

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME PARIS-CHARLES DE GAULLE

*

Procès-verbal de la réunion du 8 décembre 2016

La réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG s'est ouverte à 10 heures 30 (après reconvoction immédiate, faute de quorum, conformément aux dispositions de l'article R.133-10 du code des relations entre le public et l'administration et aux dispositions du courrier de convocation du 24 octobre 2016) à la Maison de l'Environnement de Paris-CDG, sous la présidence de M. Jean-Yves Latournerie, préfet du Val d'Oise.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 28 juin 2016

Le projet de compte rendu de la CCE du 28 juin 2016 est soumis au vote de la Commission, qui l'approuve à l'unanimité sans observation particulière.

Puis M. le Président rappelle les points inscrits à l'ordre du jour et indique que la présentation concernant les investissements de FedEx prévue en questions diverses est reportée à la prochaine réunion de la Commission pour une raison de droit.

M. Lamy, du Service juridique de FedEx, donne la raison de ce report : FedEx, en tant que société cotée américaine, est contrainte par la réglementation à ne pas communiquer sur ses projets de développement avant l'annonce de ses résultats financiers. Bien évidemment, le sujet prévu sera présenté à la prochaine CCE par M. Ducoup. M. Lamy prévient également que FedEx sera également tenu par la réglementation à une période de silence entre le 15 mai et le 20 juin 2017.

2. Présentation par Bruitprif et Airparif du suivi SURVOL

➤ Bilan qualité de l'air 2015 (présentation par Mme Kauffmann de Bruitparif)

Principales conclusions de la présentation faite par Mme Kauffmann :

- Au plan de la cartographie :

La cartographie du niveau moyen de dioxyde d'azote pour l'année 2015 fait apparaître les points suivants :

- Un niveau moyen globalement en amélioration mais avec une situation toujours préoccupante en proximité des axes routiers ($> 70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ alors que la valeur limite est de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ;
- Les concentrations au plus proche de l'aéroport et de l'agglomération parisienne sont de l'ordre de $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

La cartographie relative aux particules (PM 10) fait apparaître les points suivants :

- L'impact des activités aéroportuaires est plus limité du fait de sources de particules plus diffuses.
 - Le nombre de jours à plus de 50 µg/m³ est de 8 jours globalement sur la zone mais de 66 jours en proximité des axes routiers et de l'autoroute A1.
- Concernant la contribution des activités aéroportuaires (trafic avions + activités de la plateforme) :

L'évaluation par modélisation de la contribution des activités aéroportuaires aux concentrations d'oxydes d'azote (NOx) montre que :

- 30 % des concentrations de NOx proviennent des activités aéroportuaires à 1 km de la plateforme, les 70 % restant provenant du trafic routier essentiellement et du chauffage résidentiel ;
- La zone d'impact de l'aéroport est de l'ordre de 6 km autour de la plateforme et jusqu'à 8 km au Nord-Est ;
- Les axes routiers contribuent à hauteur de 40 % à la concentration en NOx dans une bande de 200 mètres autour des principaux axes routiers.

La contribution des activités aéroportuaires aux particules est limitée à l'emprise aéroportuaire. Il n'y a pas d'impact spécifique lié aux avions sur le reste de la zone.

➤ Bilan sonore 2015 (présentation par Mme Mietlicki de Bruitparif)

Les mesures réalisées par les stations de la zone nord (Paris-CDG et Paris-LBG) dont le taux de disponibilité des données était supérieur à 80 % (12 stations) ont mis à jour les résultats suivants :

- une tendance à la baisse du Lden aérien sur l'ensemble des stations de mesure entre 2012 et 2015, avec toutefois une stabilisation pour la station de Gonesse entre 2014 et 2015 ;
- une bonne cohérence entre les valeurs mesurées par les stations et les contours des PGS ;
- la poursuite, en 2015, de la diminution des niveaux de bruit nocturne lié au trafic aérien, y compris sur Gonesse ;
- une tendance à la baisse des indicateurs événementiels (NA62, NA65, NA70) avec toutefois une légère augmentation sur Gonesse en 2015, les valeurs restant inférieures à celles de 2013.

Mme Mietlicki précise que les résultats détaillés de l'étude SURVOL seront accessibles en ligne dès aujourd'hui. Par ailleurs, au cours du 1^{er} trimestre 2017, avec le concours de la DGAC, les pics de bruit seront enrichis des informations sur la nature des survols (altitude et type d'aéronefs).

➤ Au terme des deux exposés précédents, les questions ou observations des participants ont porté sur les points suivants :

- *Est-il prévu l'installation de nouvelles stations de mesure du bruit ?* (question de Mme Camusson – Saint Souplets)

En 2016, 2 nouvelles stations vont être implantées (Neuville, Ecoeu) pour la zone nord et 1 station pour la zone sud (Yerres). A l'horizon de cinq ans, il est prévu de rajouter une dizaine de stations pour l'ensemble des zones nord et sud.

- *La station de Villepinte permet-elle de mesurer correctement le niveau de bruit sur l'ensemble de Villepinte ?* (question de Mme Verte – Terres d'Envol)

Le choix de l'emplacement de la station sur Villepinte a été précédé de campagnes de mesures préalables pour vérification de la qualité des mesures. Cela étant, cette station n'est représentative que du secteur sur lequel elle mesure. Bruitparif aimerait faire à nouveau une campagne de mesure en 2019-2020 sur un grand nombre de sites précisément à des endroits où il n'y a pas de stations permanentes.

- *La situation du Bourget compte tenu du doublement du trafic annoncé* (question de M. Baty – MNLE)

Aujourd'hui, les mesures sont effectuées par les stations de Villepinte et de Villeneuve-la-Garenne. Mais le secteur autour du Bourget accueillera de façon prioritaire des stations pour un renforcement de la surveillance.

- *Y a-t-il des exigences à l'égard des compagnies aériennes en matière d'émissions de CO2 ?* (question de M. Baty- MNLE)

Airparif mesure le CO2 mais la question la plus importante aujourd'hui est celle des polluants atmosphériques (dioxyde d'azote et particules) qui, toutes sources confondues, dépassent les normes sur le cœur de l'Île-de-France, en dépit d'une tendance à la baisse de la part de l'activité aérienne au fur et à mesure des années avec le renouvellement progressif des flottes.

- *Quand vous parlez de la contribution du trafic routier aux NOx, s'agit-il du trafic routier consacré à la desserte de l'aéroport ?* (question de Mme Lazarski – Roso)

Non, il s'agit du trafic routier sur l'ensemble de la zone.

- *La contribution de 30 % des activités aéroportuaires aux concentrations de NOx intègre-t-elle le trafic routier de desserte de l'aéroport ?* (question de Mme Lazarki – Roso)

Non, elle inclut les émissions des avions et uniquement le trafic routier au sol sur l'emprise de la plateforme. Airparif ne peut pas identifier précisément la contribution aux NOx du trafic de desserte de la plateforme faute de disposer d'un comptage précis sur le trafic à destination ou en partance de l'aéroport.

M. le Président indique qu'il demandera à la Direction régionale compétente si cette dernière dispose d'éléments quantitatifs sur le trafic routier lié uniquement à l'aéroport pour qu'Airparif puisse affiner ses travaux sur la contribution globale de l'aéroport aux NOx.

- *Airparif mesure-t-il les différentes particules ?* (question de Mme Lazarski – Roso)

Oui, les particules PM₁₀ intègrent les particules PM_{2,5} et la cartographie des PM_{2,5} figure dans le rapport d'Airparif. Les PM_{2,5} représentent environ 70 % des PM₁₀. Si la valeur limite réglementaire est respectée pour les PM_{2,5}, par contre on observe un dépassement généralisé de l'objectif de l'OMS sur l'ensemble de la zone et de l'Ile-de-France.

- *Concrètement, quelles mesures vont permettre de réduire le bruit et la pollution du trafic aérien qui ont été mesurés ?* (question de Mme Brochot – FNE)

La DGAC (Mme Pillan) précise que la réduction du bruit et des émissions gazeuses, est une préoccupation quotidienne de la Direction générale de l'aviation Civile. Il serait trop long de lister l'ensemble des mesures prises, mais si l'on prend la question du bruit, il y a toutes les actions recensées dans le PPBE notamment toutes les mesures de restrictions et celles portant sur les procédures aériennes. En matière d'émissions gazeuses, dans le cadre du Plan de protection de l'Atmosphère en Ile-de-France, la DGAC travaille avec l'ensemble des partenaires sur les plans d'engagement volontaire.

- *La loi permet de restreindre le trafic aérien en cas de pic de pollution. Pourquoi, alors que la région parisienne connaît un pic prolongé de pollution, aucune mesure de restriction n'a été prise concernant la circulation aérienne ?* (question de M. Krüssel – Advocnar)

Mme Pillan (DGAC) précise que trois mesures ont été prises récemment à la demande du secrétaire d'Etat chargé des transports dans le cadre de l'épisode en cours de pic de pollution : contrôle renforcé des durées d'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU), interdiction des essais moteurs non nécessaires pour entreprendre un vol sur les trois plateformes, interdiction des tours de piste sur 9 aérodromes de la région parisienne.

M. Stemmer (Ville et Aéroport) suggère de réduire les temps de roulage au sol des avions qui sont beaucoup trop importants sur CDG.

M. Blandel (DGAC) fait observer que cette mesure a déjà été prise depuis 2010 : on fait désormais attendre les avions moteurs éteints au parking avant de les faire décoller. Cette mesure a permis de réduire de plus de 10 % les émissions liées au roulage sur CDG et d'atteindre dès aujourd'hui l'objectif 2020 fixé par la loi sur la transition énergétique.

Pour M. Carsac (FNE Ile-de-France) les mesures prises sont insuffisantes : il faut réduire le trafic aérien et éviter de concentrer l'ensemble de ce trafic sur la région parisienne.

M. Redon (Environnement 93) demande que soit présentée une étude sur l'impact de CDG Express sur la réduction de la pollution.

3. Travaux du Comité de suivi du groupe de travail "Vois de nuit à Paris-CDG"

➤ Présentation de M. le préfet Guyot

M. Guyot détaille les 4 sujets qui ont été travaillés par le Comité de suivi lors de sa deuxième réunion qui s'est tenue le 17 novembre 2016 :

- mise en œuvre des descentes douces en cœur de nuit

La mise en service de cette nouvelle procédure s'est faite le 16 septembre 2016. Le taux de réalisation atteint aujourd'hui 64 %.

M. Blandel (DGAC) expose les difficultés rencontrées (utilisation par une vingtaine d'avions d'une trajectoire fermée de nuit en pleine journée) qui ont soulevé un problème de sécurité. Il détaille ensuite les actions correctrices apportées (courrier aux compagnies, renforcement des publications, suppression de la procédure sur les pistes intérieures).

M. Blandel rappelle que l'objectif de réalisation en descentes douces reste maintenu à 90 %.

- enquête relative aux vols en bordures de nuit auprès des compagnies non basées

Une étude a été réalisée auprès de 35 compagnies non basées effectuant des vols en bordures de nuit.

18 compagnies ont répondu (dont 17 questionnaires exploitables), représentant 90 % des vols de nuit.

Caractéristiques de ces compagnies : opèrent majoritairement en saison d'été à destination de l'Europe. 65 % des mouvements de nuit de ces compagnies se font en bordures de nuit, notamment le soir (22h00 à 23h59).

Les raisons invoquées par ces compagnies d'effectuer des vols en bordure de nuit ont été les suivantes :

- . à la demande de l'affréteur (tours-opérateurs, hommes d'affaires...).....70 %
- . pour une question de rentabilité (nécessité de maximiser le nombre de rotations, difficulté à obtenir des créneaux).....60 %
- . disponibilité des créneaux 35 %
- . pour les compagnies ayant réalisé à CDG très peu de vols en bordures de nuit (9 compagnies), les retards de rotation dans la journée sont évoqués à 44 %.

L'objectif de cette étude était de mieux appréhender les vols en bordures de nuit et sensibiliser les compagnies à cette problématique. Il conviendra d'approfondir le dialogue avec elles concernant les questions de programmation des vols et de caractéristiques acoustiques de leurs flottes.

- les sanctions

L'année 2016 a été marquée par l'immobilisation d'un avion d'une compagnie multi-infractionniste et qui avait accumulé 1,6 M€ d'amendes. Quelques autres compagnies sont en ligne de mire. L'ACNUSA a beaucoup communiqué sur le sujet.

La montée en charge des amendes se poursuit (jusqu'à 40 000 €). En 2016, sur 229 relevés de manquements visant 69 compagnies, le montant moyen des infractions a été de 19 000 €. Et 51 amendes se situent entre 30 000 € et 40 000 €.

On commence à observer la modification de comportements de quelques compagnies, l'objectif étant encore de progresser en dissuasion.

- les plans de ponctualité

Comprenant que la ponctualité était rentable, plusieurs compagnies ont élaboré des plans de ponctualité pour éviter que des vols ne débordent sur la nuit le soir ou arrivent avant 6 heures le matin. Mais il est encore difficile d'avoir des résultats chiffrés précis.

Pour accélérer la modification des comportements, il est prévu d'éditer une plaquette sur la ponctualité, un guide rappelant le cadre juridique applicable à Paris-CDG et un bilan annuel sur la ponctualité sera réalisé par Groupe ADP.

Enfin, M. Guyot mentionne les sujets sur lesquels le Comité de suivi poursuit sa réflexion : l'alternance des doublets, la question de la configuration préférentielle en bord et en cœur de nuit, la distribution des marges acoustiques des aéronefs chapitre 3 et de marge cumulée entre 10 et 13 EPNdB, la modernisation du site entrevoisins.org, l'objectivation des comparaisons internationales entre aéroports. Une réunion aura lieu dans la deuxième quinzaine de mars pour approfondir ces sujets.

➤ Débats : à l'issue de la présentation des travaux du comité de suivi, les questions ou observations de la commission ont porté sur les points suivants :

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) tient à souligner que la ponctualité à l'arrivée des avions ne dépend pas que de l'équipage mais est aussi largement fonction des contrôleurs du départ et de l'arrivée.

- Mme Brochot (FNE) s'étonne que l'extension à l'ensemble de la nuit de plusieurs mesures (descente continue, alternance des doublets...) n'ait pas été inscrite à l'ordre du jour des travaux du comité de suivi. Mme Brochot tient à rappeler qu'une nuit de sommeil n'est pas limitée à la tranche 0h00-5h00 mais comporte 8 heures consécutives pour être réparatrice.

M. Guyot, en réponse, partage l'opinion exprimée. Il précise simplement que le comité de suivi a fait le choix de réfléchir à des sujets qu'il était aujourd'hui en capacité de traiter. Il souligne que le programme européen SESAR devrait, à moyen terme, aboutir à des dispositifs de sécurité des vols permettant la prise en compte de manœuvres qu'on ne sait pas faire aujourd'hui.

Mme Brochot (FNE) demande que les travaux du comité soient poursuivis dans un cadre institutionnel.

M. Guyot précise qu'il y aura sans doute une quatrième réunion pour aller au bout des sujets du comité de suivi. M. Guyot estime que les travaux du comité de suivi devront se poursuivre au sein du Comité Permanent de la CCE qui est, juridiquement, l'organe institutionnel adapté. Mais cette décision appartient au Préfet de Région et à la DGAC.

- M. Kruissel (Advocnar) s'étonne que l'Advocnar n'ait pas eu de réponse à l'ensemble de ses courriers, en dépit des promesses faites.

Sur ce point, M. Guyot reconnaît qu'il n'a eu copie du deuxième courrier de l'Advocnar que très récemment. Sur le fond, M. Guyot précise que les sujets évoqués dans les courriers (trajectoire préférentielle, avions de marge cumulée entre 10 et 13 EPNdB) seront approfondis lors de la troisième réunion du comité de suivi, en mars.

- M. Carsac (FNE) estime que le programme SESAR qui a été évoqué a surtout pour finalité de permettre la densification du trafic. Comment faire pour que ce programme d'avenir intègre les préoccupations des riverains ?

M. Blandel (DGAC) rappelle que SESAR, programme européen, a pour objectif de rechercher les nouvelles technologies et méthodes de travail pour renforcer le niveau de sécurité, objectif prioritaire. Il y a également d'autres objectifs : une meilleure prise en compte de l'environnement et l'amélioration de la performance des plateformes. Ces trois objectifs sont liés et il convient de trouver un point d'équilibre.

Par ailleurs, M. Blandel rappelle la volonté de la DGAC de fonctionner en toute transparence sur ce programme comme en témoigne l'invitation faite au comité de suivi de participer à une réunion Eurocontrol à Brétigny pendant la période de simulation.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) fait part de sa crainte que, dans le cadre du programme SESAR, les routes officielles de départ soient remises en cause au profit de la procédure américaine qui privilégie les trajectoires radars à la main des contrôleurs. Le risque est que les avions partent dans toutes les directions.

En réponse, M. Blandel (DGAC) fait observer que, pour les départs, la régulation radar, en sortie de VPE (volume de protection environnementale) est déjà très largement utilisée. Il souligne le fait qu'il y aura toujours besoin d'une zone où ordonner les avions et il n'y a qu'un contrôleur qui puisse le faire. Simplement dans le cadre des projets SESAR, pour les arrivées, on souhaite faire en sorte que cette zone de régulation soit à une altitude plus élevée avant d'aborder la phase de descente continue qui rejoint l'ILS.

Au terme de ce point de l'ordre du jour, M le Président conclut en notant la nécessité pour l'avenir d'assurer le relai entre le comité de suivi et le comité permanent.

4. Point sur le trafic (présentation d'ADP)

Compte tenu des contraintes horaires, M. Courtade, Directeur des opérations de Paris-CDG, fait une présentation succincte de l'année 2015 et des 9 premiers mois de l'année 2016.

Ont été relevés notamment les éléments suivants :

- de 2013 à 2015 : une croissance régulière de 2 à 3 % du nombre de passagers ; a contrario une baisse du nombre de mouvements en 2014 et une quasi stabilité en 2015.

- sur les 9 premiers mois de 2016 : un tassement du nombre de passagers transportés avec une prévision de stabilité pour l'ensemble de l'année 2016 ; et une légère augmentation du nombre de mouvements.

- une hausse constante de l'emport moyen jusqu'en 2015 qui contraste avec une baisse de l'emport sur les 9 premiers mois de 2016 du fait d'une année difficile marquée par de nombreux événements dramatiques (attentats de Bruxelles, d'Istanbul, de Nice). La fin de l'année devant confirmer cette tendance.

- l'évolution du trafic passagers par faisceau montre que l'Europe avec la France représente un peu plus de 50 % des passagers transportés. Sur les 9 premiers mois de 2016, on observe essentiellement une baisse du trafic avec l'Asie du Sud-est et l'Amérique du Nord qui contraste avec les bons résultats enregistrés en 2015 sur ces deux faisceaux.

- le tableau de comparaison entre deux saisons aéronautiques consécutives montre une diminution du nombre de mouvements de nuit.

- La comparaison par année civile montre quasiment une constance des mouvements entre 2015 et 2014. Il en va de même pour les 9 premiers mois de l'année 2016 par rapport aux 9 premiers mois de l'année 2015.

M. Courtade confirme que l'ensemble des tableaux chiffrés avec notamment les décompositions par tranche horaire seront communiqués aux membres de la Commission courant janvier 2017.

5. Présentation des résultats de l'Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP)

M. Teodoro (DGAC) rappelle la définition et les modalités de calcul de l'IGMP, puis précise les éléments suivants :

- Une baisse de 3,9 points de l'IGMP, qui s'explique par une baisse des énergies aussi bien au décollage qu'à l'atterrissage.

- Les facteurs contributifs à l'évolution de la valeur de l'IGMP en 2015 ont été les suivants :

- la hausse du trafic par rapport à 2014 contribue à 0,7 point de hausse ;
- la modernisation des flottes qui s'accompagne d'une amélioration de leur performance acoustique contribue à 2,6 points de baisse;
- la répartition journalière (jour/soirée/nuite) participe à la baisse pour 0,9 point.

L'indicateur de nuit (22h00-06h00) enregistre également une baisse pour l'année 2015.

M. Stemmer (Ville et Aéroport) souligne que l'IGMP est un indicateur d'énergie sonore qui ne peut être représentatif de la gêne réelle perçue par les riverains.

Si l'IGMP n'est pas un indicateur de gêne sonore, M. le Président souligne toutefois que la pertinence de cet indicateur est de permettre une mesure de l'évolution du bruit dans le temps et d'en comprendre les éléments contributifs.

6. Information par la DGAC sur la publication de l'arrêté inter-préfectoral relatif au Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome Paris-CDG

Après avoir rappelé l'historique de la procédure d'élaboration du PPBE, Mme Pillan (DGAC) détaille les modifications apportées au projet de PPBE à la suite des consultations effectuées :

- remplacement de la courbe isophone 56 dB par la courbe 55 dB dans la carte Lden long terme ;

- sur les cartes court terme, rajout des courbes 60 dB et 75 dB à la carte Lden et 50 dB et 60 dB à la carte Lnight ;

- modification à la suite de l'ajout de ces courbes des calculs de superficie et de dénombrement des populations en prenant en compte les données les plus récentes (base DENSIBAT de 2012) ;

- introduction de la mention faisant référence aux descentes douces (0h30-5h00) dans le texte du plan ;

- mise à jour dans le texte du plan des stations de mesure : ajout des stations de Saint-Pathus, Saint-Souplets, Monthyon, Montlignon.

L'ensemble des documents relatifs au PPBE et à la consultation du public sont disponibles en ligne sur le site de la préfecture du Val d'Oise et sur celui du ministère de l'Environnement.

7. Points divers

➤ Information sur les créneaux COHOR attribués aux compagnies

M. Hunault (AREC) précise l'objet de la demande de son association : conformément au règlement 95/93 du Conseil européen, pouvoir disposer en toute transparence de la liste des compagnies disposant de créneaux de nuit (0h00-5h00) avec, pour chaque compagnie, le nombre de créneaux détenus et les tranches horaires.

Mme Pillan (DGAC) précise que la DGAC n'est pas en mesure de répondre précisément à cette demande dans la mesure où ces informations peuvent évoluer dans le temps. Par rapport aux créneaux attribués par COHOR en début de saison aéronautique, il peut y avoir ensuite des évolutions à tout moment. Pour pouvoir répondre à la question, il faudrait avoir accès à la base de données COHOR, ce qui n'est pas le cas. Lorsque la DGAC cherche à relever des manquements, la vérification se fait a posteriori, nuit par nuit.

Par contre, comme il a été répondu par écrit à l'association AREC, la DGAC peut fournir un ordre de grandeur : à savoir que 80 % des créneaux de nuit pour la saison aéronautique d'été 2016 ont été attribués à 5 compagnies qui sont essentiellement des compagnies de fret (FedEx, ASL Airlines, EAT, Air France, TNT Airways).

➤ Projet d'étude socio-économique de l'aéroport d'Orly

Mme Brochot et M. Carsac de l'association FNE soulèvent la question du projet d'étude socio-économique de l'aéroport d'Orly.

Selon un courrier institutionnel du Groupe ADP, il semblerait que le projet d'étude, initialement circonscrit à l'aéroport de Paris-Orly, soit étendu aux trois aéroports franciliens. Qu'en est-il exactement ? Les membres du Comité Permanent seront-ils associés à l'élaboration du cahier des charges comme il en était convenu ?

M. Carsac espère que le cahier des charges sera élaboré en concertation avec le comité permanent. Il exprimera par écrit son mécontentement à M. le Préfet de Région sur la façon dont cela s'est passé pour Orly.

Il est pris note de cette question pour réponse à la prochaine Commission.

*

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 13 heures après avoir remercié l'ensemble des membres de la Commission de leur participation.

