

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

*

Procès-verbal de la réunion du 19 décembre 2023

Étaient présents :

M. Philippe Court, Président, Préfet du Val-d'Oise

Représentants des collectivités territoriales

M. Jean-Pierre Blazy – CA Roissy Pays de France

M. Philippe Sueur – CA Plaine Vallée

M. Eric Battaglia – CA Plaine Vallée

M. Régis Sarazin – CA Pays de Meaux (pouvoir à M. Devauchelle)

M. Stéphane Devauchelle – CA Pays de Meaux

M. Jacques Renaud CC Carnelle Pays de France

Représentants des associations

M. Charles Pauron – ADVOCNAR

Mme Catherine le Comte – ADVOCNAR

M. Pascal Belingard – ADVOCNAR (pouvoir à Mme Brochot)

M. Jean-Paul Hunault – AREC

M. Michel Dumas – CIRENA

M. Philippe Houbart – CIRENA

Mme Françoise Brochot – FNE IDF

M. Benoît Penez – FNE 77 (pouvoir à M. Baty)

M. Franck Sureau – MNLE 77

Mme Cécile Coquel – MNLE 93

M. Jean-Marie Baty – MNLE 93

M. Alain Pilloux (MNLE 93)

M. Éric Mulochot – ROSO

Mme Dominique Lazarski – ROSO (pouvoir à M. Mulochot)

M. Vincent Gits – Val d'Oise Environnement

M. Didier Grimaud – FNE Val d'Oise

M. Gérard Stemmer – Ville et Aéroport

M. Jacques Salles – DIRAP

Représentants des Professions Aéronautiques

Mme Amélie Lummaux – Groupe ADP

Mme Mélinda Souef – Groupe ADP

M. Edouard Mathieu – Groupe ADP

M. Régis Lacotte – Groupe ADP

M. Richard Fiand – Groupe ADP

M. Vincent Etchebehere – Air France KLM

M. François Decarreau – Air France KLM

M. Aurélien Gomez – Air France KLM

M. Philippe Guittet – ASL Airlines

M. Philippe Brieu – BAR France

Mme Hélène Livan – DHL

M. Julien Ducoup – FedEx
M. Tanguy Marziou – FedEx
Mme Anaïs Bensaï – FNAM
Mme Mildred Dauphin – GEH
M. Franck Chatrain – Hop
M. Spender – Hop (pouvoir à M. Chatrain)
M. Bao Van Florentin – Servair
M. Marcel Frangié – AOC (pouvoir à M. Brieu)
M. Eric Trautmann – CSTA (pouvoir à Mme Bensaï)
Mme Christine Marchand-Pardo – Delta Airlines
M. Hubert Boidot – Easyjet

Représentants des Administrations

M. Dominique Lepidi – Sous-Préfet de Sarcelles
Mme Anne-Luce Zahm – Préfecture Région Île-de-France
M. Nicolas Honoré – Préfecture de Seine-et-Marne
M. Luc Reboullet – chargé de mission Seine-Saint-Denis
Mme Nunzia Paolacci – DDT 95
M. Emmanuel Ferey – DDT 95
Mme Chrystelle Le Ny – DDT 95
Mme Anaëlle Laithier – DDT 95
M. Kevin Guittet – DGAC
M. Stéphane le Foll – DGAC
Mme Iris Dupont de Dinechin – DGAC
M. Olivier Weiss – DGAC
Mme Sophie Baranes – DGAC
M. Richard Thummel – DGAC
Mme Sophie Laserre - DGAC
M. Jonathan Colson – DGAC
M. Aymeric Lefevre – DGAC

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 20 juin 2023.....	4
2. Désignation du membre du Comité Permanent en remplacement de M. Ezanno de BAR France.....	4
3. Point sur la Transition écologique du secteur aérien.....	4
4. Présentation du rapport annuel de l'ACNUSA.....	8
5. Présentation du trafic aérien de Paris CDG (2023).....	9
6. Transfert de la flotte d'Air France de Paris-Orly vers Paris-CDG.....	10
7. Point d'information sur la procédure d'arrivée – trajectoires de descentes vent arrière...	15
8. Présentation de l'IGMP 2022.....	11
9. Point d'étape sur l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée.....	11
10. Points divers.....	16

Le quorum n'étant pas encore tout à fait réuni à 15 heures, M. le Président Philippe Court, Préfet du Val d'Oise, demande l'autorisation aux représentants des collèges d'aborder les deux points nécessitant un vote de la Commission. Cette autorisation étant accordée sans aucune opposition, M. le Président ouvre la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG.

Il propose d'aborder le premier point de l'ordre du jour.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 20 juin 2023

M. le Président assume la responsabilité d'avoir transmis trop tardivement le compte rendu de la dernière CCE et fait part de sa volonté de transmettre le prochain procès-verbal sous un délai plus adéquat (45 jours).

Puis il s'enquiert d'éventuelles corrections ou observations des membres de la Commission sur le compte rendu de la réunion du 20 juin 2023.

Le procès-verbal est adopté sans observation ou correction particulière.

2. Désignation du membre du Comité Permanent en remplacement de M. Ezanno de BAR France

M. Philippe Brieu (BAR France) est désigné par le collège des professions aéronautiques membre du Comité Permanent en remplacement de M. Ezanno.

3. Point sur la Transition écologique du secteur aérien

→ Planification écologique :

M. Guittet (DGAC) rappelle le cadre dans lequel sont discutées en France les trajectoires de décarbonation et de planification écologique.

Il souligne les objectifs à atteindre dans le cadre de « la stratégie française énergie climat » : neutralité carbone et adaptation de la société au changement climatique.

Les budgets carbone des différents secteurs d'activité sont donc arbitrés dans le cadre de la planification écologique en tenant compte de la vision globale.

Pour le secteur aérien, il mentionne en particulier l'importance de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) qui correspond à la feuille de route en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui fixe des plafonds d'émissions à ne pas dépasser par secteur (les budgets carbone). La SNBC est révisée tous les 5 ans.

Il souligne que la démarche de l'Etat dans cet exercice intègre de multiples contributions comme celles constituées respectivement par l'étude de l'ADEME et la feuille de route de décarbonation de la filière (transport aérien et construction aéronautique), Ces deux études vont être présentées.

→ Présentation du rapport de l'ADEME

Marc Cottignies (ADEME) présente les points clés du rapport publié par l'ADEME en septembre 2022 sur les stratégies possibles de décarbonation du transport aérien en France sur la période 2020-2050.

Le rapport détaille 3 scénarios évalués sous le prisme des émissions de GES mais aussi en prenant en compte les autres impacts environnementaux ainsi que les impacts sociaux et économiques :

- le scénario A essentiellement de recours à des leviers technologiques ;
- le scénario B de modération du trafic sans omettre néanmoins des solutions technologiques ;
- le scénario C médian entre A et B.

Principales conclusions du rapport :

. Les leviers technologiques présentent des perspectives de gains élevés mais qui ne sont pas disponibles à court terme ou qui posent à moyen terme des difficultés de déploiement (ex : les carburants durables qui posent le problème de la disponibilité en électricité durable).

. Le renouvellement des flottes est prometteur mais c'est un processus relativement lent.

. La modération du niveau de trafic permettrait, selon l'ADEME, d'atteindre les jalons intermédiaires (en 2060 -43 % de GES par rapport à 2019) et d'éviter l'effet de serre en 2050 par accumulation de CO₂ puisque les leviers technologiques ne produiront leurs effets que progressivement.

(Pour une présentation détaillée de l'exposé, cf. slides de présentation en annexe)

→ **Questions et observations**

• Le volume de mouvements pris en compte dans les scénarios (M. Mulochot – ROSO)

M. Cottignies mentionne les éléments suivants :

Dans le scénario A, pas de mesure d'inflexion du trafic.

Dans le scénario B, des réductions du trafic de l'ordre de quelques pourcents par an et, au final sur l'ensemble de la période 2020-2050, une relative stabilisation du trafic.

Le scénario C, entre les deux, une certaine modération du trafic.

• Les autres gains environnementaux (Mme Brochot – FNE IDF)

Mme Brochot (FNE IDF) souligne l'intérêt du scénario B de modération du trafic en termes de réduction de l'impact environnemental et demande à l'ADEME une description des impacts environnementaux des différents scénarios (slide page 31).

M. Cottignies (ADEME) détaille en effet que le scénario B permet, plus que les deux autres, de minimiser l'impact du transport aérien sur la pollution de l'air et le bruit.

• Le volume d'électricité durable nécessaire à la production d'électrocarburants (M. Pauron – Advocnar)

M. Cottignies (ADEME) indique que c'est un sujet qui vient d'être développé par l'ADEME dans un rapport récent. En 2050, il faudra environ 78 TWh, soit l'équivalent d'environ 8 réacteurs nucléaires, ce qui est considérable.

- La nécessité d'explorer les mesures de restriction (M. Blazy – CA Roissy Pays de France)

Pour M. Blazy (CA Roissy Pays de France), l'intérêt de l'étude de l'ADEME est de montrer que les progrès technologiques espérés ne seront pas tout à fait au rendez-vous, que la demande d'électricité sera considérable et que l'utilisation des biocarburants aura des impacts sur l'agriculture. Il est donc plus que souhaitable d'explorer les mesures de restriction.

- Les évaluations prospectives faites dans l'étude ADEME pourront-elles être mesurées pour vérifier leur réalisation ? (M. Hunault – AREC)

M. le Président précise que l'étude de l'ADEME est seulement un travail d'étude pour éclairer les enjeux et les perspectives d'atteinte des objectifs. Il ne s'agit pas de décisions. M. Guittet (DGAC) précise toutefois que le Secrétariat général à la planification écologique souhaite précisément suivre la mise en œuvre des feuilles de route de décarbonation des secteurs fortement émetteurs de gaz à effet de serre et mesurer la contribution des différents leviers de décarbonation. Les leviers suivis par le Secrétariat général sont les mêmes que ceux mis en œuvre dans l'étude ADEME ou la feuille de route de décarbonation de la filière du transport aérien.

→ Feuille de route du secteur du transport aérien pour atteindre la neutralité carbone en 2050

Amélie Lummaux, directrice générale adjointe Développement Durable et Projets du Groupe ADP, présente les points clés de la feuille de route proposée par les acteurs du transport aérien pour atteindre la neutralité carbone en 2050, en réponse à l'article 301 de la loi Climat et résilience.

Sont détaillés les différents leviers contributifs de la décarbonation du secteur (*slide 1*) :

- Le renouvellement des flottes actuelles par des avions sur la base des technologies actuelles (en rose) ;

- L'intégration à partir de 2035 de nouvelles générations d'appareils dits « ultra sobres » dont le gain attendu en termes d'efficacité énergétique est de 25 à 35 % (en jaune) ;

- Les gains liés aux opérations et à la navigation aérienne (roulage au sol, optimisation des trajectoires etc.) dont la part est relativement modeste (en rouge) ;

- Le déploiement progressif de l'avion à hydrogène qui sera sensible à partir de 2030 (en bleu) ;

- L'utilisation des carburants durables (biocarburants et électrocarburants) miscibles au kérosène, déjà utilisés aujourd'hui. C'est le facteur contributif le plus important à la décarbonation (en vert).

Mme Lummaux précise que la trajectoire de réduction des émissions implique une modération du trafic sur la période par le jeu d'un effet prix induit par l'introduction massive de carburants durables plus chers. (cf. slide 2, courbe en pointillés rouges).

Le détail des hypothèses retenues et des données est accessible dans un rapport publié en avril 2023.

→ **Questions et observations**

En quoi l'utilisation d'un biocarburant améliore-t-elle le bilan carbone ? (M. Gits – VOE). L'utilisation massive de biocarburants est-elle compatible avec le maintien d'une agriculture vivrière ? (M. Sureau – MNLE)

Mme Lummaux (Groupe ADP) précise que les émissions présentées sont des émissions sur le cycle de vie des carburants qui intègre donc la phase amont et pas seulement la phase de combustion. Le transport aérien ne peut utiliser que des biocarburants de deuxième génération (huile recyclée) et non des biocarburants de première génération produits à partir d'huile végétale.

L'utilisation massive d'électrocarburants sera-t-elle compatible avec le niveau de production d'électricité durable ? (M. Sureau – MNLE)

- Mme Lummaux (Groupe ADP) souligne que les travaux du Transport aérien sur la filière de décarbonation ont été faits en lien avec RTE qui est en charge des scénarios sur les besoins en électricité et qui a intégré les besoins du secteur aérien. C'est ensuite à l'Etat de veiller à l'équilibre global par ses arbitrages que ce soit sur l'électricité ou sur la biomasse dans le cadre de la planification écologique.

- M. Sureau (MNLE) met vivement en doute la capacité de la France à produire autant d'électricité durable, compte tenu des autres besoins par ailleurs (data centers, etc.). Il faudrait rajouter un nombre considérable de réacteurs nucléaire comme l'indique le rapport de l'ADEME.

- M. le Président tient à préciser que, dans son rapport, l'ADEME utilise une image pour situer l'enjeu (tant de réacteurs nucléaires), mais cela ne veut pas dire concrètement qu'il faudra construire autant de réacteurs nucléaires. Cela signifie que la stratégie française de décarbonation doit prendre en compte un grand nombre de champs, de possibilités de production d'énergie, de secteurs et d'utilités, et procéder aux arbitrages nécessaires.

- L'avion à hydrogène est-il bien adapté à l'aviation commerciale ? (M. Blazy CA Roissy Pays de France). La stratégie hydrogène est-elle prioritaire pour Air France (M. Sueur – CA Plaine Vallée)

L'utilisation de l'hydrogène est intéressante par le gain d'émissions de CO₂ qu'il procure sur son cycle de vie. Mais il ne jouera un rôle qu'à une échéance plus éloignée (2050). (Mme Lummaux – Groupe ADP)

M. Etchebehere (Air France KLM) confirme que les projets d'avion à hydrogène ne concernent, dans l'état actuel de la technologie, que les avions courte et moyenne distance.

Dans le cas d'Air France, cela signifie que l'avion à hydrogène permettrait de traiter potentiellement 20 % de l'impact carbone de la compagnie, ce qui n'est pas négligeable, même si 80 % des émissions proviennent de l'activité long-courrier.

- L'accumulation des émissions de CO₂ : la feuille de route du secteur aérien ne permettra pas d'atteindre l'objectif de la SNBC d'éviter l'accumulation de CO₂ d'ici 2035 (Mme Brochot – FNE IDF)

M. Guittet (DGAC) fait valoir que les émissions de carbone projetées sont inférieures aux budgets carbone de la SNBC 2. La trajectoire proposée dans la feuille de route est ainsi compatible avec la dernière SNBC, dont il rappelle qu'elle est en cours de révision.

- Est-ce que des actions de sobriété ou de décroissance sont prises en compte dans la feuille de route ? (M. Mulochot – ROSO)

Les surcoûts liés au recours aux carburants durables (biocarburants, électrocarburants) ont été pris en compte dans leurs effets de modération sur le trafic. Mais d'autres leviers de sobriété pourraient être aussi utilisés dans le cadre de la révision de la SNBC (ex : autres signaux prix, levier réglementaire) (M. Guittet – DGAC).

- Quels sont les effets de l'utilisation des carburants d'aviation durable sur les émissions polluantes et le bruit ? (M. Pauron – Advocnar)

C'est surtout l'électrification des opérations au sol qui a un impact non négligeable sur la qualité de l'air des environnements aéroportuaires. Quant au bruit, ce ne sont pas les carburants durables qui permettront de diminuer les nuisances sonores mais le renouvellement des flottes (premier bloc technologie 2018, puis le deuxième bloc des avions « ultra-sobres ») (Mme Lummaux – Groupe ADP).

M. Stemmer (Ville et Aéroport) souligne que si l'introduction dans le passé des moteurs double-flux à forte dilution a permis de réduire notablement le bruit des avions (de l'ordre de 20 dB), les nouveaux moteurs désormais n'apportent plus que des améliorations à la marge (2 à 3 dB). L'avion à hydrogène permettra des gains conséquents en termes de CO₂ mais n'aura pas d'effet sur le bruit.

- Mme Brochot (FNE IDF) déplore l'utilisation des créneaux des vols courts qui ont été supprimés par des vols plus longs produisant plus de CO₂. Par ailleurs, comme le montre le dernier PPA, les opérations au sol ne produisent pas moins d'oxyde d'azote puisqu'il y a plus avions.

- Pour M. Blazy (CA Roissy Pays de France) le déséquilibre entre les avancées technologiques à l'horizon 2050 et les nuisances immédiates subies par les riverains au plan de leur santé plaide pour une volonté politique de rétablir une approche équilibrée.

4. Présentation du rapport annuel de l'ACNUSA

M. Truchetet (ACNUSA) fait une présentation détaillée du rapport annuel 2023 qui passe en revue l'ensemble des champs d'action de la Haute Autorité.

Ont été abordés les points suivants :

- Les éléments de contexte ;
- Le respect des règles de restriction d'exploitation des aéroports ;

- La nécessité d'une feuille de route partagée par les parties prenantes ;
- Les quatre leviers de réduction des émissions ;
- Le suivi et le contrôle du respect des engagements et des règles ;
- Les chiffres clés de la gestion de l'ACNUSA ;

Ont été mentionnées notamment les observations suivantes :

- Après une forte augmentation des poursuites pour manquements en 2022, on note une baisse en 2023 des poursuites pour déviations de trajectoires, sans doute sous l'effet des actions pédagogiques engagées par l'ACNUSA avec les services d'aide à la navigation aérienne des compagnies. Il en va de même des poursuites pour les départs en cœur de nuit des vols long-courriers sous l'effet du comité de suivi présidé par le préfet Guyot. Malheureusement, ces progrès ont été amoindris par l'augmentation des départs intra-européens et méditerranéens en cœur de nuit des compagnies low-cost.

- Le manque de lisibilité des règles à respecter entretient des ambiguïtés sources de manquements. Il serait souhaitable que la communauté aéroportuaire produise pour les professionnels des documents pédagogiques clairs pour prévenir ces risques de manquements.

- L'absence de cohérence entre la situation juridique des départs de nuit prévus de jour et celles des arrivées de nuit prévues de jour entretient également une ambiguïté qu'il serait souhaitable de clarifier.

- La protection de la période nocturne reste une priorité absolue de l'Autorité de Contrôle.

- Autres points mentionnés méritant d'être traités ou renforcés :

◀ Renforcement des actions engagées pour que Paris-CDG devienne un aéroport APU Off.

◀ Réévaluation des performances acoustiques des aéronefs sur la base des bruits certifiés plutôt que sur les marges acoustiques qui favorisent les avions bruyants.

◀ Optimisation des procédures opérationnelles, notamment généralisation des descentes continues mais plus largement de toutes les procédures opérationnelles à l'occasion de la généralisation en 2030 des procédures NAV en intégrant la préoccupation environnementale.

◀ Déclinaison des renouvellements de flotte des compagnies par aéroports.

◀ Réévaluation des documents de planification tous les 5 ans (PGS, PEB, PPBE...).

. Réduction des émissions atmosphériques, etc.

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

→ **Questions et observations**

Mme Brochot (FNE IDF), M. Stemmer (Ville et Aéroport) et M. Blazy (CA Roissy Pays de France) tiennent à remercier l'ACNUSA pour la qualité de son travail.

5. Présentation du trafic aérien de Paris CDG (2023)

M. Mathieu (Groupe ADP) détaille les points clés de l'activité de la plateforme sur les 9 premiers mois de l'année 2023 :

- Une augmentation des mouvements (12,4 %) presque moitié moindre que celle du nombre de passagers (20,3 %).

- Phénomène rendu possible par une augmentation de près de 5 % de l'export moyen en 2023 par rapport à 2022.

- Une baisse de la part des vols de nuit, aussi bien au niveau des départs que des arrivées, qui s'explique par une reprise plus forte des vols en journée (+12 %) que des vols de nuit (+6 %).

- Le nombre de passagers transportés de nuit diminue (-5 %), ce qui signifie qu'une partie des vols passagers a laissé sa place à des vols cargo.

- Les vols de nuit prévus de jour : les chiffres COHOR indiquent une forte perturbation en juin-juillet-août du fait des retards consécutifs à l'ATC européen et un retour à la normale à partir de septembre, aussi bien des départs que des arrivées.

- Un rééquilibrage dans l'utilisation des doublets en 2023 (60/40) après une année 2022 perturbée par la fermeture pendant 4 mois de la piste 1.

- Une activité cargo qui a diminué de 6 % en nombre de mouvements du fait de la fin de la pandémie.

- Vols de nuit prévus de jour (cargo), deux observations : les perturbations de juin-juillet-août du fait de l'ATC européen ont moins affecté les vols cargo que les vols passagers ; les vols cargo sont de façon générale plus ponctuels que les vols passagers.

- Les chiffres COHOR des créneaux de nuit de la saison hiver 2022/été 2023 montrent qu'il n'y a que 46 mouvements en dépassement des créneaux attribués, soit 0,26 % du nombre de créneaux attribués.

→ **Questions et observations**

- Mme Le Comte (Advocnar) tient à dire que les riverains sur le terrain ne perçoivent aucune amélioration au-delà des chiffres apportés en CCE. Il en va en particulier du déséquilibre dans l'utilisation des doublets. L'amélioration du rééquilibrage annoncé dans les chiffres n'est absolument pas perçue par les riverains.

- M. Pauron (Advocnar) réitère sa demande d'un véritable rééquilibrage des vols entre le doublet sud et le doublet nord.

- M. Sureau (MNLE 77) dénonce une augmentation du nombre de vols de nuit en valeur absolue en 2023. Paris-CDG est l'aéroport européen qui a le trafic de nuit le plus important.

- M. Houbart (Cirena) exprime une demande formelle : avoir des projections lisibles pour faciliter la compréhension des explications en séance.

6. Transfert de la flotte d'Air France de Paris-Orly vers Paris-CDG

M. Gomez (Air France) explicite les raisons qui ont conduit la compagnie à réorganiser la desserte de son réseau domestique, puis M. Decarreau (Air France) détaille les conséquences de la décision sur les deux aéroports parisiens à horizon 2026 :

- Paris-Orly restera la base principale de Transavia qui ne reprendra qu'une partie des routes domestiques d'Air France avec une fréquence moindre.

- Paris-CDG assurera :

- 3 vols par jour vers l'Outre-mer (Martinique, Guadeloupe, Réunion).
- Vols vers Marseille, Nice et Toulouse : quelques fréquences supplémentaires seront créées (3 vols par jour et par destination) viendront compléter les fréquences actuelles au départ de CDG.

Pour ces deux catégories de destinations concernant CDG, aucun nouveau vol ne sera programmé dans les horaires de nuit (22h00-6h00).

Ces vols feront partie des arbitrages locaux qui ont lieu tous les ans pour orienter les moyens de production vers les routes les plus rentables.

Conséquence de cette réorganisation, les 60 Airbus A220 (avion moyen-courrier) de nouvelle génération seront affectés en totalité à Paris-CDG.

Puis M. Decarreau (Air France) précise l'évolution du trafic de CDG pour les prochaines années :

Le trafic moyen-courrier, marché mature depuis 2015, sera stable à son niveau d'avant Covid (aux alentours de 200 000 mouvements par an).

Le trafic long-courrier sera en croissance limitée et comparable à celle des autres compagnies (1 à 1,5 %).

→ **Questions et observations**

Les élus et les associations s'élèvent contre cette réorganisation. Ils lui reprochent de créer des vols supplémentaires sur Paris-CDG et d'intervenir au moment où est lancée l'étude d'approche équilibrée.

M. le Président précise que les effets de la bascule d'Orly sur Roissy seront pris en compte dans l'étude en cours. Il interroge Air France : combien de rotations opérées sur Orly seront désormais opérées sur Roissy ?

Dans sa réponse, Air France précise les éléments suivants.

Les vols reportés s'inscrivent dans une enveloppe annuelle de vols qui seront arbitrés en fonction de la rentabilité des destinations.

Le volume de vols reportés sur Paris-CDG (Outre-mer + navettes Marseille-Toulouse-Nice) se situera entre 0 et 15 allers-retours /jour.

En réponse à une question de M. Houbart (Cirena) sur le nombre de vols navettes opérés aujourd'hui d'Orly et qui seront demain opérés de Roissy, M. Decarreau (Air France)

indique que le nombre de navettes opérées aujourd'hui d'Orly est de l'ordre de 25 et sera demain de l'ordre de 9 navettes (allers-retours) de Paris-CDG.

M. Houbart (Cirena) observe que cela revient à créer un peu plus de 10 000 vols supplémentaires par an sur Paris-CDG.

M. Sureau (MNLE 77) dénonce une décision dictée par le marché pour des vols de moins de 4 heures qui pourraient être facilement remplacés par le train.

8. Présentation de l'IGMP 2022

Présentation par la DGAC :

En 2022, la valeur de l'IGMP est de 51,8, en augmentation de 15 points par rapport à 2021. Mais elle reste toutefois inférieure de 14,9 points à la valeur de l'IGMP en 2019.

L'augmentation en 2022 résulte principalement de l'augmentation du trafic aérien (+60 % en 2022 par rapport à 2021).

Même constatation pour l'indicateur de nuit (22h00-6h00) qui est de 13,6 points supérieur à celui de 2021 pour la même raison d'augmentation du trafic de nuit par rapport à l'année précédente. Mais l'IGMP de nuit reste aussi inférieur de 12,6 points par rapport à celui de 2019.

→ **Questions et observations**

Les élus et les associations soulignent, comme les années précédentes, que l'IGMP n'est pas représentatif de la gêne sonore ressentie par les riverains.

M. Stemmer (Ville et Aéroport) retrace l'historique de l'IGMP et explique pourquoi l'IGMP qui est un indice d'énergie sonore moyennée ne peut rendre compte de la nuisance sonore. Il explicite les raisons qui font qu'une baisse de l'IGMP peut s'accompagner paradoxalement d'une croissance du trafic perçue comme nuisante par les riverains.

M. Pauron (Advocnar) souligne que tous les organismes (ANSES, CNB, Bruitparif, ARS) préconisent d'utiliser des indicateurs de bruit prenant en compte l'aspect répétitif du bruit, c'est-à-dire les fréquences de vols.

9. Point d'étape sur l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée

M. le Président, en tant qu'autorité compétente (décret du 16 mai 2023), fait un point sur l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée.

(cf. slides de présentation joints en annexe).

Dans son exposé, M. le Président souligne les éléments suivants :

- Le cadre réglementaire dans lequel se déroule l'EIAE (règlement UE 598/2014) ;

Il rappelle quelques points clés et notamment :

- Le principe de libre circulation aérienne dans lequel s'est développée l'approche équilibrée.

- La nécessité de respecter strictement le contenu du règlement de l'union européenne 598/2014, en particulier l'analyse des 3 piliers de l'approche équilibrée avant d'aborder si nécessaire les mesures de restriction (4^{ème} pilier) si l'on veut éviter une remise en cause des décisions prises (cf. l'affaire récente de l'aéroport d'Amsterdam).

- Le rôle de l'autorité compétente : être le garant de l'intégrité de l'étude et être indépendant à l'égard de toutes les parties prenantes. Toute cogestion de l'étude serait un motif d'annulation.

- Les grandes étapes de la démarche

1/ La phase de diagnostic de la situation actuelle et de définition du scénario de référence (sans nouvelles mesures).

Pour M. le Président, la définition du scénario de référence est une étape essentielle qui doit être préparée minutieusement. Pour l'établissement du scénario de référence, il précise d'ores et déjà que l'année de référence sera 2029, que l'effet de la bascule des vols d'Air France d'Orly sur Roissy sera intégré, et que le nombre de mouvements retenu ne sera pas celui du PPBE.

2/ L'identification des enjeux par la consultation des parties prenantes.

3/ Définition des scénarios d'étude (2 ou 3 scénarios) visant à atteindre les objectifs de réduction du bruit qui auront été fixés.

4/ Analyse du coût-efficacité de chaque scénario conformément aux éléments définis à l'annexe 2 du règlement UE 598/2014.

5/ Détermination du ou des scénarios qui répondent le mieux aux objectifs de bruit et qui sont les plus avantageux en termes de coût-efficacité.

6/ Remise du rapport d'étude aux ministres concernés.

M. le Président détaille l'équipe qui l'accompagne dans cette mission et précise que le cabinet CGX Aéro a été choisi après consultation de deux prestataires.

- Puis M. le Président fait un focus sur les points principaux de l'étude.

- Le périmètre : l'analyse sera menée sur la journée complète, avec un focus sur la nuit (22h00-6h00). Il sera possible, si cela est jugé utile, d'analyser l'impact des mesures sur des créneaux horaires plus spécifiques.

- La consultation des parties prenantes : au-delà de la consultation des parties prenantes (ateliers + questionnaires), plusieurs acteurs bénéficiant d'une expertise ont été rencontrés (ACNUSA, ADEME, ARS, Bruitparif, CCI, DSNA, le Préfet Guyot)

- Horizon de l'étude : l'OACI recommande pour l'approche équilibrée un horizon de 5 à 10 ans. Pour Paris-CDG, l'horizon choisi est 2029.

- Le scénario de référence (2029) : il s'établit en prenant en compte l'évolution actuelle du trafic, les options de renouvellement des flottes. D'ores et déjà, il est possible de dire que le nombre de mouvements sera en dessous de la référence du PPBE (680 000 mouvements). La comparaison des scénarios avec le scénario initial se fera sur la base d'indicateurs de trafic et d'indicateurs acoustiques.

- L'objectif de réduction du bruit : la définition de l'objectif est une autre étape essentielle (prévue a priori pour fin février). L'objectif pourra être exprimé par une combinaison d'objectifs quantifiables et d'indicateurs pour mieux prendre en compte les dimensions du problème.

- Les scénarios : M. le Président, sans être exhaustif puisque la liste n'est pas fixée, cite des sujets dont les impacts pourraient être examinés : la stimulation du renouvellement des flottes, le rééquilibrage des doublets, les procédures aériennes, l'effectivité des sanctions, etc. Et si ces mesures s'avèrent insuffisantes, différentes mesures de restriction d'exploitation seront examinées. Les mesures seront ensuite combinées pour construire des scénarios.

- Le calendrier prévisionnel

- La phase d'état des lieux est en cours.

- La consultation des parties prenantes et des acteurs incontournables a commencé et devrait se poursuivre en parallèle des travaux.

- L'objectif de bruit devrait être établi fin février.

- Construction des scénarios et remise du rapport au ministre,

- Consultations de l'ACNUSA, de la Commission européenne

→ **Questions et observations**

- M. Houbart (Cirena) émet les observations sur les points suivants :

- L'horizon 2029 de l'EIAE est trop éloigné pour les riverains qui subissent les nuisances.

- Les riverains attendent toujours le compte rendu de CGX Aéro de l'atelier du 22 septembre et l'analyse des questionnaires remis le 30 septembre.

- Le rééquilibrage des doublets ne pourra se faire que dans le cadre de la mise en place des descentes continues, compte tenu du nécessaire décalage de hauteur (300 mètres) entre les deux doublets dans le cadre des atterrissages par palier.

- L'EIAE prend du retard.

En réponse, M. le Président précise que l'horizon 2029 fixé pour l'approche équilibrée lui semble un objectif raisonnable. L'affaire d'Amsterdam est riche d'enseignements. Il faut laisser un peu de temps aux acteurs pour mettre en place des mesures plus structurantes. Par ailleurs, avoir un horizon 2029, ne signifie pas que certaines mesures ne pourront pas produire des résultats à plus court terme.

Sur le compte rendu par collège promis par CGX Aéro, il est tout à fait légitime qu'il soit fourni. Et si des corrections sont à apporter à ce compte rendu, M. le Président précise qu'il n'y aura pas de souci pour les intégrer.

Concernant le rééquilibrage des doublets, si cette mesure est pertinente, une analyse en sera faite avec la définition des conditions éventuellement nécessaires pour que cette mesure soit efficace.

Enfin, M. le Président estime qu'il n'y a pas de retard. Les travaux ont commencé en septembre 2023. L'état des lieux est une phase lourde et essentielle qui conditionne la bonne réalisation de l'EIAE.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) souhaiterait également disposer des comptes rendus des autres collèges et que le comité permanent, réunissant justement tous

les collègues, puisse jouer son rôle. Au niveau du calendrier, M. Blazy observe que la date de remise du rapport n'a pas été clairement précisée.

M. le Président confirme les deux objectifs calendaires suivants : définition d'un objectif de bruit en février 2024 et remise du rapport a priori en mai 2024. Il précise qu'il s'agit d'un objectif et non d'un engagement. Il est important, compte tenu de l'enjeu que représente l'aéroport de Paris-CDG (2^{ème} aéroport européen), de s'assurer que l'étude est conduite de façon complète, sincère et juste, plutôt que privilégier à tout prix une date.

- Mme Brochot (FNE IDF) attire l'attention sur le fait que son association défend l'intérêt de tous les riverains. A ce titre, elle ne serait pas favorable à des mesures qui, pour diminuer le nombre de populations impactées, déplaceraient ou augmenteraient la nuisance chez d'autres riverains. Il faut que tous les riverains soient gagnants. A titre d'exemple, si la descente continue, qui est une bonne mesure pour les riverains plus éloignés de l'aéroport, apporte plus de nuisance pour les riverains à proximité de l'aéroport alors qu'ils sont déjà les plus touchés par les nuisances, son association ne serait pas favorable à ce type de mesure.

M. le Président estime la position exprimée par Mme Brochot tout à fait estimable. Il fait observer que la recherche de l'intérêt général, intègre de multiples paramètres, et est difficile. Il est d'accord avec Mme Brochot sur le fait que les populations qui sont les plus proches de l'aéroport et qui sont déjà les plus impactées doivent être considérées avec la plus grande attention.

- M. Sureau (MNLE 77) souligne les nuisances routières très importantes et en augmentation constante qui sont induites par l'activité de l'aéroport. Les nuisances autres que le bruit des avions seront-elles intégrées dans l'étude d'approche équilibrée ?

M. le Président répond par la négative, le périmètre de l'EIAE étant limitativement fixé par un règlement européen.

- Pour M. Sureau (MNLE) les mesures relevant des trois premiers piliers (les nouveaux avions, les carburants durables, la descente douce) n'apporteront pas de réduction significative du bruit. Est-ce que des mesures de restriction, type couvre-feu, pour permettre aux populations de dormir, seront dans les scénarios ?

M. le Président indique que l'objectif de bruit sera quantifié et auditable et les mesures de restriction seront étudiées si les autres mesures relevant des trois premiers piliers ne permettent pas d'atteindre l'objectif de bruit fixé. Agir autrement ferait que les décisions du Gouvernement pourraient être invalidées comme à Amsterdam pour analyse insuffisante des trois premiers piliers.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport), reprenant le sujet du rééquilibrage des doublets, suggère d'aligner la hauteur de tous les QFU (4 QFU) à 5 000 pieds pour résoudre la difficulté soulevée précédemment.

Abordant un autre sujet, M. Stemmer dénonce l'incohérence de la politique de l'Etat qui incite à densifier les zones très bruyantes (zone C du PEB) sous peine d'être pénalisées par des amendes lourdes dans le cadre de la loi SRU.

M. le Préfet fait valoir le difficile arbitrage que le décideur public doit rendre entre le besoin de logements (qui est très important dans le Val-d'Oise) et l'exposition au bruit. Il n'y

a pas de ligne absolue, il faut prendre en compte la réalité du bruit et l'urgence des besoins à chaque fois.

- M. Pauron (Advocnar) aborde la question des indicateurs. Il souhaiterait que les indicateurs retenus intègrent la notion de répétitivité du bruit.

M. le Président a bien noté cette demande. Sans doute, une combinaison d'indicateurs sera nécessaire. Il souligne que les indicateurs devront être reconnus et incontestables. Il n'est pas question de bâtir un indicateur expérimental.

- M. Baty (MNLE 93) évoque les contacts établis par ADP avec l'aéroport de Vatry pour réduire les mouvements de fret sur CDG. Ce sujet sera-t-il mentionné dans les scénarios ?

M. le Président précise que le raisonnement est sensiblement différent, il se fera sur des hypothèses et des mesures. Ensuite les décisions de mise en œuvre dépassent le champ de compétence de l'EIAE.

De façon plus générale, à M. Mulochot (Roso) qui lui demandait si des mesures de restriction étaient déjà inventoriées, M. le Président répond par la négative. Le quatrième pilier sera exploré à l'issue du processus qui a été présenté.

- Mme Le Comte (Advocnar) retient des propos du Président que « l'intérêt général qui rapporte beaucoup économiquement » est plus important que la santé de milliers de riverains.

M. le Président conteste avoir tenu de tels propos. L'intérêt général comporte plusieurs paramètres dont il faut tenir compte et la santé fait partie de l'intérêt général.

7. Point d'information sur la procédure d'arrivée – trajectoires de descentes vent arrière

Présentation par Jonathan Colson (DSNA) :

Jonathan Colson présente un dispositif, qui sera opérationnel à compter de mars 2024, visant à améliorer le taux de descentes continues.

Le dispositif consiste à rajouter 3 points de navigation que les contrôleurs pourront utiliser avec les équipages pour mieux gérer les profils de descente dans la procédure actuelle.

Ces points vont en effet permettre de transmettre la distance exacte restant à parcourir jusqu'à la piste et fournir un niveau de passage qui permettra à l'avion d'adapter sa descente.

→ **Questions et observations**

- *En quoi ce dispositif va-t-il améliorer la situation des riverains ? Y aura-t-il une mesure du gain apporté ?*

On attend de ce dispositif de permettre des vols supplémentaires en descente continue par une meilleure coordination entre les pilotes et le contrôle. Et l'indicateur permettant de mesurer les progrès accomplis sera le taux de descentes continues déjà utilisé (réponse Jonathan Colson).

- *Avez-vous une estimation du taux supplémentaire de descentes continues qui est attendu du dispositif ? (M. Houbart – Cirena)*

Il n'y a pas d'estimation mais on pense raisonnablement que le taux devrait augmenter. L'augmentation sera fonction de l'appropriation qui sera faite de cette procédure par les contrôleurs (réponse Jonathan Colson).

- *A l'atterrissage vers l'est, au nord du terrain, ce dispositif permettra-t-il une réduction de la dispersion des trajectoires (M. Hunault – Arc)*

Ces points n'auront pas d'effet sur la dispersion des trajectoires (Jonathan Colson - DGAC).

10. Points divers

Deux points divers ont été évoqués :

- La demande exprimée par M. Hunault (Arc) de communication des documents relatifs au Plan de Protection de l'Atmosphère et aux émissions des aéronefs pour l'année 2022.

Ce point est acté par la DGAC qui transmettra les documents demandés.

- *Survol de Montmorency : M. Pauron (Advocnar) observe depuis environ un an une baisse de l'altitude des avions au décollage, générant de ce fait une augmentation de la nuisance sonore des populations survolées de Montmorency.*

Mme Brochot (FNE-IDF) demande une analyse comparée (2022 vs 2019) des altitudes au décollage sur Montmorency.

Cette demande est actée favorablement par la DSNA.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre point divers, M. le Président lève la séance après avoir remercié l'ensemble des participants.

(La séance est levée à 18 heures 55)