

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

*

**Procès-verbal de
la réunion du 28 juin 2017**

La Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG s'est ouverte à 10 heures à la Maison de l'Environnement de l'aéroport 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 8 décembre 2016

Le projet de compte rendu de la CCE du 8 décembre 2016 est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité sans observation particulière.

2. Point d'information sur l'avancement des travaux du comité de suivi relatif aux vols de nuit à Paris-CDG

2.1. Calendrier des travaux (Aline Pillan, DGAC)

Mme Aline Pillan (DGAC) recense les actions menées au sein du comité de suivi :

- Points de suivi de la mise en œuvre des "descentes douces" lancées en septembre 2016 ;
- Evaluation quantitative du retrait des B-747 d'Air France et son impact en termes de bruit ;
- Analyse des plans de ponctualité de quelques compagnies aériennes (Air France et Easy Jet)
- Réalisation d'une enquête auprès des compagnies exploitant des vols en bordures de nuit (22H00-24H00 et 5H00-6H00) ;
- Point sur le dispositif de sanction des infractions en lien avec l'ACNUSA ;
- Retour d'expérience sur la mise en place en mars 2014 de l'interdiction de nuit des aéronefs de chapitre 3 de marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ;
- Analyse (répartition et nombre de mouvements) des aéronefs de chapitre 3 et de marge cumulée comprise entre 10 et 13 EPNdB

Puis Mme Pillan mentionne les sujets en cours de traitement :

- La faisabilité d'une configuration préférentielle face à l'est en cœur de nuit ;

- La réalisation d'un guide pédagogique sur le cadre juridique applicable en matière de limitation des nuisances sonores ;
- L'amélioration des supports d'information aux riverains (bulletin trimestriel de la DSNA, site *entrevoisins.org*)
- Installation d'un dispositif pour réduire le sifflement des Airbus A320

Enfin, le calendrier des réunions à venir est précisé :

- Deuxième réunion technique sur la configuration préférentielle est prévue deuxième quinzaine de septembre 2017 ;
- Dernière réunion du comité de suivi à l'automne ;
- Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG fin 2017 où sera restitué l'ensemble des travaux du comité de suivi et sera acté le transfert des missions du comité de suivi au comité permanent.

2.2. Avancement de la mise en œuvre des "descentes douces"

➤ Point d'étape des descentes douces (DSNA)

M. Blandel (DSNA) souligne les éléments suivants :

- 65 % des vols suivent la procédure Night. Plusieurs raisons opérationnelles sont à l'origine de l'écart entre le taux de réalisation actuel et l'objectif de 90 % qui avait été annoncé : simultanéité d'arrivées, changements de configuration ou mauvaises conditions météorologiques sont autant de situations qui obligent à une reprise des trajectoires en guidage radar.

- Les problèmes de sécurité rencontrés à l'origine (utilisation en journée par certains avions des trajectoires fermées de nuit) sont en voie d'être réglés. Depuis janvier 2017, n'ont été recensées que 3 sélections de jour par des pilotes de trajectoires fermées réservées à la nuit.

- Pour progresser dans le taux de réalisation des descentes douces, des efforts sont déployés dans trois directions : sensibilisation régulière des contrôleurs aux retombées positives de la procédure Night, amélioration des publications en direction des pilotes, amélioration des procédures pour renforcer la distinction nuit/jour.

Abordant la suite des travaux, M. Blandel indique que le programme européen SESAR travaille à une révision du dispositif de circulation aérienne et à la validation de trajectoires fermées entre 7 000 pieds et l'interception de l'ILS jusqu'au sol. Les premiers résultats devraient être pour la fin de l'année 2017. Cela supposera de modifier en profondeur les instructions de contrôle et vraisemblablement d'adopter une façon de piloter différente.

➤ Questions ou observations des membres de la CCE

- *Comment empêcher les avions d'utiliser les trajectoires fermées en journée ?*
(M. Kruissel – Advocnar)

Il n'y a pas possibilité pour les pilotes actuellement de distinguer dans les FMS (systèmes de gestion de vol) les trajectoires de jour et de nuit. Il n'y a aujourd'hui que la vigilance du contrôleur qui permet de rattraper une utilisation erronée de trajectoire de nuit en journée. Pour éviter les confusions de sélection des pilotes, on a renommé les trajectoires de nuit afin de les mettre en bas de liste des FMS et que ce soit réellement une action volontaire des pilotes d'aller chercher une trajectoire fermée la nuit (M. Blandel)

- *Est-il possible d'utiliser des trajectoires fermées au décollage ?* (M. Kruissel – Advocnar)

Aujourd'hui, il n'est pas possible d'adopter ce type de trajectoire fermée pour les départs. S'il y avait utilisation erronée par le pilote d'une trajectoire de nuit en journée au décollage, l'avion se mettrait immédiatement en situation hors norme de sécurité. Et, contrairement aux arrivées où les avions sont plus espacés les uns des autres, le contrôleur n'aurait matériellement pas le temps de rattraper ce type de situation. (M. Blandel)

- *Si on généralise les trajectoires fermées de jour, le risque est de faire passer tous les avions au même endroit. Ce qui est acceptable la nuit compte tenu du faible nombre d'avions, ne l'est plus dans la journée. Cela pourrait provoquer beaucoup de plaintes et de réactions des riverains* (M. Hunault – AREC)

Aujourd'hui, on est dans une logique de dispersion de la nuisance jusqu'à l'interception de l'axe. En amont de l'interception, les nouvelles technologies permettent désormais d'envisager des axes décalés par rapport à l'axe de piste qui autoriseraient une concentration des vols. Mais in fine, ce sera aux autorités publiques de décider sur la base des études que la DSNA pourra fournir sur l'impact sur les populations survolées aussi bien dans une hypothèse de concentration que dans une hypothèse de dispersion. (M. Blandel)

- *Comment se fait-il qu'un avion mesuré plus bruyant qu'un autre se retrouve classé, après certification acoustique, dans un groupe acoustique considéré comme moins bruyant ? Exemple : un A320 est classé en groupe acoustique 4 alors qu'un B-777 plus bruyant est classé en groupe 5A* (M. Stemmer – Ville et Aéroport)

La certification acoustique ne vise pas à dire si un avion est plus bruyant qu'un autre en valeur absolue mais sert à évaluer la performance de l'avion en matière acoustique. La performance d'un avion est évaluée par rapport à des seuils qui prennent en compte notamment la masse de l'avion.

Le principe des restrictions appliquées en fonction des performances acoustiques des avions est de les faire tous progresser (court-courriers, moyen-courriers, long-courriers) vers des avions moins bruyants dans leur catégorie. C'est le principe qui est appliqué au plan européen comme au plan international. (Mme Pillan)

- *Les pénalités ne sont pas assez dissuasives pour empêcher les départs sans créneau en cœur de nuit.* (M. Euller – AREC)

C'est une question qui a été travaillée avec l'ACNUSA pour rechercher un montant d'amende qui serait plus dissuasif qu'il ne l'est aujourd'hui. Pour l'instant, il est vrai qu'on n'a pas encore trouvé de solution. (Mme Pillan)

2.3. Suivi de l'équipement des A320 en déflecteurs (DGAC)

Mme Pillan (DGAC) fournit les éléments suivants :

Une enquête est en cours auprès des compagnies fréquentant les aéroports Acnusés, équipées en A320 et dont la somme des trafics représente 90 % du trafic A320 de chacun des aéroports concernés.

L'étude vise à faire, auprès de ces compagnies, un point d'avancement de l'équipement de leurs A320 en déflecteurs, mieux cerner leurs éventuelles problématiques et les sensibiliser à l'existence du problème.

Pour Paris-CDG, 3 compagnies (Air France, Lufthansa, easyJet) concentrent 74 % du trafic A320.

La flotte A320 d'Air France (116 avions) est entièrement équipée depuis fin 2016, celle de Lufthansa (142 avions) l'est également et celle d'easyJet (249 avions) le sera pour novembre 2017.

En dehors de ces 3 compagnies, 30 compagnies ont été interrogées (13 ont répondu au questionnaire).

Pour Paris-CDG, 12 compagnies représentant au total 12 % du trafic A320 ont répondu au questionnaire. Si on les ajoute aux 3 plus importantes compagnies déjà mentionnées (Air France, easyJet, Lufthansa), c'est donc 86 % du trafic de la plateforme en A320 de Paris-CDG qui aura fourni des réponses.

Les questionnaires sont en cours de dépouillement et les résultats seront restitués lors du prochain comité de suivi.

➤ **Questions ou observations des membres du comité**

- Plusieurs associations expriment le souhait que les autorités publiques interviennent par voie réglementaire pour contraindre les compagnies réticentes à équiper leurs A320 en déflecteurs. Faute de cette contrainte réglementaire, le problème risque de perdurer.

Mme Pillan (DGAC) précise que ce sujet, qui relève de la compétence européenne, ne peut être réglé unilatéralement au plan national. Des restrictions de circulation aérienne peuvent être imposées sur la base des certifications acoustiques des avions. Or le sujet concernant les A320 ne relève pas de la certification acoustique.

Par contre, M. le Président souligne que, d'un point de vue de la méthode, il est important de mener en parallèle deux démarches : obtenir le maximum d'avions rétrofités par une sensibilisation des compagnies et, fort des résultats obtenus, traiter le reliquat des aéronefs non équipés par une action menée dans un cadre européen adapté.

- *Quel est la gain acoustique obtenu par l'équipement en déflecteurs des A320 ? (M. Stemmer – Ville et Aéroport)*

La DGAC, n'ayant pas les éléments de réponse en séance, indique qu'elle fournira les informations après la réunion.

- Mme Brochot (FNE) souhaite que la CCE saisisse le Ministre d'une demande de suppression d'une nouvelle catégorie d'avions bruyants : les aéronefs dont la marge cumulée est comprise entre 10 et 13 EPNdB.

M. le Président fait observer que la CCE en tant que telle ne saisit pas le Ministre mais qu'il lui est rendu compte. Tous les travaux et les propos, actés dans les procès-verbaux, sont reportés au ministère concerné qui en tire les conséquences.

3. Information sur les projets d'investissement de la société FedEx

➤ Présentation de M. Ducoup, Directeur Général de FedEx France

Les points abordés :

- l'historique et la place de FedEx dans le monde et un focus sur l'activité de FedEx à Paris-CDG : 2 500 salariés sur le Hub de Paris-CDG (sur un total de 9 000 salariés en France), 300 mouvements par jour, un site certifié ISO 14001 de 108 500 m² traitant 1 200 tonnes de fret par jour. FedEx est aujourd'hui le 2^{ème} opérateur à Paris-CDG et contribue à faire de cet aéroport parisien le 1^{er} aéroport cargo européen et le 9^{ème} mondial.

- les fenêtres opérationnelles : pour assurer une livraison à J+1, les fenêtres opérationnelles de FedEx sont les suivantes :

- du lundi au jeudi : soirée (18H-22H) pour les vols intercontinentaux, nuit (23H30-4H) pour les vols intra-européens ;
- le vendredi : soirée
- le samedi : soirée et nuit
- pas d'opération le dimanche

- l'acquisition de TNT en 2016 (56 000 collaborateurs) dont le hub aérien est à Liège.

- le projet d'investissement sur le hub de Paris-CDG (projet CDG 2020) qui s'étend sur 3 ans pour une entrée en service mi 2019.

Ce projet comprend : la construction d'un nouveau bâtiment de tri de 27 000 m² sur une aire utilisée jusqu'à présent pour du stockage et la création d'une nouvelle aire de stockage H4 en remplacement de la précédente. Le nouveau bâtiment va accueillir des systèmes de tri automatisé qui permettra d'accroître de 40 % la capacité de tri sur CDG. Ce projet a pour finalité de pouvoir faire face au pic d'activité des fêtes de Noël.

Le bâtiment est certifié HQE et BREEAM, c'est-à-dire construit avec du matériel non polluant, équipé d'un éclairage LED à faible consommation, avec des panneaux photovoltaïques sur le toit.

- Ce projet se fera dans le respect des engagements environnementaux de FedEx : 30 % de réduction des émissions aériennes en 2020, 30 % d'augmentation de l'efficacité énergétique des véhicules, 30 % d'utilisation de carburants alternatifs et de recours aux énergies renouvelables.

- l'impact sur le trafic aérien : il est trop tôt pour définir précisément l'impact du nouveau projet sur l'activité aérienne. FedEx est dans la phase d'intégration des 45 000 collaborateurs européens de TNT, d'analyse des scénarios d'évolution du réseau aérien et des possibilités de renforcement de l'intermodalité. Il est certain qu'il n'y aura pas de variation significative d'activité jusqu'en 2019.

- la modernisation de la flotte aérienne de FedEx qui se caractérise par l'arrivée de nouveaux types d'avions (B-767, B-777) et le retrait progressif d'avions anciens plus bruyants (MD-11, A300, A310).

Sur Paris-CDG, la part des MD-11 dans le trafic subit une forte réduction au bénéfice des B-777. De même, les A310 ont été remplacés par des B757 (*cf slides détaillés sur la flotte de FedEx*).

- les mesures opérationnelles pratiquées ou en cours de mise en place par FedEx : décollage en seuil de piste, les descentes douces (les pilotes de FedEx ont travaillé avec la DSNA), utilisation de bornes 400 Hz, roulage moteur n-1, et FedEx est favorable à la mise en place d'une configuration préférentielle est en cœur de nuit.

➤ **Questions et observations des membres de la commission**

- L'impact du projet d'investissement sur l'évolution du trafic aérien :

"Vous n'abordez pas la question qui nous intéresse au plus haut point : quel sera l'impact de la mise en service des bâtiments en 2019 sur le trafic aérien ?" (Mme Brochot – FNE)

M. Ducoup (FedEx) indique à nouveau qu'il n'est pas aujourd'hui en mesure de préciser à quoi va ressembler le réseau aérien FedEx à la suite de l'acquisition de TNT. Il y a un travail préalable d'intégration des deux réseaux avec leurs hubs respectifs qui nécessitera notamment des développements informatiques et la mise au point de stratégies d'intermodalités.

"Est-ce à dire que ce projet, c'est moins d'avions et moins bruyants ?" (M. Hunault – AREC)

M. Ducoup (FedEx) précise que FedEx n'est pas dans une stratégie de réduction d'activité. En revanche, dans les 5 années à venir des programmes d'investissements très importants vont porter sur le renouvellement des flottes avec plus de 50 avions nouveaux (B767) et une quinzaine de B777.

"Quand serez-vous en mesure de nous apporter ces éléments ?" (Mme Brochot-FNE)

M. Ducoup confirme que FedEx reviendra vers la CCE dès que la stratégie d'intégration sera précisée. D'ici un an environ, FedEx sera en mesure de communiquer ces éléments.

M. Lamy (FedEx) complète en précisant que FedEx ne pourra communiquer à la CCE qu'après avoir consulté les instances représentatives du personnel.

Une polémique s'engage: M. Renaud (UNSA SAPAP) conteste le dernier propos : les partenaires sociaux ont été informés et consultés. M. Lamy (FedEx) ne conteste pas qu'il y ait eu des informations et consultations des instances représentatives du personnel mais précise qu'il parlait des impacts sur les réseaux. Pour l'instant, il n'y a pas eu encore de décisions à ce sujet.

- L'impact du projet sur les réseaux routiers

"Quel serait l'impact de votre projet sur les réseaux routiers, notamment dans le nord de la Seine et Marne ?" (M. Dubois – Montgé-en-Goële)

Sur la partie best business de FedEx, M. Ducoup précise que le projet n'apportera pas de changement significatif. Le projet a été décidé pour mieux faire face au pic d'activité de fin d'année.

Sur la partie TNT, il n'y aura pas non plus de conséquence routière particulière compte tenu de l'emplacement des deux structures existantes de TNT à Garonor et à Tremblay, simplement peut-être une répartition différentes des flux sur les derniers kilomètres entre Garonor, Tremblay et le site FedEx de Paris-CDG.

- l'étude d'impact environnemental

Mme Brochot (FNE) s'étonne qu'il n'y ait pas eu d'étude d'impact environnemental compte tenu de l'importance du projet (48 000 m² si on additionne le nouveau bâtiment et la zone de stockage H4). De même, M. Penez (Nature et Environnement 77) regrette cette absence d'étude d'impact notamment sur la question de l'eau.

M. Lamy (FedEx) souligne que FedEx a procédé conformément à la réglementation environnementale. Toutes les déclarations nécessaires ont été faites. Et l'étude sur l'eau a été faite.

M. Cambon de la Valette (DDT Val d'Oise) indique qu'une étude d'impact est nécessaire s'il s'agit d'un bâtiment exerçant une activité nuisante. A priori, une activité de tri ne rentre pas dans cette catégorie mais M. Cambon de la Valette précise qu'il vérifiera ce point.

M. le Président tient à faire observer que les services de l'Etat n'autoriseraient pas une construction de cette importance sans la soumettre de manière stricte et scrupuleuse à l'ensemble des réglementations existantes

4. Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) – Volet aérien

➤ PPA de l'Île-de-France (MM. MAES et TEODORO)

En introduction, M. Maes (Préfecture IDF) rappelle que la pollution est un enjeu majeur de santé publique. L'objectif du PPA, dont la révision a été lancée le 22 janvier 2016, est précisément d'agir sur la pollution de fond et les émissions diffuses.

Différents groupes de travail thématiques ont été constitués (l'aérien, l'agriculture, l'industrie, les transports, etc.) qui ont abouti à l'élaboration de 25 fiches défis sur l'ensemble des secteurs.

Les simulations de l'impact du PPA sur la qualité de l'air ne prennent en compte que 12 défis sur 25 parce que les autres actions ne peuvent être évaluées.

- M. Téodoro (DGAC) présente ensuite les défis et actions du secteur aérien contenu dans le projet de PPA.

- Défi 1 : diminuer les émissions des APU et des véhicules et engins de piste :

- Par l'utilisation de moyens de substitution fixes ou mobiles à l'APU : résultats attendus : 10 % ;

- Favoriser l'utilisation de véhicules et engins de piste moins polluants : les gains attendus ne sont pas évaluables.

- Défi 2 : diminuer les émissions des aéronefs au roulage :

- Pour les départs, mise en place de la GLD (gestion locale des départs) à Paris-Orly, étant précisé qu'elle est déjà mise en œuvre à Paris-CDG : sur Paris-Orly, la GLD devrait économiser 3 % du temps de roulage.
- Pour les arrivées, favoriser le roulage N-1 moteur : gain attendu 30 % d'économie de carburant.

- Défi 3 : améliorer la connaissance des émissions des avions

- En communiquant les émissions par couple type avion/moteur lors du cycle LTO (landing and take off)

- les prévisions

Pour le secteur aérien, en 2020, les prévisions font ressortir un maintien des émissions concernant les NOx et les PM10.

Au global, les modélisations d'Airparif montrent que l'action du PPA, par rapport au scénario fil de l'eau, génère une diminution de -15 % des NOx et de -7 % des PM10.

La mise en place des 12 défis évaluables du PPA permet de réduire significativement le nombre total de Franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites.

- le calendrier

Les CODERST et l'ACNUSA ont été consultés. Les collectivités territoriales sont en phase de consultation, l'enquête publique débutera à la mi-septembre, et l'approbation du PPA est prévue pour décembre 2017.

➤ **Questions ou observations des membres de la commission**

- *La Commission européenne dans son rapport environnemental sur l'aviation prévoit une augmentation de 43 % des NOx sur une période à peu près équivalente. Or, dans votre présentation, pour les transports, notamment pour l'aviation, on parle plutôt d'une diminution. Comment est-ce possible ? (Mme Lazarski – ROSO)*

Le 43 % de la Commission européenne se base probablement sur un scénario au fil de l'eau et sur une échéance plus lointaine (2030), donc sans tenir compte des innovations issues de la R&D. Ce résultat est d'ailleurs contradictoire avec le programme européen SESAR qui table sur une diminution des NOx (M. Téodoro – DGAC)

- *On demande à l'aérien une stabilisation des émissions alors que d'autres secteurs participent à une forte diminution des émissions. Pourquoi ce traitement de faveur de l'aérien ? Pourquoi s'attaque-t-on uniquement aux émissions des avions au sol alors qu'on évalue les émissions dans le cycle LTO ? Pourquoi ne pas procéder par voie réglementaire pour gagner les défis ? (Mme Brochot – FNE)*

Dans le groupe aérien a été évoquée la limitation réglementaire du trafic pour réduire les émissions. Cette option n'a pas été choisie car elle ne correspondait pas à une orientation des autorités et n'entrait pas dans le champ de compétence du Préfet.

Les contributions à la réduction des émissions demandées aux secteurs sont différentes car tous les secteurs ne partaient pas sur un pied d'égalité en termes d'efforts

fournis. Par ailleurs, a été privilégiée une approche coût/efficacité pour obtenir le maximum de résultats à un coût acceptable.

Il est précisé que les analyses coût/efficacité figureront dans les annexes du PPA.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) fait observer que la réduction de l'utilisation des APU est une recommandation appliquée depuis quarante ans. Par contre, le roulage N-1 appliqué aux départs est une innovation qui se heurtera à des difficultés pratiques notamment pour les gros porteurs.

Sur la réduction dans l'utilisation des APU, la DGAC convient que ce n'est pas une pratique innovante. La recommandation vise à une utilisation plus systématique des moyens de substitution pour un gain de 10 %.

La recommandation du roulage N-1 s'applique aux arrivées et non aux départs pour des questions de sécurité.

- M. Hunault (AREC) tient à préciser que, dans le document non technique fourni en mars relatif au PPA, il est indiqué que l'augmentation de la pollution du trafic aérien est due au tourisme.

5. Information sur le dispositif d'aide à l'insonorisation

➤ Intervention de Mme Périllat (DGAC)

Point sur le dispositif d'aide à l'insonorisation

- Grâce au relèvement par la loi de finances rectificative 2016 du plafond des recettes de TNSA de 47 M€ à 55 M€, aucune recette de TNSA n'a dû être reversée au Budget de l'Etat en 2016.

- En 2016, le montant des recettes de TNSA allouées à Paris-CDG s'est élevé à 26,9 M€. Il est prévu un montant sensiblement identique pour 2017 (27,1 M€).

- depuis la mise en place du dispositif, 33 000 logements ont été insonorisés pour un montant de 316 M€ dans le périmètre de Paris-CDG. Le nombre de logements restant à insonoriser est évalué à 27 700.

- Le stock de dossiers en attente est en diminution constante : de 6 000 dossiers fin 2015, il est passé à moins de 4 000 dossiers en avril 2017.

- Pour 2017, le montant des engagements programmés s'élève à 21 M€.

Pour fluidifier autant que possible le traitement des dossiers, 3 réunions de CCAR ont été programmées pour 2017 (contre 2 l'année précédente) dont une s'est déroulée par anticipation en décembre 2016.

Point sur le rapport du CGEDD sur le couplage acoustique-thermique

Mme Périllat (DGAC) commente les principales recommandations du rapport du CGEDD visant à une meilleure intégration des exigences thermiques dans le dispositif d'insonorisation (*cf en annexe les slides sur les 9 recommandations du CGEDD*).

Le rapport du CGEDD est soumis actuellement à l'étude du Gouvernement.

Il est précisé que le Pôle d'Aide à l'insonorisation (ADP) a commencé à mettre en place certaines recommandations du CGEDD, à savoir :

- l'exigence d'une performance thermique des travaux qui les rendent éligibles au crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE).
- le couplage de l'AMO technique avec une AMO compétente en ingénierie administrative et financière.
- la participation du Pôle d'Aide à la coordination entre les différents acteurs de l'Etat.

Le dispositif d'aide à la rénovation énergétique étant particulièrement complexe (multiplicité des acteurs et des aides), son couplage avec l'aide à l'insonorisation nécessitera un travail préalable très important de coordination.

➤ **Questions ou observations des membres de la commission**

- les modalités de calcul de la TNSA

M. Stemmer (Ville et Aéroport) demande si le mode calcul de la TNSA va évoluer pour mieux tenir compte de l'évolution acoustique des avions. Mme Brochot (FNE) demande une augmentation des coefficients modulateurs et souhaiterait un doublement de la TNSA qui ne représente aujourd'hui que 0,50 € du prix d'un billet.

La DGAC précise que la modification des modalités de calcul de la TNSA n'est pas à l'ordre du jour. Sans doute conviendra-t-il à terme de faire évoluer la modulation entre les coefficients acoustiques des aéronefs mais ce n'est pas un sujet d'actualité. La modification de la TNSA est un point toujours difficile puisqu'il implique l'accord de plusieurs acteurs (les Transports, le Budget, le Parlement).

- le délai de traitement des dossiers

Mme Brochot (FNE) demande quel est le délai moyen de traitement des dossiers.

La DGAC indique que le délai moyen aujourd'hui de traitement d'un dossier se situe entre 2 et 3 ans. Ce qui est trop long. Le retour au délai de traitement normal et incompressible des dossiers (une dizaine de mois) se fera fin 2019.

M. Changrenier du Pôle d'Aide à l'Insonorisation apporte une précision complémentaire en précisant que la situation est différenciée selon la nature des dossiers. Les dossiers les plus exposés au bruit sont traités immédiatement. Le Pôle s'attache désormais à traiter le stock très important de dossiers déposés fin 2013 juste avant la fin du financement à 100 % Ces dossiers seront éclusés en milieu d'année 2018. Les dossiers postérieurs seront traités jusqu'à fin 2019.

6. Questions diverses

- l'étude d'impact socio-économique des aéroports franciliens

M. Goldnadel (Directeur de Paris-CDG) précise que l'étude concernant l'aéroport de Roissy est menée simultanément à celle d'Orly et que les conclusions seront présentées à la CCE quand l'étude sera terminée.

- l'augmentation du volume passagers

M. Hunault (AREC) mentionne la forte augmentation du volume passagers de Paris-CDG prévue au Contrat de Régulation Economique 2016-2020 (30 millions de passagers supplémentaires). Quelles actions sont prévues pour maintenir le nombre de mouvements actuels en dépit de cette augmentation ?

Il est pris note de cette question pour réponse lors d'une prochaine Commission.

- la révision du plan de servitudes aéronautiques

M. Stemmer (Ville et Aéroport) aimerait avoir des précisions sur le rallongement des pistes 09 et 08 contenu dans le nouveau plan de servitudes aéronautiques de Paris-CDG.

La DGAC et le Groupe ADP indiquent que la possibilité d'extension des deux pistes courtes était déjà incluse dans le précédent plan de servitudes aéronautiques. Il n'y a pas de projet particulier. Cette possibilité, prévue à l'origine, est faite pour avoir la certitude d'avoir toujours deux pistes longues (ex : travaux entravant le fonctionnement d'une piste longue).

*

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.