

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

*

Procès-verbal de la réunion du 14 décembre 2022

Étaient présents :

M. Frédéric Antiphon, Président, Secrétaire Général de la Préfecture de Seine-Saint-Denis

Représentants des collectivités territoriales

Mme Melo – CD Val d'Oise

M. Benouaret – CA Roissy Pays de France

M. Gesell – Métropole du Grand Paris

Représentants des associations

M. Carsac – FNE Ile-de-France

Mme Bouclans – FNE Ile-de-France (suppléante)

M. Gits – Val d'Oise Environnement (VOE)

M. Ravenel – UFCNA

M. Dumas – CIRENA

Mme Furtado – Les Amis de la Terre Val d'Oise

M. Boulay-Balmont – MNLE 93

M. Bougourd – Aulnay Environnement

M. Hunault – AREC

M. Moriceau – ADVOCNAR (pouvoir à M. Ravenel)

Représentants des Professions Aéronautiques

M. Couturier – Groupe ADP- Directeur de Paris-Bourget

M. Delatte – Groupe ADP – Directeur adjoint

M. Kaddouch – Groupe ADP (suppléant)

Mme Bensai – FNAM

Mme Aït-Tayeb – EBAA France

M. Clair – AstonSky (pouvoir à Mme Aït-Tayeb)

M. Aguetant – UFH

M. Quint – Dassault Falcon Service

Mme Hemar (SNCTA)

M. Motais de Narbonne (SNPL)

M. Mendes – UNSA SAPAP (pouvoir à M Couturier)

Représentants des Administrations

Mme Gibon – DGAC

M. Weiss – DGAC

Mme Dupont de Dinechin - DGAC

Mme Renard – DGAC

Mme Gestalder - DGAC

M Reboullet – Préfecture de Seine-Saint-Denis

Pôle Management des Aides aux Riverains

M. Fiand – Directeur

Direction Paris-le Bourget :

Mme Jensen – Groupe ADP

ACNUSA

M. Gabouleaud – Secrétaire général

Laboratoire Groupe ADP

Mme Guédon

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la réunion de la CCE du 13 décembre 2021	4
2. Installation des nouveaux collèges des professions aéronautiques et des associations de riverains et de défense de l'environnement – Désignation des nouveaux membres du Comité Permanent.	4
3. Projet d'arrêté sur le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) au départ et à l'arrivée.....	5
4. Cartes stratégiques de bruit 4 ^{ème} échéance	7
5. Point sur l'évolution du trafic aérien.....	9
6. Point d'information sur le dispositif d'aide à l'insonorisation.....	10
7. Présentation du rapport annuel 2022 de l'ACNUSA.....	11

Après vérification du quorum, M. Frédéric Antiphon, Secrétaire Général de la Préfecture de Seine-Saint-Denis, Président de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, ouvre la séance à 10 heures 14, à l'aéroport de Paris-Le Bourget

Après un rappel des sujets inscrits à l'ordre du jour, M. le Président propose d'aborder le premier point : l'approbation du PV de la précédente Commission.

1. Approbation du compte rendu de la réunion de la CCE du 13 décembre 2021

• M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations portant sur le projet de compte rendu de la CCE du 13 décembre 2021.

M. Carsac (FNE IDF) mentionne deux observations :

1) A la page 3, 3^{ème} paragraphe à partir du bas de la page, il est indiqué : « ...pour ce qui concerne les valeurs limites de bruit, Mme Martin fait observer que la réglementation à mettre en œuvre se fait avant tout au niveau européen »

Pour M. Carsac (FNE IDF), s'il y a bien une directive européenne, les valeurs limites sont fixées au niveau français. L'arrêté a d'ailleurs été modifié en décembre dernier pour ajouter une valeur limite de nuit.

Indépendamment du fond, M. le Président laisse à Mme Martin (DGAC), non présente à la réunion, la responsabilité de ses propos.

2) A la page 4, 5^{ème} paragraphe, il est précisé ; « M. Carsac (FNE IDF) tient à exprimer l'interprétation des associations sur ce document. Pour les associations, le PPBE n'a d'intérêt que si, au bout des 5 ans, il n'y a plus de populations subissant un niveau sonore supérieur à la norme de bruit légale du PPBE ».

M. Carsac (FNE IDF) demande de remplacer « norme de bruit légale » par « valeurs limites ».

M. le Président accepte la correction demandée.

Puis il soumet le projet verbal ainsi modifié au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (tous les votes sont favorables sauf 1 abstention).

• Par ailleurs, M. Ravenel (UFCNA) rappelle qu'il n'a pas été répondu à un courrier de M. Pauron (UFCNA) en date du 9 février rappelant les demandes des associations formulées à la précédente CCE du Bourget.

De même, Mme Furtado (ATVO) signale qu'il n'a pas été répondu à la question de M. Loup (VOE) qui avait demandé, à la dernière CCE, le nombre de passagers transportés par an sur la plateforme du Bourget.

2. Installation des nouveaux collèges des professions aéronautiques et des associations de riverains et de défense de l'environnement – Désignation des nouveaux membres du Comité Permanent.

Il est procédé par chacun des deux collèges concernés à la désignation des 6 représentants au Comité Permanent (6 membres titulaires et 6 membres suppléants par collège).

Les désignations par les deux collèges ont été les suivantes :

Collège des professionnels de l'aéronautique :

Mme Anaïs Bensai, titulaire ; M. Romain Schulz, suppléant.

M. Olivier Delatte, titulaire ; M. Laurent Kaddouch, suppléant.

M. Florian Quint, titulaire ; M. Léo Maini, suppléant.
 Mme Pascale Boulay, titulaire ; M. Sébastien Couturier, suppléant.
 Mme Sophia Aït-Tayeb, titulaire ; Mme Nathalie Andriot, suppléante.
 Charles Aguetant, titulaire ; Mme Magali Hemar, suppléante.

Collège des associations de riverains et de défense de l'environnement :

M. Jean-Paul Hunault, titulaire ; M. Michel Dumas, suppléant.
 M. France Boulay-Balmont, titulaire ; M. Jean-Yves Mercier, suppléant.
 M. Francis Redon, titulaire ; M. Claude Schneider, suppléant.
 M. Bernard Loup, titulaire ; M. Vincent Gits, suppléant.
 M. Claude Carsac, titulaire ; Mme Joëlle Bouclans, suppléante.
 M. Joël Ravenel, titulaire ; M. Charles Pauron, suppléant.

3. Projet d'arrêté sur le temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) au départ et à l'arrivée

Présentation par Mme Caroline Gibon (DGAC)

Le projet d'arrêté, qui abrogerait le précédent arrêté de 2012, vise à réduire les temps d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des avions (APU) des principaux aéroports français (l'APU étant un petit moteur permettant d'alimenter l'avion au sol en électricité, chauffage et climatisation).

La finalité du projet d'arrêté est double : réduire les nuisances sonores et les émissions de CO2 de ces moteurs auxiliaires au bénéfice des personnels de la plateforme et des riverains de proximité.

Pour ce qui concerne précisément l'aéroport de Paris-Le Bourget, par rapport à l'arrêté de 2012, le temps d'utilisation des APU serait limité à :

- 45 minutes (versus 60 minutes aujourd'hui) pour les départs et pour les postes non équipés de moyens de substitution ;
- 20 minutes (versus 30 minutes aujourd'hui) pour les arrivées et pour les postes non équipés de moyens de substitution.

L'Etat souhaite avancer de manière progressive sur la réduction du temps d'utilisation des APU, le temps que l'exploitant se dote davantage de moyens de substitution.

Après le vote de la CCE, ce projet fera l'objet d'une consultation du public sur internet en application du code de l'environnement et d'une consultation de l'ACNUSA pour avis. La Gendarmerie des Transports Aériens sera chargée de contrôler la bonne application de l'arrêté.

Questions et observations

La discussion a porté principalement sur les sujets suivants :

• **Respect de l'arrêté et gains environnementaux**

Quelles mesures sont prévues pour faire respecter les règles de l'arrêté ? Quels gains environnementaux espérer ? (M. Gits – VOE)

La Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) assurera le contrôle de la réglementation. Mme Gibon (DGAC) propose de faire une fois par an un point sur le respect effectif de la nouvelle réglementation. Par ailleurs, l'exploitant Aéroports de Paris mettra à disposition des installations

d'alimentation électrique en substitution aux APU, ce qui permettra de diminuer les nuisances environnementales résultant de l'usage des APU.

- M. Gits (VOE) insiste sur le fait que les riverains attendent « une amélioration globale » et non une amélioration par avion qui serait annihilée par une augmentation de trafic.

- M. Boulay-Balmont (MNLE 93) souligne qu'il n'y a pas aujourd'hui d'équipement qui éviterait l'utilisation des APU.

M. le Président et la DGAC indiquent, en réponse, qu'il y a aujourd'hui un arrêté réglementaire qui restreint d'ores et déjà le temps d'utilisation des APU, ce qui est un progrès. Par ailleurs, il y a un effort de l'exploitant pour équiper la plateforme en moyens de substitution. L'exploitant (Groupe ADP) présentera son plan d'investissement sur ce sujet.

- M. Hunault (AREC) demande qui prononcera les sanctions à l'égard des contrevenants.

Mme Gibon (DGAC) précise que le procès-verbal sera dressé par la GTA et l'instruction menée par la DGAC.

- Un impact marginal

M. Carsac (FNE IDF), en ligne avec la position de l'UFCNA, dénonce l'absence de concertation et l'impact « marginal » au plan du bruit et de la pollution locale du projet d'arrêté.

M. le Président souligne l'intérêt d'une « politique des petits pas ». Tel est le sens de la démarche que conduit la DGAC pour restreindre l'usage des APU.

- La position des professionnels

M. Aguetant (UFH) indique que les professionnels sont favorables à la suppression de l'usage des APU mais précise la spécificité et les contraintes du Bourget concernant les moyens de substitution aux APU : irrégularité du trafic imposant des moyens mobiles de substitution et non des moyens fixes ; surcoût de l'utilisation de l'électrique nécessitant une période de transition ; impossibilité pour certains avions de démarrer leur moteur sans APU.

Mme Bensaï (FNAM) insiste pour qu'il y ait un dialogue entre la GTA et le pilote pour comprendre les raisons particulières de l'opérateur d'avoir recours aux APU (sécurité, impossibilité de se connecter à l'électrique). Il serait souhaitable que, sur le procès-verbal de la Gendarmerie, figure une case additionnelle « commentaire du pilote » qui pourra faciliter l'analyse du suivi de l'arrêté.

M. le Président prône effectivement un dialogue entre la GTA et le pilote contrôlé et demande à la DGAC de veiller à ce que la GTA dispose de la liste des aéronefs ne pouvant démarrer sans APU.

M. Couturier (Directeur du Bourget) demande à présenter le plan de substitution aux APU prévu par le Groupe ADP.

M. le Président propose à M. le Directeur du Bourget de présenter ce plan après le vote dans la mesure où la Commission doit se prononcer sur un texte réglementaire et non sur le plan de mesures de substitution de l'exploitant.

→ Le vote : M. le Président soumet le projet d'arrêté au vote de la Commission

S'abstiennent : M. Boulay-Balmont (MNLE 93), M. Bougourd (Aulnay Environnement), Mme Bensaï (FNAM), Mme Aït-TAYEB (Aston Sky, EBAA), M. Aguetant (UFH), M. Quint (DFS)

Votent contre : Mme Furtado (ATVO), M. Ravenel (UFCNA), M. Dumas (CIRENA), M. Carsac (FNE IDF).

Les autres représentants sont favorables au projet d'arrêté.

M. Boulay-Balmont (MNLE 93) tient à préciser qu'il s'abstient car il ne voit pas comment ces mesures pourront s'appliquer. Mme Bensaï (FNAM) donne également la raison de son abstention : l'absence de moyens de substitution sur la plateforme aujourd'hui. Mais dès que l'aérodrome en sera équipé, les professionnels seront favorables à cet arrêté de restriction.

Puis M. le Président cède la parole à M. Couturier pour une présentation de la politique du Bourget concernant les APU.

• Intervention de M. Couturier, Directeur de l'aérodrome du Bourget

M. Couturier rappelle les effets néfastes des APU : au plan sonore, les APU émettent un bruit particulièrement strident pour le personnel de l'aéroport ; au plan du bilan carbone, l'impact est loin d'être marginal puisque les APU sont responsables d'environ 10 % des émissions de CO2 de l'aéroport.

Pour ces raisons, la trajectoire vers le zéro APU est un enjeu prioritaire de la plateforme et le Groupe ADP est très favorable à ce projet d'arrêté.

Après un test non concluant d'électrification des postes avions de l'aire India, il a été décidé de privilégier les équipements mobiles pour répondre à la souplesse d'exploitation de l'aéroport (contrairement à Roissy et Orly, les avions se parquent rarement aux mêmes endroits) et de recenser les besoins des opérateurs. A compter de février 2023, la plateforme mettra à disposition des opérateurs des parkings avions et des équipements mobiles électriques pour qu'ils puissent les tester.

Par ailleurs, le Groupe ADP va expérimenter des caméras thermiques qui permettront à la GTA de mieux superviser l'usage des APU.

Compte tenu des enjeux, M. le Directeur regrette la nature du vote de la Commission et d'être intervenu trop tardivement dans le débat. Il propose que ce sujet important fasse l'objet de points réguliers d'avancement au sein du Comité permanent.

A quelle échéance, prévoyez-vous de répondre totalement aux besoins des opérateurs en moyens mobiles électriques ? (Mme Furtado – ATVO)

M. Couturier indique que l'engagement est au plus tard pour 2025 (date fixée au plan européen) mais qu'il espère que la plateforme pourra répondre, au moins partiellement, aux besoins avant cette date.

Quel est le pourcentage d'avions qui ne peuvent se passer des APU ? (M. Gits – VOE)

M. Aguetant précise que si l'aéroport était équipé de tous les équipements de substitution répondant aux différentes puissances des avions, 95 % des avions n'auraient pas besoin d'avoir recours aux APU. Autrement dit 5 % des avions continueraient à avoir recours aux APU.

4. Cartes stratégiques de bruit 4^{ème} échéance

Présentation par la DGAC

M. Weiss (DGAC) rappelle tout d'abord l'objectif des cartes stratégiques de bruit (évaluer l'état actuel de l'exposition au bruit dans l'environnement ; et prévoir son évolution en l'absence de mesures) et la méthodologie d'élaboration telle qu'elle est précisée par la directive européenne 2002-49.

Puis il présente les 4 cartes modélisées par le Laboratoire d'Aéroports de Paris suivant cette méthodologie :

- 2 cartes (Lden et Ln) pour la situation de référence sur la base du trafic représentatif de 2019.
- 2 cartes (Lden et Ln) pour la situation de long terme sur la base du Plan d'Exposition au Bruit de 2017 (90 000 mouvements) afin d'assurer une cohérence entre les outils de gestion des nuisances sonores.

Les valeurs limites des CSB sont : niveau 55 en Lden et niveau 50 en Ln.

Ces 4 cartes sont accompagnées par des tableaux d'exposition (superficie, logements, habitants, et établissements d'enseignements de soins et santé).

Sont présentés également des tableaux associés sur l'évaluation « des effets nuisibles du bruit » sur la population (population affectée par la forte gêne ; population affectée par une forte perturbation du sommeil) tels qu'ils résultent de la directive 2020-367. Il est précisé que cette évaluation ne prend pas en compte l'isolation phonique des habitations.

La DGAC en profite pour informer les membres de la CCE que l'Etat a abondé de 20 M€ supplémentaires à l'échelle nationale le dispositif de la TNSA et a attribué 4,3 M€ à l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Ces cartes doivent être soumises au vote de la CCE.

Questions et observations

Les représentants associatifs s'interrogent et s'inquiètent particulièrement du niveau trop élevé de l'hypothèse de trafic long terme retenue dans les CSB. -

- A quoi sert ce vote ? D'où vient cette hypothèse de 90 000 mouvements à terme ?

- M. Carsac (FNE IDF) s'interroge sur l'utilité et la finalité du vote demandé à la Commission sur les CSB. Est-ce un constat de la situation actuelle ? Est-ce une façon implicite d'entériner une augmentation de trafic avec l'hypothèse retenue ? Si c'est cela, ce n'est pas acceptable pour les riverains. Ce qui compte, ce sont les mesures du PPBE pour faire baisser le volume de population soumise à un bruit supérieur à celui de la valeur limite. Pourquoi alors voter deux fois, d'abord sur les CSB puis sur le PPBE ?

- De même, M. Hunault (AREC) s'interroge sur le fondement de l'hypothèse de 90 000 mouvements. Est-ce une demande des compagnies ?

La DGAC précise qu'il s'agit de s'accorder sur un constat. L'hypothèse de 90 000 mouvements est celle qui a déjà été validée lors du vote du PEB en 2017. Ce choix a été opéré pour être cohérent avec ce qui avait été décidé à l'époque puisqu'il s'agissait de l'élaboration d'un outil de lutte contre les nuisances sonores (le PEB).

Par ailleurs, cette hypothèse n'est pas un engagement de l'aéroport à augmenter le trafic. Dès 2023 des discussions s'engageront, sur la base de ce constat, pour décider des mesures à prendre pour faire baisser le bruit dans le cadre du PPBE.

M. Delatte (Groupe ADP) rappelle l'historique du PEB de 2017 et souligne que l'hypothèse de 90 000 mouvements avait été définie précisément pour être plus protectrice des riverains de la plateforme. Il en va de même aujourd'hui : plus l'empreinte sonore est étendue, plus il faudra prendre des mesures protectrices des riverains.

- L'hypothèse de long terme n'est pas compatible avec l'objectif de décarbonation / MRAE et CCE

Pour M. Gits (VOE) et Mme Furtado (ATVO), l'hypothèse d'augmentation du trafic n'est pas compatible avec l'objectif de décarbonation fixé pour 2050. Il faudrait que la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) puisse accompagner et analyser les décisions de la CCE.

Mme Gibon (DGAC) précise que l'industrie aéronautique prendra sa part dans l'objectif global de décarbonation et que se mettra en place un suivi des mesures prises (utilisation des biocarburants, des avions électriques, la restriction des APU, etc.). Il n'y a pas forcément incompatibilité entre trafic aérien et décarbonation.

M. le Président rappelle que La CCE est une instance consultative qui, par définition, n'édicte pas de mesure réglementaire. Elle ne peut s'arroger ce pouvoir et être suivie par la MRAE.

- Les valeurs limites

M. Dumas (Cirena) demande s'il serait possible d'avoir une hypothèse basée sur la préconisation de l'OMS de baisser le niveau des valeurs limites de -10 dB.

La DGAC fait observer que l'OMS n'établit que des préconisations. Les valeurs limites (Ln 50, Lden 55) s'imposent dans l'établissement des CSB car fixées réglementairement.

- Utiliser des mesures in situ plutôt qu'une modélisation

Pour M. Benouaret (Roissy Pays de France), il serait intéressant que les cartes stratégiques de bruit puissent être établies à partir de mesures réelles sur le terrain.

La DGAC indique que des mesures de bruit sur le terrain sont déjà réalisées (stations permanentes, campagnes de mesures). Mais les CSB sont établies par modélisation selon une méthodologie définie par la directive européenne qui s'impose aux Etats membres.

- Une seule gestion du bruit pour les riverains survolés par les avions de CDG et du Bourget

M. Gits demande pourquoi il n'y a pas une seule gestion du bruit pour les deux aéroports puisque certains riverains subissent « une double peine », avec à la fois les vols de CDG et du Bourget.

Mme Gibon (DGAC) précise que la DGAC est consciente du sujet et travaille d'ores et déjà sur cette situation. Mais pour l'instant, le cadre juridique n'a pas encore évolué.

- Une autre logique pour définir un plan d'action

M. Gesell (Maire de Dugny, MGP) s'interroge sur la compatibilité de l'objectif de réduction des populations exposées au bruit avec la forte augmentation prévue des vols de nuit. Pourrait-on privilégier une logique inverse : se fixer un volume maximum de population impactée pour ensuite adapter un plan d'action ?

La DGAC précise avant tout qu'elle n'a pas le choix de la méthodologie qui découle d'une directive européenne. Par ailleurs, cette méthodologie appliquée a sa cohérence : on part d'un constat pour aboutir à des préconisations correctrices.

→ **Le vote** : M. le Président soumet les cartes stratégiques de bruit au vote de la Commission.

Votent contre : les représentants des associations de riverains et de défense de l'environnement.

S'abstient : M. Boulay-Balmont (MNLE 93).

Les autres représentants s'expriment en faveur des CSB présentées.

5. Point sur l'évolution du trafic aérien

Présentation par le Groupe ADP

M. Delatte, Directeur adjoint du Bourget, mentionne les éléments suivants :

- Les caractéristiques clés de la plateforme du Bourget :
 - L'essentiel du trafic du Bourget est fait avec la France et l'Europe (90 %).
 - 93 % du trafic sont des mouvements d'affaires et 6 % des mouvements médicaux.
 - Le Bourget dessert plus de 1 100 villes.
- Une relative stabilité du trafic qui oscille entre 50 000 et 65 000 mouvements.

- En 2022, après un 1^{er} semestre de forte activité, on observe depuis septembre une relative baisse du trafic qui se situe à un niveau un peu inférieur à 2019. En 2022, au cumul, le trafic devrait être un peu au-dessus de 60 000 mouvements.

- La masse maximale au décollage des aéronefs est en recul par rapport à 2019. Le trafic a tendance à se faire avec des modules plus petits.

- Le trafic est porté par les avions de catégorie B principalement, un peu par les catégories C et A, les autres catégories d'avions étant marginales.

- La part des mouvements de nuit est en baisse constante depuis des années passant de 7,6 % en 2006 à moins de 5 % désormais (4,7 % en 2022). Les mouvements de nuit sont réalisés par des vols sanitaires et gouvernementaux.

Questions et observations

- M. Ravenel s'étonne que les vols sanitaires ne représentent que 15 % des mouvements de nuit. MM. Couturier et Delatte (Groupe ADP) confirment que le gros du volume des mouvements de nuit est le fait de vols protocolaires.

- Mme Furtado (ATVO) revient sur l'hypothèse de 90 000 mouvements pour l'établissement des CSB long terme et demande si le groupe ADP pourrait établir une carte sur la base du scénario B de l'ADEME (réduire le trafic pour faire baisser les GES).

M. le Président souligne que le Directeur adjoint de la plateforme a expliqué pourquoi l'hypothèse protectrice du PEB de 2017 avait été retenue pour l'établissement des CSB long terme. Il a précisé à cette occasion que l'activité de la plateforme était relativement stable à un niveau inférieur. Mais, en tout état de cause, on ne peut pas demander au Groupe ADP de modéliser les hypothèses et les scénarios de l'ADEME ou d'autres organismes.

M. Couturier (Groupe ADP) complète en précisant que le gestionnaire pourra s'engager sur les mesures à mettre en œuvre pour décarboner et réduire les nuisances sonores de la plateforme. Le plan d'action d'ADP, si les représentants le souhaitent, pourra être présenté en comité permanent (station permanente de biocarburants, mesures pour attirer les avions bas carbone, etc). Pour M. Couturier, c'est par les petits modules et l'aviation d'affaires que la transformation de l'aéronautique va s'opérer en premier.

M. Carsac (FNE-IDF) fait observer que c'est d'abord sur le bruit que l'acceptabilité du Bourget se fera. La décarbonation est un élément important mais la réduction de la nuisance sonore est la question centrale du Bourget.

6. Point d'information sur le dispositif d'aide à l'insonorisation

Présentation par le Pôle Management des Aides aux Riverains

M. Fiand, adjoint à la Directrice de l'Environnement et des Affaires Publiques, en charge de l'Aide aux riverains mentionne les points principaux suivants :

- Bilan des aides attribuées depuis 5 ans :

Il présente le tableau des aides attribuées depuis 5 ans (*cf. page 2 document de présentation*).

Une seule CCAR s'est tenue en 2022 mais avec la nomination des membres du Comité Permanent, la prochaine CCAR pourra se tenir dès février 2023.

Avec la chute du trafic aérien, les recettes de TNSA ont considérablement diminué. Cette baisse a donné lieu pour la première fois à des compensations de l'Etat pour pouvoir continuer à financer les aides.

- M. Fiand détaille les données financières au 31 octobre 2022 de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget. A cette date, la trésorerie des deux aéroports s'élevait à 35 M€, montant auquel il convient de déduire 23 M€ des opérations engagées restant à payer (diagnostics + travaux).

- Puis il détaille le stock de dossiers prêts à être présentés en CCAR. Le nombre de dossiers est relativement faible (24 dossiers pour 229 k€) du fait du manque de dossiers grands comptes. Est en cause le manque de structuration des syndicats pour engager ce type d'opération dont ils n'ont pas l'habitude et la maîtrise. Cela étant, 3 opérations (1 sur Stains et 2 sur Dugny) pourraient déboucher prochainement.

- Il reste à ce jour environ 10 000 locaux à insonoriser.

Le Président du Groupe ADP a écrit en mai 2022 à toutes les communes situées dans les zones PGS de Roissy, Orly et Le Bourget pour leur indiquer que les équipes de l'Aide à l'Insonorisation se tenaient à leur disposition pour faire la promotion du dispositif sur place. Cette opération a recueilli peu de réponses.

Par ailleurs, le Pôle d'Aide à l'Insonorisation va sortir une plaquette de communication spécialement dédiée aux copropriétés pour les aider et les sensibiliser au sujet.

Question

M. Motais de Narbonne (SNPL) soulève la question de la coordination des aides à l'insonorisation et des aides à l'isolation thermique.

M. Fiand indique que la coordination des aides a toujours existé pour les grosses opérations immobilières. Pour les opérations individuelles, les expérimentations tentées notamment dans le Val-de-Marne ont pour l'instant donné des résultats décevants en pratique pour de multiples raisons.

7. Présentation du rapport annuel 2022 de l'ACNUSA

Présentation par M. Gabouleaud, Secrétaire Général de l'ACNUSA

Après un rappel du contexte dans lequel le rapport annuel de l'ACNUSA a été rédigé, M. Gabouleaud (ACNUSA) met l'accent sur les éléments suivants :

- Les manquements : le nombre de manquements sur la plateforme du Bourget reste relativement faible, comme les années précédentes. Les manquements sont essentiellement de deux types : non-respect des règles d'utilisation des APU et usage d'aéronef restreint.

- Concernant la performance environnementale de l'aéroport, l'aérodrome du Bourget a commencé à mettre en œuvre des leviers de diminution des nuisances. L'ACNUSA a noté en particulier les opérations au sol (électrification des postes de contact, décarbonation des véhicules et engins de piste) qui permettent de diminuer les nuisances des personnels de la plateforme.

L'ACNUSA a recommandé aux aéroports plusieurs actions, notamment l'élaboration des cartes stratégiques de bruit et la mise en œuvre de PPBE.

L'ACNUSA a préconisé aussi de compenser les baisses de recettes de TNSA et se félicite des dotations complémentaires récemment décidées. L'ACNUSA estime qu'il faut cependant aller plus loin que l'insonorisation du bâti et mener des actions sur « l'humain ». L'Autorité a engagé une réflexion avec la Direction Générale de la Santé sur l'opportunité d'un suivi médical particulier des populations aux abords des aéroports.

- L'ACNUSA, dans son rapport 2022, a réalisé trois focus sur des sujets particuliers : l'aviation légère, les hélicoptères et l'aviation d'affaires.

Concernant l'aviation d'affaires, l'Autorité a recommandé au Parlement et au Gouvernement de conduire une réflexion sur la régulation environnementale nécessaire de ce secteur. L'ACNUSA estime que l'aviation d'affaires pourra prendre plus rapidement que l'aviation commerciale des mesures de développement durable.

- Les juridictions administratives ont très majoritairement conforté les sanctions prononcées par l'ACNUSA. Cela crée une jurisprudence qui consolide les décisions de l'Autorité.

- L'ACNUSA a préconisé au Gouvernement une adaptation du cadre législatif et réglementaire sur deux points : simplifier la procédure de sanction dont la longueur nuit à l'efficacité pédagogique des sanctions prononcées ; et permettre à l'ACNUSA d'agir en matière de pollution atmosphérique comme elle peut le faire en matière de nuisance sonore.

- L'ACNUSA, dans son rapport, a demandé au Gouvernement de moderniser ses missions consultatives afin d'éliminer certaines incohérences (ex : rendre un avis après enquête publique).

En conclusion, M. le Secrétaire Général souligne que le taux de recouvrement des amendes prononcées au bout de de 5 ans est très élevé (90 %) aussi bien auprès des compagnies françaises qu'étrangères.

Questions et observations

• *L'ACNUSA souhaite pouvoir s'occuper des pollutions atmosphériques. Quand pensez-vous pouvoir obtenir une réponse ? (M. Gits – VOE)*

M. Gaboulaud (ACNUSA) ne peut fournir de réponse. C'est une recommandation que l'ACNUSA fait depuis plusieurs années. C'est une initiative qui a retenu l'attention de certains parlementaires et élus des territoires concernés par les plateformes aéroportuaires.

M. Ravenel (UFCNA) indique que les associations peuvent soutenir l'initiative de l'ACNUSA. Et Mme Furtado (ATVO) tient à remercier au nom des associations l'Autorité pour le travail effectué.

* *
*

L'ordre du jour étant épuisé et sans autre point divers, M. le Président lève la séance après avoir remercié les membres de la Commission de leur participation.

(La séance est levée à 12 heures 45)

