

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

*

Procès-verbal de la réunion du 13 décembre 2021

Étaient présents :

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

Représentants des collectivités territoriales

Mme Moine – CD Val d'Oise

Représentants des associations

M. Carsac – FNE Ile-de-France

M. Redon – Environnement 93 (représenté)

M. Loup – Val d'Oise Environnement

M. Ravenel – UFCNA

M. Pauron – UFCNA (suppléant)

M. Louard – CIRENA

M. Boulay-Balmont – MNLE 93

Mme Bonhomme – ADVOCNAR (représentée)

M. Hunault – AREC

M. Mézure – ACRENA

Représentants des Professions Aéronautiques

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

M. Delatte – Groupe ADP (représenté)

M Motains de Narbonne

Mme Bensäï – FNAM

M. d'Yvoire – EBAA

M. Aguetant – UFH

M. Guittet – SCARA

M. Quint – Dassault Falcon Service

M. Eddaidj – CFE-CGC

M. Mendes – UNSA SAPAP (représenté)

Représentants des Administrations

Mme Peyruc – Préfecture de Seine-Saint-Denis

Mme Martin – DGAC

Mme Renard – DGAC

M. Lefrançois – DGAC/DSNA

M. Montet – DGAC/DSAC/N

Direction Paris-Le Bourget

Mme Jensen – Groupe ADP

Pôle Management des Aides aux Riverains

M. Fiand – Directeur

Ordre du jour

1. Approbation du compte rendu de la réunion de la CCE du 10 décembre 2020.....	3
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.....	5
6. Points divers.....	6
6.1. Point sur l'aide à l'insonorisation.....	6
4. Création d'une nouvelle procédure d'arrivée en piste 21.....	7
5. Modification du segment d'approche intermédiaire de la procédure d'arrivée RNP en piste 27.....	8
6. Points divers (suite).....	8
6.2 – Suivi du PPBE.....	8
6.3 – Présentation du rapport annuel 2021 de l'ACNUSA.....	8

Faute de quorum, et conformément au règlement intérieur, M. Patrick Lapouze, sous-préfet du Raincy, Président de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, convoque à 15 heures 30 la Commission pour que celle-ci puisse valablement se tenir sans nécessité de quorum. La séance est ouverte à 15 heures 30.

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 10 décembre 2020

• M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations portant sur le projet de compte-rendu de la CCE du 10 décembre 2020.

Les points suivants ont été mentionnés :

- Le tableau sur les vols de nuit par groupe acoustique ou par taille d'avions (page 5 du PV) promis à la précédente CCE n'a pas été fourni. (M. Pauron – UFCNA)

M. Couturier, Directeur de l'aéroport du Bourget, s'engage à le communiquer après la CCE et au besoin à organiser une présentation spécifique sur le sujet.

- La campagne de mesures de particules ultrafines et du carbone suie a été décalée à fin 2021 du fait du faible trafic (page 7 du PV). Cette campagne a-t-elle commencé ou va-t-elle commencer ? (M. Pauron – UFCNA)

Mme Martin (DGAC) note ce point pour le documenter.¹

- La transposition en droit français de la nouvelle directive 2020/367 (page 8) sur la cartographie du bruit : le décret en CE et l'arrêté nécessaires ont-ils été préparés ? (M. Pauron – UFCNA)

Mme Martin (DGAC) précise que le décret et l'arrêté ont été rédigés et sont dans le processus de signatures (application Solon).

- page 9 du PV, fin du 2^{ème} paragraphe, remplacer : « 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 »

Par la formulation suivante, intégrant un passage à la ligne :

« 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.

En réponse à M. Carsac, 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 ».

- M. Pauron (UFCNA) indique qu'il n'a pas reçu le document faisant le point sur l'aide à l'insonorisation promis par M. Fiand (page 9 du PV).

Mme Jensen (Groupe ADP) précise que le document a été transmis à l'ensemble des membres de la CCE par mail dès le lendemain de la CCE, le 11 décembre 2020. M. Fiand (Groupe ADP) ajoute qu'il fera un nouveau point sur l'aide à l'insonorisation au cours de la réunion.

¹Renseignements pris, la campagne a été reportée plusieurs fois à cause de la baisse du trafic et pourrait démarrer à l'été 2022 sauf nouveaux reports.

M. le Président soumet le compte-rendu ainsi modifié au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (2 abstentions, pas de vote contre).

M. Boulay-Balmont (MNLE 93) exprime le souhait que les procès-verbaux des prochaines CCE soient fournis sous forme papier. M. le Président en prend note et donne son accord à cette procédure.

- M. Carsac (FNE IDF) soulève la question du prochain PPBE de l'aéroport du Bourget. Le dernier PPBE date du 13 février 2018 et le PPBE doit être révisé tous les 5 ans. Qu'en est-il de ce projet de révision ?

Mme Martin (DGAC) précise que le PPBE de l'aéroport du Bourget expirera en 2023 en application de la réglementation européenne. Les cartes stratégiques de bruit (CSB) seront réalisées en 2022 et le contenu du PPBE élaboré en 2023, afin que ce document soit prêt à être mis en œuvre dès 2024.

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 ou tout au moins que ces populations aient fortement diminué. Par ailleurs, M. Carsac (FNE-IDF) regrette vivement que les valeurs légales de bruit retenues dans le PPBE soient 10 dB au-dessus des valeurs limites retenues par l'Organisation Mondiale de la Santé.

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

M. le Président précise les éléments suivants :

La CCE doit théoriquement désigner, pour chacun des 3 collèges, 6 membres titulaires et 6 membres suppléants pour composer le Comité Permanent de la CCE.

L'une des missions des membres du Comité Permanent est de participer également aux réunions de la CCAR pour rendre un avis sur l'attribution des aides à l'insonorisation.

- Pour les collectivités territoriales, à la suite des élections régionales et départementales, il faut désigner 2 titulaires et 2 suppléants pour compléter le collège des représentants au Comité Permanent.

Mme Sarah Moine (CD Val d'Oise), accepte de participer au Comité Permanent en tant que titulaire, étant précisé que sa suppléante sera Mme Manuela Melo (CD Val d'Oise).

M. le Président indique qu'une relance sera réalisée par mail auprès des élus concernés pour leur indiquer qu'un poste de titulaire et un poste de suppléant peuvent encore être pourvus.

- Le collège des professionnels de l'aéronautique au Comité permanent est actuellement composé de 4 titulaires et de 4 suppléants (représentants de la Direction du Bourget et des usagers)

Compte-tenu du renouvellement des représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome, il leur est proposé de compléter le collège des professionnels de l'aéronautique.

Les postes de titulaire et de suppléant seront à répartir entre M. Rachid Eddaidj (CFE-CGC) et M. Luis Mendes (UNSA-SAPAP)

A la demande de M. Aguetant (UFH), M. le Président liste les représentants au Comité Permanent du collège des professionnels de l'Aéronautique :

Titulaire

Olivier Delatte (Groupe ADP)

Anaïs Bensaï (FNAM)

Suppléant

Laurent Kaddouch (Groupe ADP)

Romain Schulz (FNAM)

Nathalie Andriot (EBAA France)

Bertrand d'Yvoire (EBAA France)

Philippe Guittet (SCARA)

Georges-Marie Baurens (SCARA)

Rachid Eddaidj (CFE-CGC) et Luis Mendes (UNSA-SAPAP) : titulaire ou suppléant à définir.

3. Point sur l'évolution du trafic aérien

→ Présentation par le Groupe ADP

La présentation est faite par M. Couturier, Directeur de l'aéroport du Bourget (*pour une présentation détaillée, voir le document de présentation en annexe*)

M. Couturier souligne les points principaux suivants :

- L'aéroport du Bourget n'a jamais fermé pendant la pandémie permettant la réalisation des vols sanitaires nécessaires.
- Un deuxième semestre très dynamique a permis de réaliser au final une activité 2021 au niveau de celle de l'année 2019.
- Toutefois, ce trafic important en termes de mouvements masque une diminution de la masse des appareils utilisés. Par rapport à 2019, la moyenne des modules utilisés est passée de 19 tonnes à 17 tonnes.
- Le niveau de trafic en 2021 (51 000 mouvements) reste toutefois en deçà des années 2007/2008 de fort trafic.
- Les deux faisceaux géographiques essentiels de l'aéroport du Bourget demeurent l'Europe (57%) et le national (35 %). Et les aéronefs utilisés sont majoritairement de catégories A, B et C.
- Les vols de nuit (22h15-6h00) poursuivent leur baisse constante (-13 % en 2021 par rapport à 2019) et représentent 4,9 % des vols en 2021 (versus 5,5 % en 2019), soit 340 vols de moins sur l'année.

Les vols de nuit sont à 80 % des vols concentrés sur les marges de nuit (22h-23h et 5h-6h).

→ Questions et observations

- Les représentants des usagers soulignent le manque à gagner des compagnies résultant de la diminution des modules utilisés, en dépit d'un niveau de trafic soutenu (M. d'Yvoire – EBAA France)
- Les passagers transportés : M. Loup (VOE) demande des précisions sur le nombre de passagers transportés par an sur la plateforme du Bourget. Les autres associations (FNE-IDF, UFCNA, MNLE 93) s'associent à cette demande. Une vive discussion s'engage à ce sujet.

Pour les associations, cette information est importante pour pouvoir apprécier la situation de l'aéroport du Bourget. Elles ont le sentiment que les opérateurs ne souhaitent pas communiquer sur ce sujet et font de la rétention d'information. M. Carsac (FNE-IDF) rappelle que l'objectif des associations est de réduire les nuisances de l'activité aérienne. Or les usagers opposent régulièrement des considérations économiques basées sur le volume de passagers transportés. Il est donc important d'avoir cette information.

Pour les représentants des usagers, cette information n'est pas pertinente pour l'aviation d'affaires qui est une activité de taxi aérien. L'aviation d'affaires ne vend pas des billets mais met à disposition des aéronefs pour ses clients, qu'il y ait un ou plusieurs passagers. Cette information statistique inutile pour les opérateurs n'est pas disponible car elle n'est pas collectée. Mais si l'objectif des associations est d'ouvrir un débat sur l'utilité de l'aviation d'affaires, les représentants des usagers sont tout à fait ouverts à la discussion.

M. Couturier, Directeur du Bourget, confirme, en tant que gestionnaire de la plateforme, qu'il ne dispose pas de statistiques sur le nombre de passagers transitant par la plateforme. La spécificité du Bourget est d'être constituée de petits terminaux d'affaires gérés par de multiples opérateurs. Pour M. Couturier, le volume de passagers transportés serait par ailleurs une information très difficile à interpréter, avec le risque de comparer « des choux et des carottes ».

- **La décomposition des vols de nuits selon l'activité** : M. Pauron (UFCNA) demande la répartition des vols de nuit par nature d'activité : vols d'affaires, vols sanitaires, vols d'Etat, etc.

M. Couturier (groupe ADP) prend note de cette demande et va regarder s'il dispose des éléments pour la documenter.

M. Carsac (FNE IDF) soutient cette demande qui est essentielle pour les associations et les riverains. Les nuisances sonores aériennes affectent la santé des populations. L'OMS recommande une nuit de 8 heures. Concentrer les vols sur les marges de nuit n'est pas une situation acceptable. Il faut regarder attentivement l'ensemble des vols de nuit et les associations sont partantes pour travailler constructivement sur ce dossier.

6. Points divers

6.1. Point sur l'aide à l'insonorisation

→ La présentation est faite par M. Fiand, Directeur du Pôle Management des Aides aux Riverains (pour une présentation détaillée, cf document de présentation en annexe)

Points clés de l'intervention de M. Fiand :

- La division par deux des ressources de TNSA qui financent les aides à l'insonorisation a fait que les nouveaux engagements ont été stoppés, la trésorerie étant utilisée prioritairement pour payer les travaux des dossiers préalablement engagés.

En 2021, sur la plateforme du Bourget, seule une vingtaine de nouveaux diagnostics acoustiques ont été engagés.

- Le focus sur les stocks de dossiers de particuliers (page 4) fait apparaître un nombre relativement conséquent de dossiers en situation intermédiaire (48 dossiers pour 500 K€) : la tension sur les prix (et donc sur le reste à charge) et les délais font que les dossiers aboutissent plus lentement.

Outre les 8 dossiers déjà actés, tous les dossiers qui seront prêts seront présentés à la prochaine CCAR de février/mars.

- Le tableau des dossiers grands comptes montre aujourd'hui qu'aucun dossier n'est prêt à passer en CCAR, tous les dossiers étant en situation intermédiaire (pour environ 10 M€ de dossiers).

- Les dossiers grands comptes en phase travaux représentent 1 200 logements pour un montant total de 12 M€.

- 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.

Mme Martin (DGAC) complète en indiquant que l'Etat a abondé de 8 M€ la TNSA pour l'ensemble des aéroports acrusés. Mme Martin souligne qu'il s'agit d'un abondement non remboursable, ce n'est pas une avance.

→ Questions ou observations

- Le dispositif est-il assez connu de tous ? (M. Pauron – UFCNA)

Pour M. Fiand, la promotion du dispositif quand les ressources financières sont insuffisantes est une erreur à éviter. Dès que les ressources financières seront là, la promotion du dispositif reprendra mais pas avant le 2^{ème} trimestre 2022.

- Pour M. Carsac, il faut revoir totalement le financement du dispositif car, si l'insonorisation se poursuit au rythme des années précédentes, il faudra 50 ans pour que les logements soient insonorisés. Il suffirait de prélever quelques euros par passager, on pourrait résoudre le problème de l'insonorisation en 5 à 10 ans.

- M. Boulay-Balmont (MNLE 93) s'insurge contre le projet de village des medias pour les JO qui aura vocation à se transformer en logements (1 300 logements) construits au plus près des pistes sur un terrain qui n'était pas constructible. Il met en cause ADP dans ce processus de changement de destination du site.

M. Couturier (Groupe ADP) tient à préciser que ces terrains ne sont pas sur l'emprise d'ADP et qu'ils ne sont pas situés sur les axes des pistes principales mais sur l'axe de la piste 03-21 qui est rarement utilisée.

M. Loup (VOE) met en cause également le projet de cité scolaire avec internat qui sera construit sur le triangle de Gonesse qui est concerné à la fois par le PEB du Bourget et celui de Roissy.

4. Création d'une nouvelle procédure d'arrivée en piste 21

→ Présentation de la nouvelle procédure d'arrivée projetée

M. Lefrançois (DGAC/DSNA) expose les raisons justifiant de remplacer l'approche visuelle libre (MVL) pour les atterrissages en piste 21 par une approche VPT à trajectoire définie selon les catégories d'avions (A, B, C et D).

L'objectif n'est pas d'augmenter le nombre d'atterrissages très faible en piste 21 (10 atterrissages en 2019, soit moins de 0,1 % du trafic) mais de limiter la dispersion des trajectoires et d'améliorer la prédictibilité des trajectoires pour une meilleure coordination avec Roissy, ainsi que la sécurité des équipages (*pour une présentation détaillée, cf. document de présentation en annexe*)

→ Questions et observations

- Il y a peu d'atterrissages sur cette piste mais combien y a-t-il de décollages ? (M. Boulay-Balmont-MNLE 93)

M. Motais de Narbonne (SNPL) et M. Lefrançois (DGAC/DSNA) précisent que la piste 21 n'est utilisée pour les décollages qu'en cas de situation dégradée (pistes 09/27 ou 07/25 indisponibles). C'est la piste 03 qui est utilisée pour les décollages dans l'autre sens.

- M. Carsac (FNE IDF) convient qu'une dizaine d'atterrissages par an est marginale. Il regrette toutefois que l'argument utilisé pour les nouvelles procédures soit systématiquement celui de la précision. Si tous les avions passent au même endroit, c'est plus de nuisances pour les riverains. Il faudrait que les nouvelles procédures soient d'abord étudiées pour apporter moins de nuisances sonores aux riverains.

- M. Hunault (AREC) observe que les villes de Roissy-en-France, Le Thillay et Gonesse sont désormais survolées alors qu'elles ne l'étaient pas avant. M. Pauron (UFCNA) pointe que Gonesse est déjà très impactée par les survols de Roissy et que cette nouvelle procédure en ajoute une petite couche supplémentaire.

La DGAC/DSNA rappelle qu'il s'agit d'un nombre très faible d'atterrissages, une dizaine par an, que les avions utilisant la plateforme sont essentiellement des appareils de catégorie A et B, il y a donc des trajectoires définies qui seront très faiblement utilisées. M. le Président observe qu'un avion qui a une trajectoire rectiligne génère sans doute moins de nuisance sonore qu'un avion qui zigzague et réaccélère.

Au terme de la discussion, M. le Président soumet la nouvelle procédure au vote de la Commission qui l'adopte à la majorité (10 votes pour, 6 abstentions, pas de vote contre).

5. Modification du segment d'approche intermédiaire de la procédure d'arrivée RNP en piste 27

- M. Lefrançois (DGAC) précise qu'il s'agit d'une modification très limitée d'un point (appelé NEGUR) situé sur le segment intermédiaire de la procédure d'arrivée RNP 27 de 0,4Nm, soit 740 mètres à l'est de la procédure actuelle.

L'objectif est de résoudre un éventuel défaut de séparation entre les arrivées du Bourget qui suivent cette procédure et certaines arrivées de Paris-CDG dans des conditions particulières de température et de pression.

Il est précisé que le point NEGUR est déjà survolé aujourd'hui, que la procédure RNP 27 est une procédure de secours à faible utilisation de l'approche principale ILS 27 et qu'elle a la même trace que cette dernière.

- M. le Président soumet cette modification de procédure au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (13 pour, 5 abstentions, pas de vote contre).

6. Points divers (suite)

6.2 – Suivi du PPBE

M. Pauron (UFCNA) demande s'il est prévu de mettre en place un suivi de l'actuel PPBE pour repérer d'éventuels ajustements au moment du réexamen périodique.

Mme Martin (DGAC) accepte de mettre à l'ordre du jour de la prochaine CCE un point d'étape sur le PPBE, étant précisé que l'actuel PPBE devra être mis à jour en 2023.

6.3 – Présentation du rapport annuel 2021 de l'ACNUSA

M. Gabouleaude, Secrétaire Général de l'ACNUSA, fait une présentation détaillée du rapport annuel 2021 de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aériennes (en application de l'article L227-7 du Code de l'Aviation Civile).

Les principaux points abordés lors de cette présentation ont été :

- les missions de l'ACNUSA ;
- La reprise d'activité ;
- 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 ;
- Focus particuliers sur quelques sujets (l'aviation d'affaires, l'aviation de loisirs, les hélicoptères, les territoires ultramarins) ;
- Les possibilités de saisine de l'ACNUSA par les différents acteurs.

(Pour le contenu détaillé, voir la présentation en annexe de M. Gabouleaude)

→ Questions et observations

- Le pouvoir de sanction de l'ACNUSA

- M. Pauron (UFCNA) demande si les pouvoirs de sanction donnés par le Conseil d'Etat à l'ACNUSA, évoqués dans le rapport, concernent notamment les atterrissages non prévus en cœur de nuit.

M. Gabouleaud (ACNUSA) précise que le pouvoir de sanction de l'ACNUSA ne peut s'exercer, de par les textes, que sur les décollages et non sur les atterrissages. L'évolution des textes est un sujet qui concerne la DGAC et le Gouvernement. Les pouvoirs renforcés par le Conseil d'Etat et le Conseil Constitutionnel font référence notamment au fait que l'ACNUSA a été désignée comme Autorité Environnementale pour l'élaboration de certains plans.

- M. Carsac (FENE-IDF) mentionne la saisie conservatoire d'un avion d'une compagnie étrangère qui n'avait pas réglé ses amendes comme élément ayant renforcé le pouvoir de sanction de l'ACNUSA.

M. Gabouleaud (ACNUSA) précise que l'ACNUSA est épaulée par une Direction spéciale du Trésor en charge des amendes. Le taux de recouvrement des amendes est excellent (90%), aussi bien pour les compagnies françaises que pour les compagnies étrangères.

• Présentation des projets de Paris-Le Bourget

Dans la continuité des axes d'amélioration évoqués dans le rapport de l'ACNUSA, M. Couturier, Directeur du Bourget, propose à la Commission de faire une présentation des principaux projets en cours sur la plateforme du Bourget : projets d'électrification côté Piste, les APU, le biocarburant, le projet de navette électrique côté Ville.

• Le Comité Permanent

M. Pauron (UFCNA) demande si une réunion du Comité Permanent est prévue en 2022. M. Carsac (FNE IDF) regrette que le rôle du Comité ait été réduit à la CCAR alors que la mission d'un Comité est aussi de travailler à effectifs réduits à préparer les sujets qui seront présentés en CCE.

M. le président indique qu'il est ouvert à cette possibilité.

Au terme de la réunion, en réponse à une question, M. Fiand (Groupe ADP) indique qu'il n'a pas encore la date exacte de réunion de la CCAR qui doit se réunir en février 2022.

* *
*

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 et de la qualité des échanges.

(La séance est levée à 18 heures)

Le Sous-Préfet
Patrick LAPOUZE