (CSB) et au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ont été retirés pour des raisons techniques. Les données techniques utilisées pour la construction des cartes stratégiques de bruit, indispensables au PPBE, étant erronées, un nouveau travail doit être réalisé par le Laboratoire d'ADP pour les reformaliser. Une prochaine CCE sera convoquée à nouveau pour présenter ces deux points dans les semaines à venir.

Puis M. le Président cède la parole à la DGAC et au Groupe ADP pour des explications complémentaires.

- Mme Martin (DGAC) précise que le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) et le Laboratoire d'ADP ont été sollicités pour analyser le contour un peu surprenant des cartes stratégiques de bruit présentées en comité permanent et que ce sont les nombreuses investigations menées à ce titre qui ont conduit à ce constat de données erronées. Mme Lummaux (Groupe ADP) complète en indiquant que ce travail d'analyse a permis de mettre à jour une erreur matérielle qui s'était produite lors du changement de logiciel de conception des cartes : les coefficients de substitution des types avions ont été par erreur appliqués deux fois entraînant une surévaluation du contour des CSB de long terme.

Mme Lummaux (Groupe ADP) souligne que les équipes d'ADP travaillent à produire les nouvelles cartes stratégiques de bruit. Au plus tôt, ces cartes devraient être finalisées entre le 6 et 10 janvier et, en conséquence, la CCE pour présentation des CSB et PPBE pourrait se tenir entre le 15 et 20 janvier 2022.

- M. Houbart (Cirena) demande de profiter de l'occasion de la nouvelle formalisation pour intégrer le bon niveau de trafic de l'année 2019 : 504 000 mouvements au lieu des 498 000 mouvements retenus.

Mme Martin (DGAC) confirme que cette demande, exprimée en comité permanent, a déjà été transmise au Laboratoire ADP pour prise en compte dans les nouvelles cartes.

- M. Blazy (Roissy Pays de France) s'inquiète des conséquences sur le débat public du retard pris : compte tenu du calendrier électoral, pourra-t-on tenir les délais en préservant le débat public ?

M. le Président confirme que, si la CCE de présentation des CSB et du PPB peut se tenir entre les 15 et 20 janvier, le calendrier initial pourra être tenu.

- M. Houbart (Cirena) demande qu'on tienne compte de « la réalité des nuisances » en retenant les préconisations de l'OMS (Lden 45 et Lnight 40) et non les valeurs retenues (Lden 55 et Lnight 50) pour la réalisation des cartes. Les populations impactées seraient 4 à 5 fois supérieures.

Mme Martin (DGAC) fait observer que les indicateurs retenus s'imposent à l'Administration française puisqu'ils sont prescrits par la réglementation européenne et nationale.

1. Approbation du compte rendu de la CCE du 18 décembre 2020

Le projet de compte rendu de la séance du 18 décembre 2020 est approuvé par les membres élus de la Commission à l'unanimité.

2. Désignation des nouveaux membres du Comité Permanent

5 titulaires et 5 suppléants du collège des élus ont été désignés comme représentants au comité permanent de la CCE. M. le Président se propose d'adresser un courrier aux élus pour leur préciser qu'un poste de titulaire et qu'un poste de suppléant restent à pourvoir.

Au final, les titulaires et les suppléants au comité permanent des trois collèges sont les suivants :

Collège des élus

Titulaires

Jacques Renaud
CC Carnelle Pays de France
Stéphane Devauchelle
CA Pays de Meaux
Jean-Pierre Blazy
CA Roissy Pays de France
Eric Battaglia
CA Plaine Vallée
Brice Rabaste
Conseil Départemental 77

Suppléants

Jean-Christophe Poulet
CA Val Parisis
Régis Sarazin
CA Pays de Meaux
Alain Aubry
CA Roissy Pays de France
Jean-Pierre Enjalbert
CA Plaine Vallée
Emma ABREU
Conseil Départemental 77

Professionnels de l'aéronautique

Titulaires

Vincent Etchebehere
Air France-KLM
Amélie Lummaux
Groupe ADP
Anaïs Bensai
FNAM
Philippe Guittet
ASL Airlines
Marc Houalla
Groupe ADP
Yves Ezanno
BAR France

Suppléants

Marine Le Touze
Air France-KLM
Mathieu Cuip
Groupe ADP
Romain Schulz
CSTA
Julien Ducoup
FedEx
Edouard Mathieu
Groupe ADP
Huber Boidot
EasyJet

Collège des associations

Titulaires

Philippe Houbart
CIRENA

Suppléants

Dominique Lazarski
ROSO

Françoise Brochot FNE IDF	Jean-Marie Baty MNLE 93
Christian Doreau ONASA	René-Augustin Bougourd Environnement 93
Jean-Paul Hunault AREC	Marcel Boyer AREC
Benoît Penez FNE 77	Franck Sureau MNLE 77
Pascal Belingart ADVOCNAR	Jean-Marc Buteux DIRAP

3. Présentation des travaux du Comité Permanent et état d'avancement du projet de descentes continues H24

3.1. Travaux du Comité Permanent

M. Dobo-Schoenenberg (sous-préfet de Sarcelles) résume les travaux des trois réunions du Comité Permanent qui se sont tenues depuis la précédente CCE :

Réunion du 29 juin 2021

- Lancement des travaux d'élaboration des CSB et du PPBE : débat sur les 4 piliers, fixation d'un planning prévisionnel et appel à contributions des membres du comité avant le 15 septembre.

- Point d'étape du comité de suivi des vols de nuit : baisse d'activité liée à la crise sanitaire mais maintien de l'activité fret à un niveau conséquent. Débat sur la mise en place de sanctions des arrivées de nuit sans créneau.

- Point d'étape sur la généralisation des descentes continues : premier bilan de l'évaluation opérationnelle et constat que le calendrier prévisionnel à date était respecté.

Réunion du 27 octobre 2021 (reportée par rapport à la date initialement prévue afin de rallonger le délai de contributions des parties prenantes, à la demande de plusieurs membres) :

- Présentation du projet de cartes stratégiques de bruit et de la première mouture du PPBE, ainsi que des contributions reçues par les membres du comité permanent.

- Suivi des vols de nuit.

Réunion du 16 novembre 2021

Exclusivement consacrée au projet de PPBE. Les membres du comité expriment la demande que leurs propositions de restrictions d'exploitation figurent en annexe du PPBE pour prise en compte dans la préparation de l'étude d'impact annoncée (proposition validée par M. le préfet depuis).

3.2. Etat d'avancement du projet de descentes continues H24

M. Colson (DSNA) fait une présentation détaillée du bilan de l'évaluation opérationnelle qui s'est déroulée pendant 3 mois, de janvier à avril 2021, et des étapes restant à parcourir jusqu'à la mise en service, toujours prévue pour la fin 2023 (*cf. en annexe, les slides détaillées du bilan de l'évaluation opérationnelle et du calendrier prévisionnel*)

→ Les questions ou observations des membres de la Commission ont porté sur les points suivants :

- *Les populations concernées par les bénéfices du dispositif de descentes continues :*

Des membres de la Commission (Mme le Comte – Advocnar, Mme Lazarski – Roso) font observer que les populations les plus impactées par le bruit, notamment celles qui sont dans les zones PGS et PEB, ne retireront aucun bénéfice du dispositif de descentes continues.

M. Colson (DSNA) confirme que les gains en termes de bruit ne seront perceptibles qu'à partir de 15 NM de l'aéroport, soit environ 25 km. C'est un aspect qui n'a jamais été occulté aux membres de la Commission.

M. Houbart (Cirena) souligne que cette procédure va néanmoins permettre à près d'un million de riverains de bénéficier d'une réduction des nuisances sonores dans la zone des 20 à 50 km autour de l'aéroport et qui subissent aujourd'hui des paliers à 1200 ou 1500 mètres selon le doublet utilisé. La zone de descente finale, la plus proche de l'aéroport, est déjà en descente continue.

- *Lenteur de mise en œuvre du projet et conditions d'exploitation de l'aéroport de Paris-CDG*

M. Blazy (Roissy Pays de France) pointe la lenteur de l'évaluation opérationnelle et donc de mise en œuvre du dispositif de descentes continues en raison des conditions d'exploitation à Paris-CDG très différentes des autres grands aéroports européens. Il est évident qu'il faut aller jusqu'au bout du projet qui apportera un mieux pour certains, mais cela n'apportera pas de réponse fondamentale à la grande majorité des populations, notamment ceux dans les périmètres de PEB et de PGS. Il faudra donc prendre des mesures du 4ème pilier pour réduire les nuisances des riverains.

M. Colson (DSNA) reconnaît que le dispositif envisagé est très ambitieux puisqu'il vise à généraliser la procédure descente continue à Paris-CDG qui dispose de 2 pistes d'atterrissage, relativement proches, en simultané. Ce dispositif, dans ces conditions précises, n'existe nulle part au monde. Pour mettre en œuvre un dispositif aussi complexe, il faut valider, en termes de sécurité, des procédures qui n'existent pas ailleurs, publier les procédures, former les contrôleurs aériens etc. On ne peut faire cela en moins de 3 ans. C'est un délai incompressible.

- *Le gain en termes de consommation et d'émissions de CO₂*

M. Colson (DSNA) précise que le gain en termes de décibels est de -1 à -2 dB sur le doublet Nord et -2 à -5 dB sur le doublet Sud. En matière de gains d'émissions en CO₂, ce sont -7% d'émissions de CO₂ concernant la phase d'atterrissage, c'est-à-dire les 200 derniers kilomètres. Des gains de cet ordre de grandeur sont rares sur des projets de navigation aérienne.

- Prochaines étapes du calendrier :

Au 1er semestre 2022, démarches d'obtention de la démonstration de la sécurité du dispositif auprès de l'autorité de surveillance, la DSAC.

Au 2ème semestre, début de la concertation sur le dispositif.

Enquête publique au 1er semestre 2023, pour une mise en service fin 2023.

• *L'information des communes et des populations qui vont subir une concentration des trajectoires*

M. Buteux (DIRAP) demande, dans un souci de totale transparence, que les communes et les populations qui vont subir, dans le cadre du dispositif de descentes continues, une concentration des trajectoires soient rapidement informées avant même l'enquête publique. Il est essentiel que ces populations puissent bénéficier d'informations complémentaires compréhensibles sur les conséquences pour elles de la concentration des trajectoires.

6. Points complémentaires

6.1. Evolution de l'indicateur IGMP

Mme Martin (DGAC) mentionne pour l'année 2020 :

- la forte baisse de l'indicateur IGMP (32,9) et de l'indicateur de nuit (38,7). Cette baisse s'explique par la chute du trafic aérien due à la crise sanitaire.

- l'augmentation relative de la part du trafic de nuit due au fait que le trafic fret a été moins impacté par la crise sanitaire que le trafic passagers.

- l'adaptation des flottes d'avions en service.

→ Les questions et les observations des membres de la Commission ont porté essentiellement sur le trafic de nuit.

M. Sureau (MNLE) rappelle la demande des associations d'aller vers une diminution, voire une suppression du trafic de nuit. Qu'est-ce qui justifie de faire voler des avions de fret la nuit ?

M. Blazy (Roissy Pays de France) fait observer qu'il y a un couvre-feu à l'aéroport de Francfort de 23 heures à 5 heures du matin sans que cela ne perturbe les approvisionnements et l'activité économique. Les études épidémiologiques désormais apportent des éléments concrets sur les impacts sur le sommeil et la santé des vols de nuit que les acteurs du transport aérien ne peuvent plus ignorer.

M. Mulochot (ROSO) demande qu'il y ait une présentation en CCE qui permette de comprendre pourquoi il n'y a pas de couvre-feu à Roissy de 2 heures à 6 heures du matin.

M. Houbart (Cirena) rappelle la demande des associations, exprimée en comité permanent, de réduire à 30 000 (au lieu de 62 000 actuellement) le nombre de vols de nuit sur Paris-CDG.

M. Hunault (AREC) rappelle les travaux de la commission présidée par le Préfet GUYOT sur les vols de nuit dont il faudrait reprendre les travaux.

Mme Martin (DGAC) et Mme Lummaux (Groupe ADP) précisent que le sujet des vols de nuit a été longuement discuté en comité permanent et que ces discussions seront reprises en 2022 dans le cadre du PPBE et de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

M. le Président n'est pas opposé à ce que le sujet de l'utilité des vols de nuit soit présenté et débattu lors d'une prochaine CCE, étant précisé que la réunion de janvier de la Commission sera consacrée exclusivement à la présentation des cartes stratégiques de bruit et du PPBE.

6.2. Présentation par l'ACNUSA de son rapport annuel

M. Leblanc, Président de l'ACNUSA, fait une présentation détaillée du rapport annuel 2021 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes.

Les principaux points abordés lors de cette présentation sont :

- La prévention des manquements des acteurs aériens ;
- La protection de la nuit ;
- L'optimisation et le respect des procédures opérationnelles ;
- La problématique des émissions au sol ;
- La nécessité de la modernisation du cadre juridique des nuisances aéroportuaires ;
- Des focus particuliers sur quelques sujets (l'aviation d'affaires, l'aviation de loisirs, les hélicoptères) ;
- Comment l'ACNUSA accompagne les acteurs engagés pour la santé, l'environnement et le climat (conclusion).

(pour le contenu détaillé, voir la présentation en annexe de M. le Président Leblanc)

→ **Questions et observations**

• **Les ressources financières de la TNSA :**

La situation déjà préoccupante des ressources financières de la TNSA affectées à l'insonorisation des logements a été aggravée par la crise sanitaire. Les 8 M€ prévus dans la loi de finance rectificative seront insuffisants. L'ACNUSA fera-t-elle dans son prochain rapport un focus sur la TNSA ? (M. Blazy – Roissy Pays de France)

Les ressources allouées à l'insonorisation sont un sujet important de préoccupation de l'ACNUSA. L'ACNUSA a préféré attendre le rapport promis dans la loi de finances avant de traiter ce sujet dans son rapport annuel. La perte de recettes de la TNSA sur 2 ans a été estimée à environ 75 M€ par l'ACNUSA. Les conséquences sont différenciées selon les aéroports : c'est un sujet préoccupant pour Paris-CDG, Paris-Orly et Toulouse, moins sur d'autres aéroports où les programmes sont plus avancés. C'est un sujet que l'ACNUSA ne perd pas de vue. (réponse de M. le Président Leblanc)

Mme Martin (DGAC) précise que l'abondement de 8 M€ vient d'être acté par l'Etat. M. Blazy réitère l'insuffisance de cet abondement eu égard aux besoins et rappelle que le rapport promis n'a pas été remis au Parlement.

• **Emissions de CO₂ et qualité de l'air**

Vous n'abordez pas la question des émissions de CO₂ et il serait intéressant d'avoir des indicateurs pour suivre la qualité de l'air dans votre rapport. (M. Sureau – MNLE 77)

L'ACNUSA traite des questions de santé environnement et des pollutions locales mais pas du CO₂.

L'ACNUSA a prescrit que les aéroports procèdent à des mesures et fassent des inventaires de la qualité de l'air. La situation est satisfaisante à Roissy où le Laboratoire ADP fait un travail de qualité. Les données sont portées à la connaissance du public de manière régulière. Mais la situation est moins satisfaisante sur les aéroports de province. (réponse de M. le Président Leblanc)

• **Qui constate les manquements ? Le dispositif de sanctions est-il satisfaisant ? (Mme Lecomte – Advocnar)**

Les constats sont faits par des agents de l'Etat, assermentés et commissionnés à cet effet (agents de l'Aviation Civile, GTA) qui sont transmis au magistrat détaché auprès de l'ACNUSA. Quant au dispositif de sanctions, la loi a fixé le montant des plafonds des amendes : 40 000 € pour un manquement à la réglementation de nuit et 20 000 € pour un manquement de jour. Le montant moyen est aujourd'hui de 21 000/22 000 €. Le collège n'a pas le sentiment que le système serait plus efficace si les plafonds étaient plus élevés. L'important est que la compagnie comprenne et prenne des mesures correctives. (réponse de M. le Président Leblanc)

• Travaillez-vous le sujet des nouvelles mobilités aériennes, avions taxis ?
(Mme Lazarski – ROSO)

ADP et la RATP ont présenté le dossier à l'ACNUSA. L'expérimentation a été retardée puisqu'elle ne commencera qu'en janvier 2022. Pour l'instant, l'ACNUSA documente le sujet en attendant l'évaluation opérationnelle. (réponse de M. le Président Leblanc)

• La portée des avis de l'ACNUSA

Est-il normal que la population puisse être consultée sur certains dossiers sans être éclairée par l'avis de l'ACNUSA ? (Mme Lazarski – ROSO)

C'est un sujet qui est posé depuis que l'ACNUSA est considérée comme Autorité Environnementale, notamment par le Conseil d'Etat. Sur certains dossiers, comme celui des descentes continues et de l'étude d'impact qui est jointe au dossier, l'ACNUSA doit-elle donner son avis plus tôt ou en aval ? Interpellée sur le sujet par le Conseil d'Etat, l'ACNUSA travaille la question d'un point de vue juridique. (réponse de M. le Président Leblanc)

*

* *

Au terme de cette réunion, et sans autre question diverse, M. le Président propose de clore la séance en rappelant que sera convoquée très prochainement la Commission (aux alentours des 15-20 janvier 2022) pour étudier spécifiquement les deux points qui n'ont pu être évoqués à la présente CCE : les cartes stratégiques de bruit et le plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Mme Brochot (FNE IDF) demande si, selon l'article R571-80 du Code de l'Environnement, des citoyens pourront apporter leur témoignage à la prochaine CCE sur le sujet du PPBE.

M. le Président répond par la négative en faisant valoir que les riverains des territoires sont déjà représentés dans l'instance par les représentants des collèges des associations et des élus des collectivités territoriales.

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

(La séance est levée à 17 heures 50).