

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

\*

**Procès-verbal de la réunion du 18 décembre 2023**

**Etaient présents**

M. Frédéric Antiphon, Président, Secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis

Représentants des collectivités territoriales

M. Bonnet – CA Roissy Pays de France

M. Le Bris – MGP

Représentants des associations

M. Carsac – FNE Ile-de-France

M. Gits – FNE Val d'Oise Environnement

M. Ravenel – UFCNA

M. Dumas – CIRENA

M. Boulay-Balmont – MNLE 93

M. Hunault – AREC Plaine de France

Représentants des Professions Aéronautiques

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

M. Delatte – Groupe ADP – Adjoint au Directeur de Paris-Le Bourget

Mme Boulay – Groupe ADP – Relations Territoriales et Emploi

M. Maini – DFS (pouvoir de FNAM)

M. Boutin – ASTONSKY

Mme Zakharkina – EBAA France

M. Motais de Narbonne – SNPL

M. Serre – SNCTA

M. Hérard – UNSA-SAPAP

Représentants des Administrations

M. Weiss – DGAC/DTA

Mme Dupont de Dinechin – DGAC/DTA

M. Le Foll – DGAC/DSNA

Mme Baranes – DGAC/DSNA

M. Lefrançois – DGAC/SNA – RP

M. Reboullet – Prefecture 93

Invités :

Mme Nicolet – Groupe ADP Laboratoire ADP

Mme Guédon – Groupe ADP Laboratoire ADP

M. Fiand – Groupe ADP

M. Gabouleaude – Secrétaire général de l'ACNUSA

**Ordre du jour**

1. Approbation du PV de la CCE du 14 décembre 2022
2. Comité Permanent : remplacement au sein du collège des professions aéronautiques
3. Bilan du PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance
4. Bilan du trafic aérien
5. Refonte des nouvelles cartes stratégiques de bruit de 4<sup>ème</sup> échéance
6. Lancement des travaux du PPBE de 4<sup>ème</sup> échéance
7. Projet de modification des procédures de départs (passage en navigation satellitaire)
8. Surveillance de la qualité de l'air
9. Présentation du rapport annuel 2023 de l'ACNUSA

M. Antiphon, Secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis, Président de la CCE de Paris-Le Bourget, faute de quorum à 15 heures, demande à l'assemblée l'autorisation d'ouvrir immédiatement la séance de la Commission, et ceci sans attendre la fin de la demi-heure statutaire pour pouvoir procéder ainsi.

Cette demande du Président est acceptée à l'unanimité des membres présents de la Commission.

La séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget est déclarée ainsi ouverte.

### 1. Compte rendu de la réunion de la CCE du 14 décembre 2022

Le compte rendu de la CCE du 14 décembre 2022 est approuvé à l'unanimité sans observation ou correction des membres de la Commission.

### 2. Comité Permanent : remplacement au sein du collège des professions aéronautiques

Mme Yulia Zakharkina de EBAA France est désignée par le collège des professions aéronautiques pour remplacer Mme Sophia AIT TAYEB.

### 3. Bilan du PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance

M. Weiss (DGAC/DTA) passe en revue les 6 catégories d'actions du PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance (2018-2023) en mentionnant la ou les principales mesures réalisées pour chacune d'entre elles :

- Réduction du bruit à la source : refonte de la grille des groupes acoustiques servant de base au calcul de la TNSA et aux redevances d'atterrissage.

- Gestion de l'urbanisme : adoption du premier PEB de l'aéroport du Bourget en 2017 et suivi des permis de construire ; insonorisation des logements et locaux (2 243 locaux pour un montant de 25 M€ entre 2013 et 2022) financée par la TNSA et des abondements de l'Etat pendant la période Covid ; renforcement par ADP du dispositif facilitant l'aide à l'insonorisation (site Internet, N° Vert, etc.).

- Procédures opérationnelles : relèvement de 300 mètres des paliers d'interception de l'ILS ;

- Restrictions d'exploitation : arrêté imposant des restrictions selon que l'aéronef est à hélices ou turboréacteur ; suivi des sanctions de l'ACNUSA.

- Mesures de communication/formation/information/études : création du comité permanent de la CCE ; sites internet sur les trajectoires et présentation des journées caractéristiques ; études sanitaires SURVOL et DEBATS.

- Mesures autres : arrêté sur la réduction du temps d'utilisation des APU.

*(Pour une analyse détaillée des mesures du bilan, cf document de présentation en annexe).*

Sans autre question ou observation sur ce bilan, M. le Président propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

### 4. Bilan du trafic aérien

M. Delatte, adjoint au Directeur de l'aéroport du Bourget, mentionne les points clés suivants :

L'année 2022 (64 279 mouvements) est une année exceptionnelle de rattrapage post Covid.

L'année 2023 marque un retour à la normale avec un trafic qui revient à un niveau et à une structure de trafic proche des années 2018/2019 (niveau de trafic estimé pour 2023 ≈ 58 000 mouvements). On observe une certaine stabilité de trafic depuis 20 ans avec des variations conjoncturelles à la hausse ou à la baisse.

Le trafic de nuit (2 303 mouvements en 2022) représente 4 % du trafic, une partie importante du trafic du cœur de nuit étant réalisée par des vols sanitaires.

*(Pour une analyse détaillée du trafic 2022 et 2023, cf. document joint en annexe).*

→ *Serait-il possible d'envisager que les vols de nuit soient uniquement des vols sanitaires ? (M. Le Bris – MGP)*

On ne peut unilatéralement interdire telle ou telle activité. Avant de pouvoir prendre une mesure de restriction de cette nature, il conviendrait de faire une étude d'impact selon l'approche équilibrée (M. Weiss – DGAC/DTA).

Le complément des vols sanitaires en période nocturne est constitué d'une bonne partie de vols protocolaires et gouvernementaux. Se poserait alors la question de savoir où pourraient être accueillis les vols de cette nature. (M. Couturier – Directeur du Bourget)

## 5. Refonte des cartes stratégiques de bruit de 4<sup>ème</sup> échéance

La présentation est faite par Mme Dupont de Dinechin (DGAC/DTA).

Mme Dupont de Dinechin rappelle l'objectif des cartes stratégiques de bruit (CSB) : permettre d'évaluer l'exposition au bruit de l'aéroport, d'établir un état des lieux de la situation avant d'engager le travail sur le plan d'action qui suivra (PPBE).

Les CSB avaient été présentées à la précédente CCE de décembre 2022.

Il a été décidé de les refaire pour tenir compte de plusieurs éléments : à court terme l'évolution significative du trafic en 2022, à long terme avoir des prévisions de trafic mieux ajustées, enfin l'existence de bases de données sur les populations et les fonciers plus récentes.

Pour les cartes de court terme, la situation de trafic prise en compte est celle de 2022 (64 000 mouvements).

Pour la situation de long terme, l'horizon choisi a été plus court qu'habituellement (2028) et le trafic de référence choisi est de 60 800 mouvements.

Pour les données de recensement des populations et des fonciers, ont été utilisées les données les plus à jour disponibles (2020 et 2021).

Enfin, Mme Dupont de Dinechin présente les cartes de court terme et de long terme modélisées sur la base des hypothèses précédentes ainsi que les tableaux des décomptes de populations et d'impact sanitaire.

*(cf. les CSB jointes en annexe)*

→ Au terme de la présentation, M. le Président ouvre la discussion aux questions et observations des membres de la Commission.

- M. Carsac (FNE IDF) émet deux demandes et une observation :

Pour M. Carsac, il serait souhaitable de faire figurer, ne serait-ce qu'à titre indicatif, les limites de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) qui sont 10 dB(A) en dessous des valeurs limites réglementaires de l'arrêté de 2006.

Il conviendrait également de fusionner les cartes du Bourget et de Roissy puisque, pour les riverains survolés, les nuisances sonores subies s'additionnent.

Enfin, M. Carsac note avec satisfaction une diminution du trafic à long terme. Mais même pour cette valeur de trafic à long terme, le décompte fait apparaître que 8 500 riverains seraient encore dans une zone de bruit supérieur à la limite réglementaire. Il faudra donc « un PPBE efficace » pour réduire significativement cette population.

Sur les valeurs limites de l'OMS, la DGAC précise que l'outil IMPACT, qui est l'outil conçu par Eurocontrol qui est utilisé en Europe pour la modélisation, donne des niveaux d'incertitude très importants pour les valeurs limites de l'OMS. M. le Président rappelle également que la méthodologie de réalisation des CSB est strictement encadrée par la réglementation européenne.

Quant à la fusion des cartes de Paris-CDG et du Bourget, cette modification nécessiterait une modification législative.

- M. Motais de Narbonne (SNPL) demande si les trajectoires d'arrivées en piste 21 ont été publiées.

La DGAC précise que les trajectoires ont été publiées début 2022. Un lien d'accès à ces cartes sera fourni (M. le Président).

#### → Vote sur les nouvelles CSB

M. le Président soumet les nouvelles CSB au vote de la Commission qui les approuve à la majorité.

8 représentants se sont abstenus : M. Carsac (FNE IDF), M. Gits (VOE), M. Dumas (CIRENA), M. Hunault (AREC), M. Ravenel (UFCNA), M. Boulay-Balmont (MNLE 93) M. Bonnet (CA Roissy Pays de France) et M. Le Bris (MGP).

Pas de voix contre.

Les autres voix sont pour.

### 6. Lancement des travaux du PPBE de 4<sup>ème</sup> échéance

Présentation faite par M. Weiss (DGAC/DTA).

M. Weiss rappelle les points principaux suivants :

- Le concept OACI d'approche équilibrée qui définit la méthodologie de traitement du bruit des plateformes aéroportuaires selon 4 piliers : réduction du bruit à la source, gestion de l'urbanisme, procédures opérationnelles, restrictions d'exploitation, étant précisé que le 4<sup>ème</sup> pilier (les restrictions d'exploitation) ne peut être mis en œuvre que lorsque les trois premiers piliers n'ont pas suffi à résoudre le problème de bruit identifié sur la plateforme.

- Le contenu du PPBE qui recense les mesures prises au cours des dix années précédentes et les nouvelles actions qui seront prises dans les cinq années futures.

- La procédure d'élaboration du PPBE avec notamment l'avis de la CCE, la consultation du public pendant 2 mois et la rédaction d'un rapport de synthèse.

- Les spécificités du PPBE de Paris-Le Bourget : la préfecture de Seine Saint-Denis sera l'autorité en charge de la réalisation du PPBE avec l'appui de la DGAC. Le nouveau PPBE (2024-2028) devrait théoriquement être approuvé avant le 18 juillet 2024.

Puis M. Weiss propose à la commission un schéma d'organisation des travaux de préparation du PPBE :

Un comité permanent est prévu au premier trimestre 2024 dédié à la préparation du PPBE.

En amont de ce comité, un appel est lancé aux contributions des collèges sur les trois premiers piliers de l'approche équilibrée. A ce stade, des mesures de restriction ne peuvent pas être proposées puisque les mesures de restriction ne peuvent être prises qu'après une étude d'impact selon l'approche équilibrée. Chaque partie prenante peut transmettre une contribution. Sont privilégiées les contributions agrégées par les membres du comité permanent dans un souci d'efficacité et les contributions sous forme de mesures pouvant être reprises dans le PPBE. Un plan type de fiche mesure est proposé.

Le calendrier prévisionnel est le suivant : réunion du Comité permanent au 1<sup>er</sup> trimestre 2024 et fin des travaux estimée en septembre 2024

(cf. document sur le lancement du PPBE en annexe)

→ **Questions et observations**

- Les objectifs quantifiables de réduction du bruit : M. Gits (VOE) demande quels sont les objectifs quantifiables de réduction du bruit pour pouvoir mettre en place l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pour d'éventuelles restrictions.

M. Weiss (DGAC/DTA) précise qu'il n'y a pas « d'équation magique » qui détermine pour chaque plateforme l'objectif quantifiable avant même d'avoir travaillé sur les actions concernant les 3 premiers piliers.

Pour M. Carsac (FNE IDF), la réponse est simple : il y a un problème de bruit quand des riverains subissent un bruit supérieur à la limite réglementaire. M. Carsac entend la réponse de la DGAC, la réticence de cette dernière à aller sur les mesures de restriction. Mais il faudra alors que les 3 premiers piliers permettent de « réduire significativement » les 8 500 riverains qui subissent un niveau de bruit supérieur à la limite réglementaire, sinon il faudra prendre des mesures de restriction.

M. Hunault (AREC) tient à préciser que, pour son association, il y a un problème de bruit quand un événement dépasse la valeur du bruit moyen ambiant et non une limite.

M. Carsac (FNE IDF) est entièrement d'accord avec le propos de M. Hunault sur les pics de bruit mais précise que son intervention précédente se situait dans le cadre de la loi existante.

- Les Jeux Olympiques : Quelle sera l'augmentation du trafic induite par les JO ? (M. Bonnet – CA Roissy Plaine de France)

Pour M. Couturier, Directeur du Bourget, il y aura des effets de pointe de trafic selon les épreuves mais il est encore un peu tôt pour apporter une réponse précise. Il précise qu'ADP organisera une réunion spécifique sur les JO début février avec la Préfecture du 93 et la Préfecture des aéroports pour faire un point sur les impacts des JO sur l'activité du Bourget. Cette réunion sera ouverte à la communauté aéroportuaire et aux membres de la CCE.

- Les taxi-volants (VTOL) (M. Boulay-Balmont)

Concernant l'utilisation éventuelle des taxi-volants pendant les JO, M. Couturier indique que le ministre des Transports et ADP sont dans l'attente du rapport du commissaire enquêteur faisant suite à l'enquête publique. Il ne peut en dire plus à ce stade.

## 7. Projet de modification des procédures de départs (passage en navigation satellitaire)

Présentation faite par M. Lefrançois (SNA-RP) :

Le projet présenté vise à prendre en compte l'évolution des équipements permettant aux aéronefs de suivre des trajectoires satellitaires (suppression des moyens classiques de radionavigation au sol).

En l'occurrence, le projet concerne les trajectoires de basse altitude et les départs initiaux et la mise en conformité en termes de réglementation au niveau du codage intégré dans les outils de navigation des aéronefs.

Ces nouvelles procédures, dites RNAV, n'auront aucun impact sur les trajectoires qui seront identiques aux trajectoires actuelles et seront donc sans incidence sur les populations survolées.

Il n'y aura également aucun changement sur la manière d'appréhender les trafics (guidage radar pour assurer la séparation des trafics environnants).

M. Lefrançois présente les cartes attestant du maintien inchangé des trajectoires de survol tant pour les départs face à l'est que pour les départs face à l'ouest.

La date de mise en service du passage en navigation RNAV est prévue pour mai 2024.

→ **Vote sur le projet de modification des procédures de départ.**

Le projet de modification des procédures de départ est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

## 8. Surveillance de la qualité de l'air

### 8.1. Présentation faite par l'Unité Air du Laboratoire ADP

Mme Nicolet, responsable de l'Unité Air du Laboratoire ADP présente les multiples activités de son Unité :

- Surveillance des émissions des centrales thermiques ;
- Surveillance de la qualité de l'air ambiant avec 5 stations fixes dont une installée récemment sur l'aéroport du Bourget (début 2022) pour mesurer les polluants réglementaire et les polluants émergents ;
- Inventaires des émissions (bilans annuels des émissions pour l'ACA et les rapports de gestion et d'information RSE) ;
- Modélisation et expertise sur les polluants émergents.

*(cf. analyse détaillée dans le document de présentation joint en annexe)*

#### → **Questions et observations**

- M. Carsac (FNE IDF) regrette de ne pas avoir reçu en amont le document de présentation afin de pouvoir analyser les mesures réalisées et mieux préparer les éventuelles questions.

- M. Couturier, Directeur du Bourget, précise que la station de mesure a été installée récemment au Bourget (janvier 2022).

Le premier enseignement est qu'il est difficile d'isoler l'activité de la plateforme de la pollution ambiante de l'Île-de-France.

Mais la finalité essentielle de cette station sera de mesurer, dans la mesure du possible, les impacts des projets environnementaux de la plateforme (électrification au sol, utilisation du biocarburant).

- M. Le Bris pose la question des restrictions des activités de la plateforme les jours de pollution (5 jours de pollution en 2022).

M. Weiss indique qu'il y a des outils réglementaires en la matière et va documenter le point pour apporter des réponses plus précises.

M. Carsac (FNE IDF) précise qu'il y avait eu une proposition de loi sur les pics de pollution prolongés, il y a quelques années. Son association demande une évolution législative pour établir une équité entre la pollution automobile et la pollution aérienne.

## **8.2. La décarbonation des opérations au sol**

M. Delatte (Groupe ADP) fait un zoom sur l'électrification des opérations au sol.

Jusqu'à présent trois expérimentations ont été faites sur la plateforme : expérimentation d'un GPU électrique ; expérimentation d'une « touchée verte » avec un constructeur d'équipements permettant une escale complètement électrique, expérimentation d'un « green taxiing » (tracter électriquement un avion jusqu'au seuil de piste et inversement).

Un plan progressif d'électrification de la plateforme, en distinguant la partie gros porteurs des aires privatives, devrait aboutir fin 2025, début 2026 à ce que l'ensemble des opérations au sol soit électrifié.

Par ailleurs, M. Couturier complète en précisant que l'autre levier qui sera utilisé est l'approvisionnement en biocarburant des aéronefs. Aujourd'hui 3 millions de litres de biocarburant sont d'ores et déjà utilisés sur la plateforme et cette utilisation est en augmentation constante.

### **→ Questions et observations**

- *Qui va fournir l'électricité ? (M. Motais de Narbonne – SNPL)*

Aujourd'hui, le Groupe ADP achète de l'électricité verte. Il est également prévu de produire de l'électricité photovoltaïque (panneaux solaires sur les toitures + panneaux solaires au sol). (M. Delatte – Groupe ADP)

- *Quelle est votre définition du biocarburant ? (M. Ravenel – UFCNA)*

La définition est celle définie dans le Code l'aviation civile concernant le « carburant d'aviation durable CAD ». Le carburant d'aviation durable utilisé sur la plateforme a un taux d'incorporation de 30 % - alors que la réglementation exige aujourd'hui 1 % et demain 2 % - qui sera porté prochainement à 35 ou 40 %. Ce carburant est issu d'un retraitement d'huile de friture usagée.

## **9. Présentation du rapport annuel 2023 de l'ACNUSA**

M. Gabouleaud, Secrétaire général de l'ACNUSA présente les éléments clés du rapport annuel 2023 de l'ACNUSA.

Ont été abordés les points suivants :

- Les éléments de contexte d'activité ;
- Les manquements : forte progression des manquements en 2022 mais qui s'explique par deux nouveaux arrêtés de couvre-feu à Nantes et Bâle-Mulhouse ;
- Les actions de prévention de l'ACNUSA ;
- La nécessité d'un renforcement du suivi de la qualité de l'air ;
- L'articulation des PPA des métropoles et des plateformes ;
- La nécessité de rendre plus cohérentes et lisibles les missions consultatives de l'ACNUSA ;
- Les chiffres clés de l'Autorité.

*(Pour une analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation, cf. les slides de présentation en annexe).*

M. Gabouleaud, en conclusion de sa présentation, mentionne les principales recommandations de l'Autorité :

. Moderniser et simplifier les pouvoirs de sanction afin de pouvoir réduire les délais de traitement des infractions.

. Modifier l'objectif concernant les émissions polluantes. Il faut aujourd'hui traiter les émissions polluantes comme le bruit.

. Clarifier les missions consultatives de l'ACNUSA.

. Moderniser les fondements législatifs des plans et programmes afin de rendre les PEB, PGS et les PPBE plus efficaces.

. Revoir le plan de classement des aéroports afin de fixer le taux de la TNSA à un niveau permettant de financer plus rapidement les programmes d'insonorisation.

M. Gabouleaud signale enfin que des focus ont été faits dans le rapport sur l'aviation d'affaires, sur les hélicoptères et sur l'aviation légère.

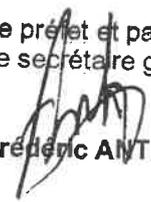
Pour l'ACNUSA, l'aviation d'affaires est sans doute le secteur où des solutions durables pourraient être mises en œuvre plus rapidement (électrification des opérations au sol, avions modernes de petite taille utilisant des technologies novatrices).

\*

\* \*

Sans autre question, M. le Président lève la séance après avoir remercié tous les participants et rappelé que le prochain comité permanent se réunira au premier trimestre 2024.

Pour le préfet et par délégation  
le secrétaire général

  
**Frédéric ANTIPHON**