

# COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE PARIS-LE BOURGET

\*

Procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2020

## Etaient présents :

M. Patrick Lapouze, Président, sous-préfet du Raincy

### Représentants des collectivités territoriales

M. Aumas – CD Val d'Oise  
M. Benouaret – CA Roissy Pays de France  
M. Rahmani – CA Roissy Pays de France, suppléant  
Mme Lalliaud – CA Roissy Pays de France  
Mme Bontinck - Métropole du Grand Paris  
M. Gesell – Métropole du Grand Paris, suppléant

### Représentants des associations

M. Carsac – FNE Ile-de-France  
Mme Bouclans – FNE Ile-de-France, suppléante  
M. Redon – Environnement 93  
M. Loup – Val d'Oise Environnement  
M. Parent – Val d'Oise Environnement, *suppléant*  
M. Ravenel – UFCNA  
M. Louard – CIRENA  
M. Py – Ville et Aéroport  
M. Boulay-Balmont – MNLE 93  
Mme Bonhomme – ADVOCNAR  
M. Hunault – AREC  
M. Dumoulin - ACRENA

### Représentants des Professions Aéronautiques

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP- Directeur de Paris-Bourget  
M. Devouge – Groupe ADP  
Mme Bensai – FNAM  
M. d'Yvoire – EBAA (pouvoir à Mme BENSAI)  
M. Aguetant – UFH  
Mme Praud – SNCTA  
M. Quint – Dassault Falcon Service  
M. Guittet – Scara

### Représentants des Administrations

Mme Peyruc – Préfecture de Seine-Saint-Denis  
Mme Martin – DGAC  
M. Vallois - DGAC  
Mme Renard – DGAC  
Mme Rais Assa – DGAC  
M. Lefrançois – DGAC/DSNA  
M. Trassart – DGAC/DSNA

Pôle Management des Aides aux Riverains

M. Fiand – Directeur

Airparif

Mme Kauffmann – Directrice des Etudes et de la Prospective

## Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la réunion de la CCE du 12 décembre 2019.....	4
2. Installation du nouveau collège des collectivités territoriales et désignation des nouveaux membres du collège des collectivités territoriales au Comité Permanent.....	4
3. Point sur l'évolution du trafic aérien.....	4
4. Départs initiaux QFU21 en RNAV.....	5
5. Qualité de l'air (bilan 2019) et résultats de la campagne de mesures 2019 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget.....	6
6. Information sur la directive 2020/367 sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit.....	8
7. Questions diverses.....	9

Après vérification du quorum, M. Patrick Lapouze, sous-préfet du Raincy, nouveau Président de la Commission Consultative de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, ouvre la séance à 10 heures 50 en visioconférence.

Après un tour de table de présentation des participants, M. le Président aborde le premier point inscrit à l'ordre du jour.

### 1. Approbation du compte rendu de la réunion de la CCE du 12 décembre 2019

Le procès-verbal de la CCE du 12 décembre 2019 est approuvé à l'unanimité, sans observation particulière des membres de la Commission.

M. Boulay-Balmont (MNLE 93) ne prend pas part au vote, étant absent à la précédente réunion à la suite d'un raté administratif de convocation.

### 2. Installation du nouveau collège des collectivités territoriales et désignation des nouveaux membres du collège des collectivités territoriales au Comité Permanent

5 membres titulaires et leurs suppléants du collège des collectivités territoriales sont à désigner pour représenter la MGP ou la CARPF au Comité Permanent de la CCE de Paris-Le Bourget.

Un point sur les candidatures déjà reçues est réalisé :

- Marie-Claude Lalliaud (CARPF), titulaire ; Daniel Lotaut (CARPF), suppléant.
- Jean-Christophe Lagarde (MGP), titulaire ; Quentin Gesell (MGP), suppléant.

D'autres candidatures sont proposées :

- Abdellah Benouaret (CARPF), titulaire.
- Said Rahmani (CARPF), titulaire.

M. le Président demande à Mme Jensen (Groupe ADP) de prendre contact avec les membres du collège des élus, après la présente réunion, pour compléter la liste des titulaires et des suppléants nécessaires au bon fonctionnement du Comité Permanent.

### 3. Point sur l'évolution du trafic aérien

#### → Présentation par le Groupe ADP (M. Devouge)

La présentation met en évidence les points clés de l'évolution du trafic aérien de l'année 2020 :

- Une chute du trafic aérien de près de -38,3 %. En 2020 (en incluant une estimation pour le mois de décembre), le nombre de mouvements devrait atteindre 33 200 mouvements contre 50 000 à 55 000 mouvements par an en moyenne les années précédentes.

- Un trafic national moins impacté (-22,6 %) que le trafic européen (-43,6 %) et surtout que le trafic intercontinental (-60 à -70 % selon les destinations). Au final, la répartition du trafic en 2020 selon les destinations est sensiblement modifiée : trafic national (40 %), trafic européen (53 %), la part du trafic intercontinental étant marginale.

- La moitié des vols en 2020 a été opérée par des avions de petit tonnage (< 8 tonnes), compte tenu de la part plus importante du trafic national.

- La saisonnalité des vols a été mise à mal par les mesures de restriction liées à la crise sanitaire, avec notamment des chutes drastiques d'activité lors des deux confinements.

- Néanmoins, le maintien des vols sanitaires (2 200 mouvements, 6 % du trafic) a contribué à maintenir une activité minimale au plus fort de la crise.

- Le trafic de nuit a suivi également une tendance baissière (3,9 % des vols en 2020 ~~versus~~ contre 4,5 % en 2019). Les vols de nuit sont toujours quasi exclusivement concentrés sur la tranche horaire 22 heures-24 heures. La baisse des vols de nuit s'explique par la baisse générale d'activité et par la fermeture de la piste 03-21 pendant 2 semaines pour travaux.

#### → Questions et observations

- le détail des vols de nuit par taille des aéronefs :

M. Carsac (FNE IDF) demande le détail des vols de nuit par taille des avions, les avions les plus gros étant souvent les plus bruyants.

M. Devouge (Groupe ADP) prend note de la demande d'un tableau des vols de nuit par groupe acoustique ou par taille des avions. Il fait observer que le bruit des avions n'est pas forcément proportionnel à leur taille.

- les dérogations accordées aux vols de nuit :

M. Redon (Environnement 93) demande le nombre de dérogations accordées aux avions pour décollage nocturne.

Après interrogation de la DSAC-Nord, Mme Martin (DGAC) précise qu'aucune dérogation n'a été accordée en 2020.

- Maintenance des appareils la nuit

M. Benouaret (CA Roissy Pays de France) évoque le sujet de maintenance d'appareils la nuit, moteurs allumés, qui importune les riverains.

M. Devouge (Groupe ADP) indique, qu'à sa connaissance, la maintenance d'avions la nuit entre 22 heures et 6 heures doit être un phénomène très réduit.

M. Quint (DSF) confirme les propos d'Aéroports de Paris en indiquant que sa société, Dassault Falcon Service, ne fait pas de maintenance la nuit sur des avions moteurs allumés, hormis éventuellement de petits dépannages sur piste.

M. le Président conclut ce point en indiquant que si, à l'avenir, un tel phénomène se reproduit, il conviendra de le porter à la connaissance des gestionnaires de la plateforme.

#### 4. Départs initiaux QFU21 en RNAV

##### → Présentation par la DSNA (M. Lefrançois)

La modification du codage des départs sur la piste 03-21 s'inscrit dans la continuité de la modernisation de toutes les trajectoires de la région parisienne.

- Il est rappelé les objectifs poursuivis par ce projet :

- Renforcer le niveau de sécurité mais aussi de sûreté par un meilleur suivi des trajectoires. Ces objectifs sont importants, compte tenu des contraintes s'exerçant sur l'aérodrome du Bourget (proximité des vols de Paris-CDG, de la Ville de Paris et de la zone P23).

- Moderniser la desserte du Bourget rendue possible par la modernisation des équipements de bord obligatoires depuis novembre 2018.

La mise en place de ce projet est la dernière étape du processus de modernisation. Cette étape ne concerne que 1 % des départs de l'aéroport puisque la piste 03-21 n'est utilisée qu'exceptionnellement lorsque les deux autres pistes sont indisponibles.

- Puis est détaillé le contenu du projet :

Il s'agit de remplacer les procédures classiques basées sur les moyens de radionavigation au sol par des procédures satellitaires.

Les nouvelles procédures RNAV autorisent une plus faible dispersion des avions autour des trajectoires publiées.

- Calendrier de mise en œuvre :

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) sera consultée au tout début janvier. La mise en service est prévue pour mai 2021.

#### → Questions et observations

##### La moindre dispersion autour des trajectoires amènera plus de nuisances

M. Hunault (AREC) fait observer que la moindre dispersion des vols autour des trajectoires, rendue possible par la plus grande précision des procédures satellitaires, aura pour conséquence une concentration des nuisances sur les mêmes riverains. Certes, cela ne concernera que 1 % des départs, mais il faut être conscient de cette conséquence. M. Carsac (FNE IDF) abonde en ce sens.

M. le Président soumet la nouvelle procédure au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

#### 5. Qualité de l'air (bilan 2019) et résultats de la campagne de mesures 2019 autour des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget

##### → Présentation par Airparif (Mme Kauffmann)

Après avoir présenté Airparif, sa composition et ses missions, Mme Kauffmann, Directrice des Études et de la prospective, aborde les points suivants.

- Bilan 2019 de la qualité de l'Air

Ce que les riverains respirent par an en moyenne.

Principaux résultats des cartographies obtenues par modélisation :

- Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) : les valeurs limites réglementaires sont dépassées 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 et des principaux axes routiers.

- Particules PM<sub>10</sub> : les valeurs limites réglementaires sont respectées (pas plus de 35 jours de dépassement de 50 µg/m<sup>3</sup> en moyenne journalière) mais pas la limite préconisée par l'OMS (pas plus de 3 jours/an de dépassement de cette valeur moyenne journalière).

- Particules PM<sub>2,5</sub> : les valeurs limites réglementaires sont respectées mais pas l'objectif de qualité français correspondant à la recommandation de l'OMS.

- Contribution des activités aéroportuaires et du trafic routier

En d'autres termes, si on supprimait ces activités, aurait-on des niveaux d'émissions plus faibles ?

Principales conclusions :

- La contribution de l'aéroport du Bourget aux émissions n'est pas visible que ce soit pour les émissions d'oxydes d'azote ou en particules. A moins de 4 % de contribution, il n'est pas possible de fournir une information fiable.

- A contrario, l'influence du trafic routier est forte tant au niveau des NOx que des particules fines avec une contribution qui diminue au fur et à mesure de l'éloignement des axes routiers.

- 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, en situation de pollution de fond (là où il y a des habitations) et aux mesures en proximité aéroportuaire. On note une légère sous-estimation des niveaux modélisés à proximité immédiate du trafic routier (dans une bande de 10 mètres autour de l'axe).

- 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.

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 passe habituellement pendant l'année, avec toutefois une légère carence de vents du Nord-Est.

Puis Mme Kauffmann fait un focus sur les mesures réalisées en dioxyde d'azote à proximité de la plateforme : les niveaux ( $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) sont similaires à ceux des situations de fond, confirmant qu'il n'y a pas de surconcentration de pollution au sol liée à l'activité de la plateforme du Bourget.

- 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. Le choix de Paris-CDG a été dicté à la fois par l'importance du trafic sur cette plateforme et par sa situation géographique relativement éloignée de cœur de l'agglomération parisienne.

Cette campagne de mesure a été décalée à fin 2021 du fait de l'absence de trafic aérien actuel.

➔ Questions et observations

- La situation à Garges-les-Gonesse

Mme Lalliaud (CARPF), maire adjointe de Garges-lès-Gonesse demande que des mesures soient faites à Garges-lès-Gonesse, compte tenu de la situation en bout de piste de sa commune qui est par conséquent très impactée par le trafic du Bourget.

Mme Kauffmann (Airparif) précise que des mesures ont été faites à Garges (point 4). Si les limites réglementaires sont respectées, il n'en demeure pas moins que les niveaux relevés à Garges sont élevés du fait de la situation géographique de la commune (proche de l'aéroport et du cœur de l'agglomération).

- Le trafic routier à Bonneuil-en-France

M. Benouaret (CARPF) déplore la pollution engendrée par la D317 à Bonneuil-en-France. Il estime que cette pollution est engendrée à la fois par l'importance du trafic et la vitesse excessive des véhicules par rapport aux limitations.

Mme Kauffmann précise que le point 50 a permis de mesurer les émissions à Bonneuil-en-France. Le niveau enregistré, à proximité de la D317 est similaire à une situation de fond à Saint-Denis, donc relativement élevé à cause du trafic routier. Les émissions du trafic routier sont effectivement en partie liées à la vitesse (les moins fortes émissions des voitures sont à 70/80 km/h) mais surtout corrélées au volume de trafic.

## 6. Information sur la directive 2020/367 sur l'évaluation des impacts sanitaires du bruit

### → **Présentation par la DGAC (Mme Rais-Assa)**

Points principaux évoqués lors de la présentation :

- 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 (CSB et PPBE dans le droit français).

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

Les formules d'évaluation de l'impact sanitaire du bruit retenues dans la directive 2020/367 sont basées sur les relations dose-effet issues du rapport de l'OMS de 2018.

- Méthodologie d'évaluation :

Les formules d'évaluation sont basées sur les relations « dose-effet » à partir des indicateurs de bruit suivants : Lden pour l'évaluation de la forte gêne et Lnight pour l'évaluation des fortes perturbations du sommeil (*pour l'explication détaillée de la méthodologie d'évaluation, cf page 2 des slides de présentation en annexe*).

- Calendrier de mise en œuvre :

Les États membres de l'Union européenne 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) pour la 4<sup>ème</sup> échéance. La méthodologie d'évaluation de l'impact sanitaire de la directive 2020/367 sera donc utilisée lors de l'établissement des CSB et PPBE.

La transposition en droit français de la directive nécessite un décret en Conseil d'Etat et la modification d'un arrêté existant.

- 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 sur certains volets des études menées, le niveau de preuve est jugé suffisant pour confirmer l'impact du bruit aérien sur le sommeil et la santé des populations survolées.

- le rapport de l'ANSES publié en 2020 constitue un recueil descriptif de l'ensemble de la littérature scientifique relative aux effets du bruit aérien sur la santé humaine. Il met en lumière que des travaux complémentaires pourraient être menés pour affiner le niveau de preuve associés à certains effets sanitaires.

### → **Questions et observations**

Les observations de la Commission ont porté sur les suites concrètes qui seront apportées à l'étude DEBATS.

M. Redon (Environnement 93) s'interroge sur l'utilité de ces études si elles ne sont pas suivies de mesures concrètes concernant en particulier les aéroports du Bourget et de Roissy. Il suggère de détourner une partie du trafic du Bourget sur Paris-CDG qui semble disposer de plus de place.

M. Carsac (FNE) pointe la lenteur de l'étude DEBATS (plus de 9 ans) alors que les résultats étaient déjà disponibles dans des études étrangères. Il demande que les recommandations de l'OMS sur les valeurs limites de bruit à ne pas dépasser (45 dB (A) le jour et 40 dB(A) la nuit) soient appliquées en France au lieu de la limite réglementaire actuelle de 55 dB(A). Il faut rapidement prendre des mesures puisque les effets négatifs du bruit sont avérés au lieu de vouloir engager des programmes « monstrueux » comme le T4.

Mme Martin (DGAC) fait observer que la durée de l'étude DEBATS est tout à fait adaptée puisqu'il s'agit d'une étude longitudinale qui, par définition, se fait dans la durée pour disposer d'une vision sur l'impact sur la santé. Les résultats intermédiaires de DEBATS ont d'ailleurs été intégrés au rapport de l'OMS. Mme Rais-Assa (DGAC) souligne l'utilité de la nouvelle directive et de l'étude DEBATS pour mieux appréhender l'impact sanitaire du bruit aérien et définir les mesures des futurs PPBE. Mme Martin fait observer aussi que la réglementation à mettre en œuvre se fait au niveau européen.

## 7. Questions diverses

• Les aides à l'insonorisation : M. Ravenel (UFCNA) souhaiterait qu'un point soit fait sur les aides à l'insonorisation des logements de la zone aéroportuaire du Bourget.

M. Fiand, Directeur du Pôle Management des Aides aux Riverains au sein d'Aéroports de Paris, rapporte les points clés suivants :

- Un assèchement des ressources en conséquence de l'effondrement du trafic aérien. Les ressources de TNSA au 30 novembre étaient de 681 K€ contre 1,3 M€ l'année dernière.

- Une trésorerie exsangue qui a servi principalement à payer les travaux engagés (1,3 M€), étant précisé que le solde des travaux restant à payer est de 2,9 M€.

- En conséquence, un montant réduit consacré aux nouveaux dossiers (une trentaine de dossiers, soit 800 K€ contre 1,5 M€ en 2019).

- Puis un focus est fait sur les opérations « grands comptes » figurant parmi les dossiers en cours d'instruction pour un montant total d'environ 12/13 M€. Quelques dossiers en cours de réalisation à Dugny et à Stains sont aussi présentés.

- Depuis la date de mise en place du dispositif, 2 000 logements ou locaux ont été insonorisés pour un montant d'aide de 23 M€. Il en reste environ 10 000 à insonoriser dans le PGS de l'aéroport.

- Enfin, M. Fiand rappelle les critères de priorisation des dossiers et les points clés du plan de communication du Pôle, notamment son site internet [aideinsono.fr](http://aideinsono.fr)

Il est convenu que les documents présentés par M. Fiand seront annexés au compte rendu.

Par ailleurs, M. le Président fera le lien pour mettre en contact M. Rahmani (adjoint au maire de Sarcelles) avec M. Fiand pour faire un point sur la situation de Sarcelles.

\* \*

\*

L'ordre du jour étant épuisé et sans autre point divers, M. le Président rappelle que le collège des collectivités territoriales devra compléter sa liste de représentants au Comité Permanent. Il confirme par ailleurs que les documents des présentations seront transmis aux membres de la Commission.

Après avoir remercié les membres de la Commission de leur participation, M. le Président lève la séance.

*(La séance est levée à 12 heures 45)*

**Le Sous-Préfet**  
  
**Patrick LAPOUZE**