

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



Mardi 2 juillet 2019

Procès-verbal des débats

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 17 décembre 2018.....	3
2. Travaux du Comité permanent de la CCE (dont projet de descentes douces H24).....	4
3. Point sur l'évolution du trafic aérien (2018 et les 5 premiers mois de 2019)	5
4. Retours sur la concertation sur le projet de Terminal T4.....	7
5. Etude de la cartographie du bruit conjointe aux aérodromes de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget.	9
6. Communication sur les rapports de mesure du bruit du Laboratoire Groupe ADP	10
7. Rapport IGMP 2017 corrigé	11
8. Questions diverses.....	12

Après vérification du quorum, M. le Président Denis Dobo-Schoenenberg, Sous-Préfet de Sarcelles, ouvre à 10 heures la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG.

M. le Président présente tout d'abord les excuses de M. le Préfet du Val d'Oise pour son absence. M. le Préfet ne peut en effet être présent aujourd'hui car il doit accueillir Mme la Ministre du Travail en visite officielle dans le Département.

Puis M. le Président indique que le point de l'ordre du jour relatif au rapport de l'ADEME est reporté à la prochaine Commission, M. le Directeur de l'ADEME n'ayant pu déléguer de collaborateur, faute de disponibilité, pour présenter ce rapport à la présente séance.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion du 17 décembre 2018

- Le projet de procès-verbal de la CCE du 17 décembre 2018 est soumis aux observations des membres de la Commission.

M. Houbart (CIRENA) apporte les deux corrections suivantes : page 6, remplacer "CRENA" par CIRENA ; et page 10, remplacer "2 400 mouvements" par 24 000 mouvements.

M. Spangenberg (GPSEO) estime que son intervention relative au projet alternatif Vatry a été relatée de façon trop succincte. M. le Président fait observer que le compte rendu est "par définition" succinct puisqu'il s'agit d'une synthèse des interventions mais indique que cette observation sera notée au prochain procès-verbal.

Le projet de procès-verbal, ainsi amendé des corrections précédentes, est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

- Mme Brochot (FNE) demande que les comptes rendus des CCE des aéroports franciliens ou à défaut les rapports annuels soient publiés conformément à l'article R.571-80 du Code de l'Environnement.

M. Charritat (Groupe ADP) indique que les comptes rendus des CCE des aéroports gérés par le Groupe ADP sont normalement publiés, une fois approuvés, sur le site *entrevoisins.org*. Il vérifiera que tel est bien le cas et précise aussi que le site doit être refondu pour rendre les chemins d'accès aux comptes rendus des Commissions plus explicites qu'ils ne le sont actuellement.

Mme Brochot (FNE) demande également que les comptes rendus soient publiés sur les sites des préfectures concernées.

M. le Président et M. Douhane, sous-préfet de Seine Saint-Denis, acceptent de publier ces documents pour les préfectures respectives du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis. M le Président indique qu'il consultera également sur ce point les préfectures de Seine-et-Marne et des Yvelines.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) s'étonne que la Commission de Paris-CDG et les élus des territoires concernés n'aient pas été informés qu'un nombre important de vols serait détourné sur Roissy à la suite des travaux en cours sur l'aéroport d'Orly. Il demande confirmation ou infirmation de cette information.

M. Charritat (Groupe ADP) confirme, comme cela a été indiqué lors de multiples réunions publiques, que des travaux de réfection de la piste 3 d'Orly se dérouleront de mi-juillet à mi-décembre 2019. Dans l'éventualité de conflits entre avions lors de l'utilisation des pistes 2 et 4 pendant cette période, des avions pourraient éventuellement être déroutés sur Roissy comme c'est déjà le cas parfois pour des avions arrivant après le couvre-feu. Mais il s'agirait alors, non pas d'un "nombre important" d'aéronefs, mais d'un nombre très limité qu'il est d'ailleurs difficile de prévoir aujourd'hui.

M. Trassart (DSNA) confirme ces propos en précisant que, pendant la période de travaux sur la piste 3 d'Orly, 3 000 vols seront supprimés et 3 000 vols seront décalés dans la journée pour éviter précisément un engorgement des arrivées en fin de journée sur Orly (22h-23h30) avec un risque accru

de déroutements sur Paris-CDG pendant la période de couvre-feu d'Orly. Le risque de déroutement d'avions sur Roissy est donc très limité comme il l'est aujourd'hui.

M. le Président note que ces déroutements seront exceptionnels comme ils le sont aujourd'hui lorsque les conditions climatiques ou autres ne permettent pas un atterrissage à Orly. M. le Président demande par ailleurs qu'une note d'information sur ce sujet soit établie. Cette note sera jointe au compte rendu.

2. Travaux du Comité permanent de la CCE (dont projet de descentes douces H24)

→ M. le Président fait un point d'avancement des travaux du Comité permanent (réunions du 21 février et du 28 mai 2019) :

- La généralisation des descentes douces :

Il est attendu de la généralisation des descentes douces des gains en termes de consommation et de bruit (de l'ordre de 4 à 5 dB par avion).

Un premier calendrier a été communiqué par la Direction de l'Aviation Civile comportant notamment deux dates clés :

2023 : mise en place opérationnelle des descentes douces.

2020 : étape cruciale de l'acceptation ou du refus du dossier sécurité. Il n'existe pas aujourd'hui de cadre réglementaire autorisant ce projet très ambitieux. Il faut savoir que certains aéroports (Calgary, Denver) pratiquant la descente continue ne le font que par beau temps et en situation de faible trafic.

Un comité de pilotage au niveau de la DGAC a été constitué pour superviser l'avancement des procédures.

- L'expérimentation d'une configuration préférentielle face à l'ouest :

La démarche a été présentée aux contrôleurs. Les résultats seront disponibles dans un an environ et seront présentés au Comité Permanent et à la Commission Consultative de l'environnement.

- Les mouvements de nuit à Paris-CDG

L'analyse des vols de cœur de nuit sur trois ans a montré que les difficultés proviennent des arrivées et non des départs. En effet, près de 2 000 vols ont atterri avant 5h30 alors qu'ils disposaient d'un créneau après 5h30, soit environ 5 vols par nuit.

Les membres du Comité ont examiné plusieurs pistes pour corriger la situation, notamment l'obligation pour les compagnies concernées par ces vols de rendre un créneau par occurrence. A été évoqué aussi le faible nombre de sanctions prononcées pour ce type d'infraction par la commission administrative de l'Aviation Civile. Les réflexions doivent se prolonger sur ce point.

- Les indicateurs de bruit

Après une présentation par la DGAC des deux types d'indicateurs habituellement utilisés (indicateur énergétique, indicateur événementiel), la réflexion doit se poursuivre avec l'analyse de l'indicateur Harmonica de Bruitparif.

Enfin, M. le Président précise que les membres ont élaboré le projet d'ordre du jour de la présente CCE qui a été soumis ensuite à l'approbation de M. le Préfet du Val d'Oise.

→ Questions ou observations

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) souligne que les descentes douces n'apportent un bénéfice que pour les riverains situés à plus de 20 km du seuil de piste. Par contre, les riverains qui sont sous la descente finale, et qui sont les plus exposés aux nuisances sonores, n'auront aucune amélioration.

Par ailleurs, la configuration préférentielle face à l'ouest, qui encourage les décollages par léger vent arrière, présente plusieurs inconvénients : risque accru de sortie de piste, limitation de la charge des avions, et surtout pente de montée plus faible avec génération en conséquence de plus de nuisances sonores pour d'autres riverains.

- Mme Brochot (FNE) rappelle que l'association ADVOCNAR va demander que les arrivées nocturnes sans créneau soient sanctionnées et que les sanctions soient gérées par la Commission Amendes de l'ACNUSA. A la date d'aujourd'hui, les quelques PV n'ont fait l'objet d'aucune sanction.

M. le Président indique qu'un point sera fait sur les PV à la prochaine réunion du Comité. Le transfert du pouvoir de sanction à l'ACNUSA suppose une modification législative.

- M. Houbart (CIRENA) demande si l'expérimentation de la configuration préférentielle a effectivement démarré.

M. Berolatti (DGAC) confirme que l'expérimentation a bien démarré et ceci dès la mise en place des indicateurs de suivi et de l'information des contrôleurs aérien en mai/juin.

- M. Spangenberg (GPSEO) réitère sa proposition de déviation sur Vatry des avions arrivant en cœur de nuit sur la plateforme parisienne, à charge pour les compagnies aériennes d'affréter les cars nécessaires pour rapatrier les voyageurs sur Paris.

3. Point sur l'évolution du trafic aérien (2018 et les 5 premiers mois de 2019)

→ Présentation par le Groupe ADP (M. Mathieu)

M. Mathieu (Groupe ADP), dans sa présentation, a souligné les points principaux suivants :

- Une évolution dynamique du trafic de Paris-CDG en 2018 qui se caractérise par une évolution du nombre de passagers transportés proportionnellement plus importante que celle du nombre de mouvements. Ce qui se traduit par une augmentation du taux d'emport moyen de l'ensemble des aéronefs. Cette même évolution se retrouve sur les 5 premiers mois de l'année 2019.

- L'évolution du taux d'emport moyen sur les 5 dernières années et sur les 5 premiers mois des 5 derniers exercices progresse en moyenne de plus de 2 % par an (2,2 %).

- L'analyse mensuelle du trafic montre l'impact des grèves Air France du printemps 2018 tout en confirmant la tendance linéaire d'une progression plus forte des passagers sur celle des mouvements.

- En 2018, les faisceaux géographiques les plus dynamiques ont été ceux de l'Atlantique-Nord et de l'Asie-Extrême Orient. Le faisceau de l'Amérique du Sud a été le seul en décroissance en 2018.

Sur les 5 premiers mois de 2019, les faisceaux de l'Atlantique Nord et de l'Asie ont une activité soutenue, de même que le faisceau national et le faisceau européen.

- Les vols de nuits (22h-6h) ont globalement augmenté en 2018 par rapport à 2017. Le nombre de passagers transportés a progressé dans une proportion plus forte que celle des mouvements.

L'analyse des tranches de nuit depuis 2015 montre :

- 22h00-23h59 : une progression du nombre de mouvements depuis 2015.
- 0h00-4h59 : les vols de cœur de nuit ont progressé entre 2017 et 2018.
- 5h00-5h59 : une stabilisation entre 2017 et 2018, après une augmentation entre 2016 et 2017.

- Les vols de nuit sur les 5 premiers mois de 2019 ont progressé de près de 300 mouvements mais ont baissé sur le cœur de nuit (0h00-4h59) après un travail effectué auprès des compagnies qui est rentré en application à partir du mois de mai. L'amélioration devrait donc se poursuivre fortement en année pleine.

A noter également que la part des vols de nuit par rapport aux vols de la journée, sur les 5 premiers mois de 2019, a baissé par rapport à la même période de 2018.

- L'analyse sur la base de l'arrêté de 2003 confirme la décroissance de quelque 300 vols sur les plages horaires de l'arrêté.

La répartition des mouvements par doublet de piste montre un rééquilibrage entre les doublets sud et nord (54,9 % / 45,1%) et les configurations ouest et est (55 % / 45 %).

→ **Questions et observations**

- M. Kruissel (ADVOCNAR) regrette que les tableaux statistiques n'aient pas été communiqués préalablement aux membres de la Commission. Cela aurait permis aux participants de prendre connaissance des chiffres et de faire part de leurs observations de façon plus pertinente. Cette demande est fortement appuyée par M. Blazy (CA Roissy Pays de France) dans un souci de transparence légitime.

M. le Président prend bonne note de cette remarque pour faire en sorte que les documents soient envoyés en amont des prochaines réunions de la Commission. La situation particulière de la présente séance s'explique par une réunion de fixation de l'ordre du jour plus tardive, suite au changement de préfet, et par un travail conséquent de collecte des données sur les cinq premiers mois de 2019.

- Pour Mme Brochot (FNE), il faut absolument que les vols de nuit sur la période 22h00-6h00 diminuent. Si les vols de cœur de nuit semblent diminuer début 2019, les périodes de début et de fin de nuit les plus sensibles pour le sommeil continuent d'augmenter inexorablement.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) souligne deux points :

Les premiers mois de 2019 semblent indiquer une moindre progression du taux de l'emport avec des courbes des passagers et des mouvements qui ont tendance à devenir parallèles.

Par ailleurs, sur les vols de nuit, M. Blazy rappelle l'effet pervers de l'arrêté de 2003 qui a reporté le trafic nocturne avant minuit et sur la tranche 5h-6h. Il convient donc d'apporter de vraies réponses à ce constat inquiétant.

- M. Houbart (CIRENA) estime que la progression de 5,3 % des mouvements sur les cinq premiers mois de l'année n'a pas grande signification. Il faut attendre la fin de l'année.

Par ailleurs, la très forte progression du trafic national (+9%), à l'époque de la COP 21, devrait pour le moins inciter au développement du trafic ferroviaire infiniment moins polluant.

- M. Barrier (CA Val Parisis) évoque pour mémoire La mise en demeure dont a fait l'objet la Communauté d'Agglomération Val Parisis par l'Etat d'approuver les cartes de bruit stratégiques. Il indique que l'Intercommunalité réagira suite à cette décision.

Puis M. Barrier s'enquiert du taux de remplissage des avions et demande quel est le taux de remplissage optimal au-delà duquel, la consommation de carburant augmentant, la compagnie n'a plus intérêt à augmenter l'emport.

M. Fouchet (FNAM) et M. Charritat (Groupe ADP) précisent que le taux d'emport qui maximise le profit économique des compagnies est de 100 %.

- Puis M. Mathieu (Groupe ADP) apporte quelques éléments de réponse aux sujets précédemment évoqués.

- Sur la baisse tendancielle de la progression du taux d'emport évoquée par M. Blazy, s'il est vrai que le taux d'emport ne cesse de progresser d'année en année, il est exact aussi que la progression du taux d'emport en 2018 est plus faible qu'en 2017. L'avion comportant un nombre fini de places, le taux d'emport ne peut progresser indéfiniment.

- La hausse du trafic national évoquée par M. Houbart sur les premiers mois de 2019 (+ 9 %) par rapport à la même période de 2018, s'explique principalement par le faible trafic de début 2018 (grèves du printemps d'Air France).

- Pour répondre à M. Barrier, le taux moyen de remplissage des avions figure dans le document destiné aux analystes financiers et publié par le Groupe ADP en mai 2019 : de mémoire, ce taux est aux alentours de 85 %.

4. Retours sur la concertation sur le projet de Terminal T4.

→ Présentation par le Groupe ADP (M. Charritat)

En introduction, M. Charritat précise que Groupe ADP fera d'ici quelques semaines un retour sur la concertation et le rapport des garants de la Commission Nationale des Débats Publics (CNDB) du 12 juin.

Après avoir rappelé les objectifs de la concertation, les engagements suivis par les 4 garants de la CNDB, et les chiffres attestant de l'ampleur de la concertation (480 communes, 44 événements publics, 4 réunions thématiques, 60 cahiers d'acteurs...), M. Charritat souligne les points clés du bilan établi par la CNDB :

- 3 zones distinctes de mobilisation selon la distance de la plateforme aéroportuaire : une zone proche de l'aéroport de mobilisation variable, une zone plus éloignée à forte mobilisation (ex: réunion d'Eaubonne), une troisième zone à mobilisation plus faible.

- l'opportunité du projet est directement liée à l'évolution du trafic aérien.

- une identification des principales problématiques ayant suscité questions, inquiétudes et propositions : le bruit, la pollution, l'impact sur la santé, les questions d'accessibilité et d'emploi;

Sur le déroulement de la concertation, les garants ont insisté sur deux points :

- "le Groupe ADP s'est attaché à répondre aux questions posées de manière de plus en plus précise" ;

- Le débat a permis l'émergence de "propositions pour améliorer la vie quotidienne des riverains... : augmentation de l'emport, interdiction des avions bruyants, descentes continues...".

La CNDP regrette la faible mobilisation des pouvoirs publics dans la mesure où plusieurs questions s'adressaient davantage à l'Etat qu'au maître d'ouvrage. M. Charritat tient cependant à rendre hommage à la présence effective des représentants de la DSNA aux réunions publiques ainsi qu'à celle de M. le Préfet de Région.

M. Charritat conclut sur les points restant à approfondir qui sont largement développés dans le bilan de la CNDP et dont il mentionne quelques exemples (les hypothèses de croissance du trafic mondial, la taxation du kérosène, les questions de mobilité et d'accessibilité...).

M. le Président tient à souligner la présence des représentants de l'Etat tout au long du débat (Préfet de Région, préfets de Département, sous-préfets, DGAC, DDT...), et ceci dans un contexte où il leur était parfois difficile d'intervenir compte tenu de l'obligation de neutralité de l'Etat dans le déroulement de la procédure.

→ Questions et observations

- Mme Brochot (FNE) souligne la phrase du rapport de la CNDP que M. Charritat a omis de mentionner concernant les propositions pour améliorer la vie quotidienne des riverains : *"Il conviendrait de toutes les étudier avec précision et parfois même de conditionner la poursuite du projet à leur réalisation"*.

M. Charritat (Groupe ADP) estime que l'observation de Mme Brochot est tout à fait légitime et précise que le Groupe ADP travaille en ce moment à fournir des réponses à l'ensemble des préconisations évoquées dans le bilan.

- M. Houbart (CIRENA) évoque deux lacunes dans la présentation faite par le Groupe ADP :

La mise sous silence des 31 questions mentionnées dans le rapport de la CNDP restant à approfondir : 8 concernant l'exploitant maître d'ouvrage et 23 concernant le Gouvernement. M. Houbart invite donc le Groupe ADP et Mme la Ministre des Transports à rencontrer le Comité permanent pour apporter leurs réponses.

Par ailleurs lors de la réunion de lancement de la concertation à Gonesse, le Groupe ADP a déclaré que le projet ne pouvait se faire "sans l'adhésion des habitants du territoire de Roissy". Or les habitants du territoire de Roissy n'ont eu de cesse lors des réunions publiques de manifester leur refus de ce "projet pharaonique".

M. le Président précise que l'Etat et le groupe ADP travaillent aux réponses qui seront données en temps et en heure. M. le Préfet de Région va d'ailleurs réunir les parties prenantes dans les jours qui viennent. M. Houbart (CIRENA) émet le souhait que le Comité permanent fasse partie des "parties prenantes".

- M. Mulochot (Roso) dénonce vivement le lancement du projet de Terminal 4 dès 2021 alors même que les infrastructures terrestres et routières, déjà saturées, ne sont pas prêtes à accueillir les nouveaux utilisateurs. Il s'étonne que le gouvernement puisse se lancer dans une telle initiative sans que les études préalables indispensables aient été réalisées. Il convie la commission à lire le rapport de l'ACNUSA très explicite sur le sujet.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) déplore que l'Etat sur ce projet de Terminal 4 ne se soit pas conduit en Etat "stratège et régulateur".

Il mentionne la recommandation formulée dans le bilan de la CNDP d'un "comité de suivi" pour garantir l'information la plus complète du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique de 2020 et l'identification des étapes des décisions. Il demande si M. Charritat peut répondre en avant-première à cette invitation de la CNDP.

"Sans se permettre de diffuser des informations dont il ne maîtriserait pas la totalité", M. Charritat (Groupe ADP) annonce l'organisation d'un séminaire de travail, le 19 septembre, à l'ensemble des associations représentées au sein de la CCE. Il s'agit d'une séance de partage d'information et de travail sur le Terminal 4 et les engagements pris par le Groupe ADP. Il annonce également une réunion équivalente, le 14 novembre, ouverte aux élus des plans d'exposition au bruit.

Sur le fond, M. Charritat tient à préciser que, si le bilan de la CNDP mentionne naturellement les points restant à éclairer, il convient de retenir aussi de la concertation, comme l'atteste la majorité des "cahiers d'acteurs", des opinions favorables à ce projet. Il faut aussi être capable d'écouter tout le monde.

En réponse à l'intervention de M. Mulochot, M. Charritat précise que l'ouverture du T4 est prévue pour 2018 et non 2021 et qu'il faut tenir compte aussi des différentes étapes sur lesquelles l'Etat s'exprimera. M. Mulochot répond que les travaux s'ouvriront dès 2021.

Mme Hérault, chargée de Mission Environnement auprès du Préfet de Région, confirme que M. le Préfet de Région s'est saisi des conclusions de la CNDP et travaille sur les réponses à apporter par "l'Etat régional". Un comité de coordination sur les sujets de mobilité est envisagé, même si à ce stade son périmètre et sa composition ne sont pas encore définitivement fixés.

5. Etude de la cartographie du bruit conjointe aux aéroports de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget.

→ Présentation par la DGAC (M. Vanden Bossche)

M. Vanden Bossche rappelle tout d'abord le contexte de l'étude qui répond à une demande de l'ACNUSA formulée à plusieurs reprises d'étudier la cartographie du bruit du trafic cumulé de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget afin d'en apprécier l'impact éventuel sur les PEB et PGS.

Puis il précise la méthodologie employée : modéliser de nouvelles courbes de bruit sur la base du trafic cumulé de 2016 et les superposer aux anciennes réalisées sur la base du seul trafic de Paris-CDG ou du seul trafic de Paris-LBG.

Enfin, il en détaille les principaux résultats :

- la zone A (zone de bruit > Lden 70) est très peu impactée par la prise en compte du trafic cumulé (0,08 % de surface supplémentaire).

- la zone B (comprise entre le Lden 70 et le Lden 65) est également faiblement impactée (0,47 %).

- la zone C (comprise entre le Lden 65 et le Lden 55) est fortement touchée : près de 3 % de surface supplémentaire soit 600 hectares environ.

- la zone D (comprise entre le Lden 55 et le Lden 50) connaît également une forte augmentation de superficie (+5 %).

Au final, c'est 83 500 personnes supplémentaires qui seraient concernées par cet accroissement de surface.

Et en termes de logements supplémentaires à prendre en compte, ce serait 4 172 logements dans la zone C et 28 000 logements pour la zone D.

En conclusion, la prise en compte du trafic conjoint des deux plateformes aéroportuaires aboutirait à intégrer dans le PEB et le PGS des zones qui aujourd'hui en sont exclues. Ces zones nouvelles à intégrer sont essentiellement situées dans les espaces situés entre les deux plateformes. L'impact est davantage marqué sur les zones les moins exposées au bruit (C et D).

Au terme de la présentation, M. le Président remercie M. Vanden Bossche pour la clarté de son exposé et ouvre le débat aux questions de la CCE.

→ Questions et observations

- Mme Brochot (FNE) se réjouit que cette étude demandée par l'ADVOCNAR depuis 2014 soit enfin réalisée : 4 000 logements vont pouvoir bénéficier d'une aide à l'insonorisation. La question est désormais de savoir quand les nouveaux PEB et PGS vont être mis en application.

Mme Martin (DGAC) précise qu'une modification législative est nécessaire puisque le Code de l'Environnement prévoit que les PEB et PGS sont propres à chaque aéroport. Il convient d'analyser plus finement avec les autorités locales les impacts précis d'une telle mesure. M. le Président fait observer que si l'extension du PGS autorise une aide à l'insonorisation, l'extension du PEB entraîne aussi des restrictions en matière de construction.

- M. Carsac (FNE) demande pourquoi l'étude s'est basée sur le trafic 2016. Il aurait fallu le faire sur des données plus récentes. Il serait bon aussi d'établir une courbe de bruit Lden 45, valeur préconisée par l'OMS au-dessus de laquelle la santé des gens est mise en danger.

La DGAC précise que le trafic 2016 était le trafic le plus récent et complet à disposition pour réaliser les courbes. Quant au choix des indices, il a été dicté par la nécessité de comparaison avec la cartographie existante.

- M. Dubois (Montgé-en-Goële) soulève la question de l'augmentation de la TNSA avec l'étude que la DGAC compte mener au plan législatif.

Pour M. le Président, il est évident que la variable TNSA sera intégrée à la réflexion.

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) repose la question de l'agenda pour donner une suite concrète à cette étude de la DGAC.

M. le Président indique qu'un point sur l'agenda sera abordé lors du Comité permanent qui précédera la CCE de fin d'année.

- M. Barrier (CA Val Parisis) regrette que les courbes soient établies sur indices moyennés de bruit. Il serait bon d'avoir les bruits maximum et minimum représentatifs de la gêne des populations survolées.

La DGAC réitère sa réponse, à savoir que le choix de l'indice était dicté par la nécessité de comparaison avec la cartographie existante. Et M. le Président rappelle que la question des indicateurs de bruit est à l'ordre du jour du prochain comité permanent.

6. Communication sur les rapports de mesure du bruit du Laboratoire Groupe ADP

→ Présentation par le Laboratoire du Groupe ADP (M. Zekri)

M. Zekri, section acoustique du Laboratoire ADP, aborde les points suivants :

- Le réseau de mesure de bruit des avions (RMBA) : ce réseau est composé de 24 stations de mesure permanentes situées entre 2 km (Mesnil-Amelot) et 18 km (Montlignon) du seuil de piste. Le réseau dispose par ailleurs d'un outil de reconnaissance du bruit des avions du bruit ambiant. Les données acoustiques sont couplées aux données radars de la DGAC permettant ainsi une corrélation entre une mesure acoustique et la trajectoire d'un aéronef avec toutes ses caractéristiques.

- Les moyens de communication : les résultats sont diffusés par plusieurs biais :

- . envoi en "temps réel" (+ 30 minutes) sous Vitrail accessible sur le site *entrevoisins* permettant d'apprécier la trajectoire d'un avion et son niveau de bruit relevé sur les stations.

- . les publications mensuelles et annuelles des 3 plateformes parisiennes ainsi que des deux aéroports d'aviation générale : Toussus-le-Noble et Pontoise-Cormeilles (uniquement pour les rapports mensuels).

Les rapports mensuels sont uniquement des rapports de mesures. Les rapports annuels par plateforme fournissent des mesures mais aussi des analyses des phénomènes observés.

Ces rapports sont diffusés à l'ACNUSA, la DGAC et aux Maisons de l'Environnement.

Ils sont accessibles sur le site du Laboratoire et sur celui de *entrevoisins.org*.

- Puis sont passés en revue l'ensemble des données, indicateurs utilisés, et leur présentation figurant dans les rapports mensuels et les rapports annuels (*cf slides détaillés de présentation en annexe*)

→ Questions et observations

- M. Blazy (CA Roissy Pays de France) fait part des plaintes de plus en plus fréquentes de ses administrés mettant en cause la gêne ressentie du fait de la basse altitude d'atterrissage des avions. Il demande qu'une étude soit menée sur Gonesse mais aussi sur d'autres communes pour analyser la relation entre l'altitude d'atterrissage, le bruit mesuré et la gêne ressentie.

M. Charritat (Groupe ADP) précise que le Groupe ADP vient d'adhérer à un projet européen sur les facteurs non acoustiques de la gêne. Il est prévu, dans le cadre de cette étude, d'étudier la corrélation entre la proximité à basse altitude d'un aéronef, son bruit mesuré et son bruit ressenti.

- M. Stemmer (Ville et Aéroport) remercie le Laboratoire pour ses travaux remarquables. Il attire l'attention de la Commission sur la distinction entre le niveau sonore d'un aéronef mesuré en décibels et l'énergie sonore utilisée lorsqu'on fait des calculs, comme pour l'IGMP par exemple. Il faut savoir que la baisse de -3 dB d'un niveau sonore (seuil de perception de l'oreille humaine) correspond à une énergie sonore divisée par 2. En d'autres termes, pour l'IGMP, le passage d'un avion de 70 dB équivaut au passage de 2 avions de 67 dB. Mais pour le riverain, bien entendu, ce n'est pas la même chose.

- M. Carsac (FNE) félicite le Laboratoire ADP pour avoir commencé à introduire des indices événementiels dans ses rapports. Mais il convient d'aller plus loin : il y a aussi le SEL, la dose de bruit qui différencie les décollages des atterrissages ; et s'agissant du NA, il conviendrait de prendre des niveaux de bruit plus faibles avec un séquençage dans le temps plus fin également.

- Pour M. Houbart (CIRENA), tant que n'existera pas une étude prenant en compte en même temps l'émergence et la fréquence de passage des avions, il sera difficile de cerner la sensation de bruit que supportent les riverains.

M. Zekri (Laboratoire ADP) reconnaît que ces deux éléments sont aujourd'hui analysés de façon dissociée et non agglomérée.

7. Rapport IGMP 2017 corrigé

→ Présentation par la DGAC (M. Téodoro)

M. Téodoro explicite les raisons de la correction de la valeur de l'IGMP 2017.

Les discussions menées avec l'ACNUSA sur l'IGMP 2017 avaient mis à jour une augmentation très significative et inexpliquée des vols du cœur de nuit, en particulier sur la plage horaire 4h00-5h00.

Après de multiples investigations, il s'est avéré que les données de l'IGMP étaient entachées d'une erreur d'horodatage (les heures de la base IGMP étaient des heures d'hiver alors qu'on était passé en heures d'été). Le problème provenait d'une erreur d'écriture du programme de conversion des heures.

Après correction de l'erreur, la valeur de l'IGMP qui était de 66,7 avant correction est passée à 67. S'il y a bien eu, après correction, une diminution sensible du nombre de mouvements sur la tranche de cœur de nuit 4h00-5h00, l'augmentation globale des vols de nuit a été confirmée.

M. Téodoro précise que des mesures ont été prises pour éviter que le problème ne survienne à nouveau (vérification systématique de cohérence des données).

→ Questions et observations

- Les pilotes sanctionnés par l'ACNUSA se plaignent aussi de la multiplicité des bases horaires utilisées (heure de parking, départ bloc, toucher des roues, etc.). En fait, ce système mériterait d'être simplifié (M. Kruissel – Advocnar)

Réponse de la DGAC : Pour l'IGMP, quelles que soient les heures utilisées, il y aurait eu ce problème qui provient d'une autre source. Pour les restrictions d'exploitation, suivant les recommandations de l'ACNUSA, les aéroports parisiens appliquent des arrêtés identiques : à l'arrivée toucher des roues et au décollage, départ du bloc.

- Les associations (Mme Le Comte-Advocnar, M. Houbart-Cirena) réitèrent leurs critiques à l'égard de l'IGMP, indicateur théorique, non représentatif de la gêne réellement subie par les riverains dans leur vie quotidienne.

M. le Président rappelle que la réflexion sur les indicateurs sera poursuivie au prochain Comité permanent.

8. Questions diverses

- Poursuite du renouvellement de la flotte de FedEx

Comme il s'était engagé à le faire lors d'une précédente CCE, M. Ducoup (FedEx) informe la Commission de la poursuite du renouvellement de la flotte de FedEx sur Paris-CDG : remplacement à partir du mois de juillet des avions cargo A300-600 par des B767-300 plus performants d'un point de vue acoustique.

Questions posées par la CCE :

- *Combien d'avions concernés ?* 3 avions, soit 8 mouvements par jour.

- *Que deviennent les A300-600 ?* Ils sont aiguillés sur d'autres plateformes en dehors de l'Europe.

- *Quels gains acoustiques ?* L'A300-600 est certifié chapitre 3 -10,90 dB et le B-767-300 fret est certifié chapitre 3 -15,41 dB. M. Carsac (FNE) conteste la pertinence des 3 points de mesure de la certification pour évaluer le gain acoustique des avions.

- *Quelles sont les perspectives de FedEx concernant l'augmentation du nombre de mouvements ?* Comme il s'y est engagé, M. Ducoup (FedEx) reviendra vers la Commission quand des modifications de volume d'activité et de trafic auront lieu.

- Pollution moteur des avions

Mme Brochot (FNE) réitère la demande de diffusion à la CCE du fichier pollution avions moteurs prévue dans le cadre du PPA en Île-de-France.

M. Téodoro s'engage à procéder à cette diffusion.

*
* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 12 heures 50 après avoir remercié l'ensemble des membres de la Commission de leur participation.