

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



Compte rendu de la réunion du 5 juillet 2013

La séance s'est tenue à la Maison de l'Environnement sous la présidence de M. Jean-Luc NEVACHE, Préfet du Val d'Oise.

M. le Président Nevache souhaite la bienvenue aux participants et précise, dans son propos introductif, qu'une deuxième réunion de la Commission Consultative de l'Environnement se tiendra à l'automne 2013.

Un débat liminaire s'engage immédiatement sur les conditions de convocation de la Commission et sur la fixation de son ordre du jour.

• M. Péri (Advocnar) regrette que le Comité Permanent se soit déroulé dans la continuité de la réunion de la CCAR et que les membres du Comité Permanent n'aient été prévenus que 36 heures avant, délai que M. Péri juge "inacceptable".

Par ailleurs, M. Péri rappelle qu'un courrier avait été adressé en mars à M. le Préfet de Région demandant l'organisation d'une réunion extraordinaire de la CCE consacrée exclusivement à la question des vols de nuit. Or, dans l'ordre du jour présenté, ce sujet n'apparaît qu'en dernière et 8^{ème} position sous forme d'un état des lieux.

• M. le Président Nevache, en réponse, précise que, dès le 20 mai, les membres du Comité Permanent ont été invités par mail à faire des propositions sur l'ordre du jour de la prochaine Commission. L'ensemble des contributions faites a été intégré à l'ordre du jour. M. le Président rappelle d'ailleurs à ce sujet que si les membres du Comité Permanent doivent être consultés sur l'ordre du jour de la CCE, le règlement intérieur prévoit que sa fixation est arrêtée par son Président.

Sur la question des vols de nuit précisément, une demande de réunion exceptionnelle sur ce sujet a effectivement été adressée à M. le Préfet de Région qui y a répondu par courrier. Comme il a été précisé lors du Comité Permanent du 20 juin, la question des vols de nuit sera traitée en deux temps : un état des lieux sera fait lors de la présente réunion et un débat aura lieu à la prochaine réunion de la CCE à l'automne.

• M. Blazy (Ville et Aéroport) conteste l'interprétation faite par l'Administration à la demande de tenue d'une réunion exceptionnelle consacrée aux vols de nuit. Pour M. Blazy, l'article 2 de la loi ACNUSA permet aux membres de la CCE de saisir M. le Préfet de Région d'une demande de réunion exceptionnelle de la CCE qui doit se tenir de droit si deux tiers au moins des membres de la Commission le demandent.

M. Blazy, ainsi que les représentants de l'ADVOGNAR, demandent à minima que la question des vols de nuit soit abordée au 2^{ème} point de l'ordre du jour et non renvoyée à la fin de l'ordre du jour.

- M. Luciani (DGAC) précise que le Comité Permanent s'est réuni dans la foulée de la CCAR pour une question pratique : éviter que les participants ne se déplacent deux fois. Toujours est-il que dorénavant, puisque cette solution ne semble pas recueillir l'assentiment de certains participants, la prochaine CCE sera précédée d'une réunion du Comité Permanent distincte de celle de la CCAR. Mais, comme le prévoit l'article R. 571-80 du code de l'environnement (*« La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière. Elle est également réunie à la demande du tiers au moins de ses membres ou à celle du comité permanent. »*), le préfet de région a répondu à la demande faite par certains membres de la CCE par courrier en date du 26 mars 2013, en organisant deux réunions de la CCE.

Par ailleurs, sur la question des vols de nuit, M. Luciani indique qu'il a été prévu d'aborder ce sujet en deux temps (un état des lieux, puis un débat) dans la mesure où il s'agit d'un débat qui ne peut pas s'improviser et qu'il y a un temps de préparation nécessaire des données.

Sur ce dernier point, M. Blazy s'étonne que sur un sujet aussi récurrent la DGAC ne dispose pas de tous les éléments.

- Ville et Aéroport et Advocnar réitèrent leur demande que le sujet des vols de nuit soit étudié en 2^{ème} position et non renvoyé à la fin de l'ordre du jour.

M. le Président accède à cette demande à condition toutefois que le débat sur les vols de nuit ait lieu à la prochaine réunion de la CCE, comme prévu, et que tous les autres sujets inscrits à l'ordre du jour soient également étudiés.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 27 novembre 2012

M. Hunault (CC Vallée de l'Oise et des 3 Forêts) demande qu'il soit bien précisé au compte rendu que la question qu'il avait posée relative au bruit particulier des A-320 datait de "dix ans".

Sous réserve de la prise en compte de cette observation, le procès-verbal de la réunion du 27 novembre 2012 est approuvé à l'unanimité des membres de la Commission.

2. Vols de nuit : état des lieux

M. Luciani (DGAC) fait un exposé pour rappeler à l'ensemble des membres de la Commission quelques éléments clés sur les vols de nuit à Roissy (cf planches et tableaux distribués).

Il présente tout d'abord quelques données chiffrées sur le trafic nocturne :

- un volume total de 58 914 mouvements en 2012 (22h00 – 6h00)
- la répartition du trafic par marge acoustique des aéronefs qui montre que la majorité du trafic nocturne (78 %) est le fait d'aéronefs de marge acoustique ≥ 13 . A noter l'interdiction devenue effective en mars 2012 des avions dont la marge acoustique est comprise entre 5 et 8.
- la répartition du trafic nocturne par créneau horaire.

Puis M. Luciani explicite les principales raisons pour lesquelles les compagnies aériennes ont recours aux vols de nuit, étant précisé qu'un vol de nuit est sensiblement plus coûteux (taxes, salaires) qu'un vol de jour.

Dix compagnies réalisent à elles seules les trois-quarts du trafic de nuit de la plateforme : Air France-KLM, FedEx et Europe Airstop, Easyjet, Miniliner... On notera que les vols charters sont proportionnellement en nombre assez faible.

Les principales raisons de recours aux vols de nuit mentionnées par M. Luciani sont les suivantes :

- les raisons liées au décalage horaire et au temps de trajet pour les vols long-courrier ;
- le fonctionnement du hub d'Air France qui nécessite des horaires étendus le soir et la nuit ;
- l'acheminement du courrier et du fret express qui fait qu'un colis envoyé le soir doit être réceptionné le lendemain ;
- le nombre de rotations par jour d'un avion pour atteindre son point de rentabilité ;
- des produits touristiques qui nécessitent des vols de nuit (les séjours 7 jours/6 nuits, les vols charters de nuit).

M. Luciani pointe la complexité du sujet concernant les restrictions des vols de nuit qui est que les compagnies, pour s'y adapter, peuvent arrêter leur activité ou la délocaliser.

Enfin, M. Luciani commente un graphe présentant le trafic nocturne (sur une nuit moyenne) par raison et par créneau horaire. Ce graphe montre : avant minuit, les pointes importantes correspondant aux arrivées passagers suivies des départs long-courrier ; aux environs de minuit, les pointes correspondant aux arrivées puis plus tard aux départs d'Europe Airstop et de FedEx ; au matin les arrivées long-courrier.

Au terme de l'exposé de M. Luciani, M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des membres de la Commission.

• M. Cavard (Île-de-France Environnement) indique que la logique du Hub et du fret express pourrait se comprendre si l'aéroport se situait en zone non urbanisée. Mais compte tenu de la situation de l'aéroport, M. Cavard demande qu'il y ait une réduction significative des vols de nuit sur la plateforme.

• M. Péri (Advocnar) s'étonne que la présentation faite par la DGAC ne prenne en compte que les préoccupations des compagnies aériennes et passe sous silence d'autres aspects essentiels comme la santé des riverains et les problèmes sociaux.

• Mme Gelle (CA Argenteuil-Bezons) regrette que la présentation n'aborde pas quelques pistes de propositions dont elle est en attente. Par ailleurs, Mme Gelle souhaiterait plus de précisions sur les points suivants : les éléments de coût d'un vol de nuit ; le fonctionnement du hub et les correspondances ; sur les livraisons et les enjeux environnementaux.

• M. Paternotte (Apelna) souhaiterait des précisions sur la composition et l'évolution des flottes des compagnies, notamment les compagnies charters et Europe

Airpost. Par ailleurs, quel est l'avenir d'Europe Airpost, compte tenu du rachat par Air Contractors de la flotte d'Europe Airpost ?

• M. Baty (MNLE 93) dénonce la présentation partisane de la DGAC et regrette que des sujets essentiels n'aient pas été abordés comme : l'impact des vols de nuit sur la santé, la complémentarité du TGV pour desservir les autres villes européennes en matière de fret, l'aéroport de Vatry comme alternative à la densification des aéroports parisiens.

• M. Enjalbert (CA Val et Forêt) qualifie la présentation faite par la DGAC de "tendancieuse" et souhaiterait qu'il y ait aussi une présentation des inconvénients économiques des vols de nuits : coûts liés aux perturbations du sommeil et de la santé des riverains, coûts liés aux insonorisations nécessaires des habitations, coûts des dévalorisations immobilières des territoires survolés.

• M. Blazy (Ville et Aéroport) dénonce "le monologue" de la DGAC sur le sujet des vols de nuit qui contraste avec le rapport de l'ACNUSA qui explore des solutions possibles. Procédures opérationnelles, types d'avions, limitation en nombre de mouvements ou quotas de bruit, prise en compte des effets sur la santé des riverains... sont autant de sujets à aborder ensemble. M. Blazy appelle de ses vœux une vraie négociation et une approche équilibrée pour progresser réellement sur la question des vols de nuit. Il souligne que 50 % des vols de nuit sont le fait de trois compagnies : Air France, FedEx et Europe AIRPOST et dénonce l'augmentation du trafic sur les créneaux des "marges de nuit". Pour M. Blazy, seule une volonté politique fera "bouger les choses".

• M. Tournay (Arec) estime qu'en milieu de semaine le trafic de nuit est plus important que ne l'indique la dernière planche présentée par M. Luciani sur la répartition du trafic par créneaux horaires et types de vols.

• M. Péri (Advocnar) fait observer que le couvre-feu a été décrété sur l'aéroport de Francfort en 2012 et, pour autant, aucun emploi n'a été perdu sur cet aéroport et ses performances en termes de fret ont été meilleures que celles de CDG. Il convient donc, selon M. Péri, de tirer toutes les conséquences de l'expérience de l'aéroport de Francfort.

Au terme de cette discussion, M. le Président précise que toutes les questions ou observations des membres de la CCE ont bien été notées et serviront à alimenter le débat sur les vols de nuit qui aura lieu à la CCE de l'automne.

Il invite par ailleurs les représentants de la Commission qui auraient des présentations structurées sur le sujet des vols de nuit à s'inscrire au secrétariat pour les exposer à la prochaine CCE.

3. Point sur le trafic 2012

M. Goldnadel, Directeur de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, fait un point du trafic 2012 en comparaison de celui de l'année 2011.

Les principaux éléments mentionnés ont été les suivants :

- une légère croissance du trafic passagers en 2012 s'accompagnant d'une décroissance du nombre de mouvements. Cela s'explique par l'évolution constante de l'emport moyen résultant de l'utilisation d'avions de plus grande capacité qui sont aussi plus silencieux.

- Cette croissance du trafic passagers est la résultante d'une activité soutenue pendant les quatre premiers mois de 2012, suivie d'une période de décroissance sur le reste de l'année du fait de la crise économique devenue mondiale.

- Roissy CDG est une plateforme internationale dont le trafic national reste faible (8 %).

- La répartition des mouvements par tranche horaire montre une relative décroissance des mouvements dans les tranches 0h-4h59 et 0h30-5h29, décroissance des mouvements qui s'accompagne néanmoins d'une légère augmentation du trafic passagers, compte tenu du meilleur remplissage des avions.

- La répartition des mouvements par doublet montre une petite majorité (60 %) de vols en configuration ouest par rapport aux vols en configuration est.

Enfin, M. Goldnadel signale que, dans le document distribué, figurent à la demande des membres de la CCE, un tableau de répartition par année civile des mouvements et des passagers par tranche horaire ainsi qu'un tableau des mouvements réalisés par tranche de nuit distinguant les mouvements commerciaux passagers des mouvements de fret & Poste.

Au terme de cette présentation, M. le Président laisse la parole aux questions ou observations des membres de la Commission.

- Mme Gelle (CA Argenteuil-Bezons) fait observer l'importance du trafic européen (47 %) dans l'activité de la plateforme de Roissy. Il serait bon, selon Mme Gelle, de réduire cette part par une plus grande utilisation des TGV à destination des villes européennes.

Par ailleurs, Mme Gelle pose la question du volume de correspondances de l'aéroport de Roissy.

Sur le premier point, M. Goldnadel (Aéroports de Paris) indique que les liaisons rapides en train avec CDG ne sont possibles qu'en domestique ou avec les pays de proximité immédiate. La part du trafic domestique (8 %) très faible comparativement aux plateformes étrangères montre déjà l'importance de l'utilisation du TGV en France.

Sur le deuxième point, M. Goldnadel précise que, sur les 61,6 millions de passagers annuels, 30 % environ, soit 20 millions, sont des passagers de correspondance.

M. Cavard (Ile-de-France Environnement) demande pour la prochaine CCE une étude approfondie du fonctionnement des correspondances du Hub d'Air France.

- M. Marcus (non membre de la CCE) indique qu'une étude qu'il est en train de réaliser montre que la pollution en microparticules et en oxyde d'azote provenant des services au sol de la plateforme de Roissy est plus importante que celle provenant de l'activité des avions. Il souhaiterait présenter cette étude et les marges de progrès pouvant être accomplies dans ce domaine lors de la prochaine réunion de la CCE.

M. le Président fait observer que ce sujet sort du thème des vols de nuit mais qu'il mérite toutefois d'être abordé lors d'une prochaine CCE.

• Mme Huet (Onasa) rapporte les propos du Maire de Francfort indiquant que la dynamique de l'aéroport de Francfort s'expliquait par le fonctionnement d'un GIX Internet, c'est-à-dire un hub en matière de réseaux de télécommunications et d'échanges internet. La suppression des vols de nuit à Francfort n'a pas eu d'impact économique négatif car cette mesure s'insère dans une politique de développement des industries propres.

• M. Kruissel (Advocnar) s'étonne de ne pas avoir de statistiques sur la répartition par créneau horaire des tonnages de fret. Cette demande a été exprimée à plusieurs reprises lors des CCE. Sur ce même sujet, M. Péri (Advocnar) ne comprend pas le refus d'accéder à cette demande dans la mesure où ces données existent : en effet, en 2011, des informations avaient été fournies sur le fret en tonnage à Roissy CDG. Pour sa part, M. Péri souhaiterait connaître la part du fret en transit dans le fret total de la plateforme aéroportuaire.

M. Goldnadel (Aéroports de Paris) précise qu'il ne dispose d'informations aussi fines. Ses services disposent du tonnage fret en général puisqu'il y a des obligations de déclaration mais ne disposent pas de la ventilation de ce fret par créneau horaire ou tout autre critère.

M. Blazy (Ville et Aéroport) demande pourquoi le créneau 23h00-23h59 (page 6 du document) est le seul créneau de nuit présentant un écart positif.

M. Goldnadel (Aéroports de Paris) précise, en réponse, qu'il suffit qu'un avion ait un peu de retard dans la plage horaire 22h00-22h59 pour que la tranche supérieure augmente d'autant. L'écart positif s'explique ainsi par des retards au décollage ou à l'atterrissement. Si on additionne les deux créneaux horaires (22h00-23h59), on s'aperçoit au final qu'il n'y a pas eu de programmation supplémentaire sur cette tranche nocturne.

4. Point sur les "descentes douces" : bilan des CDO

M. Barnola (DSNA) fait un point sur les approches en descente continue (CDO).

Après avoir rappelé les objectifs et la définition des approches en descente continue (approches qui ne comportent pas plus d'une phase de palier d'un maximum de 2,5 Nm sous le niveau de vol FL 60), M. Barnola commente le tableau des résultats par doublet des approches en descente continue depuis leur mise en application.

Le taux de réalisation des descentes continues pour les interceptions hautes sont en moyenne de 50 % alors que le taux de réalisation pour les interceptions basses n'est que de 10 %.

Il y a une double explication à cette différence de performance, indique M. Barnola : d'une part, plus l'interception est haute, plus la tranche d'espace entre le niveau 60 et l'interception est faible, donc statistiquement plus faible sera le risque de faire des paliers supplémentaires ; d'autre part, cette différence de performance s'explique par une raison de sécurité : la nécessité de préserver la distance de 3Nm entre les avions lors des approches simultanées, oblige à "écraser" un peu plus la trajectoire des arrivées en interception basse.

M. Barnola fait observer une stabilité des résultats depuis un an et demi d'application des approches en descente continue.

M. le Président ouvre la discussion aux observations des membres de la Commission :

- Pour M. Houbart (Ciréna), les résultats commentés ne sont que ceux d'une "petite descente continue vendue avec le relèvement des altitudes" de 2011 et non ceux de la mise en application d'une véritable descente continue, moteur au ralenti, sans palier depuis l'IAF (point d'entrée dans l'espace aérien).

M. Houbart critique fortement le relèvement des altitudes mis en place en 2011 qui s'avère n'être, comme le prouve l'étude de Bruitparif, qu'un vaste transfert de nuisance des villes les plus proches vers les villes les plus éloignées. Pour le territoire de la Confluence, depuis le 17 novembre 2011, c'est plus de 300 000 habitants qui subissent 50 % de nuisances aériennes en plus alors que l'amélioration enregistrée pour les populations les plus proches n'est que légère. M. Houbart rappelle qu'à l'époque un communiqué ministériel avait précisé que cette mesure devait aboutir à un gain de 50 % du bruit subi par les populations survolées.

Il fait observer par ailleurs que ce relèvement est illégal puisque le Conseil d'Etat dans son jugement du 10 juin 2013 a annulé le décret ministériel mettant en place les nouvelles trajectoires.

En conséquence, M. Houbart demande à M. le Ministre Cuvillier, compte tenu de l'annulation prononcée par le Conseil d'Etat et de l'étude de Bruitparif, de revenir aux trajectoires antérieures au 17 novembre 2011 et de mettre en place le plus rapidement possible une véritable procédure de descente continue depuis l'IAF à 3 000 mètres jusqu'au toucher des pistes.

- M. Kruissel (Advocnar) fait observer que le tableau des CDO fait apparaître un différentiel de performance de 1 à 5 entre le doublet nord et le doublet sud. Il souhaiterait savoir comment vont évoluer les chiffres à l'avenir.

Par ailleurs, M. Kruissel déplore que, lors des négociations avec l'Europe, la France n'ait pas demandé de rehausser l'altitude de 1 000 ft supplémentaires de façon à avoir la liberté de faire des approches qui permettent d'éviter le survol des populations à basse altitude.

• Pour M. Enjalbert (CA Val et Forêt), représentant d'un territoire sur lequel les effets du relèvement des trajectoires ont été un "petit peu positifs", il n'est pas concevable que l'amélioration de la situation des uns se fasse au détriment des autres. Pour autant, M. Enjalbert ne veut pas d'un retour à la situation antérieure mais se prononce en faveur de l'application d'une "vraie" descente continue et de toutes procédures permettant d'éviter les zones les plus survolées.

• Pour M. Baty (MNLE 93), l'application effective de l'approche en descente continue pose la question de la limite au développement de l'aéroport de Roissy et du trafic. A Londres, la procédure de descente continue peut se faire en toute sécurité car il n'y a qu'une piste alors que l'aéroport de Roissy comporte trois pistes, en incluant celle du Bourget. Peut-être y a-t-il une limite physique à l'application en toute sécurité des descentes continues ?

• M. Esnol (Acréna) partage les propos de M. Houbart, président du Ciréna. En tant que sénateur-maire de Conflans-Sainte-Honorine, M. Esnol confirme que la situation faite aux territoires de la Confluence est parfaitement inadmissible. Il demande à l'Etat et à la DGAC une accélération de la mise en œuvre de la procédure des descentes douces.

• Mme Huet (Onasa) souligne que, depuis le relèvement des altitudes, les populations de Seine-et-Marne, de la Marne et de l'Aisne, subissent 100 % de nuisances sonores supplémentaires. Cette situation n'est pas acceptable. Mme Huet demande également que les descentes douces soient mises en œuvre le plus rapidement possible, d'autant que cette zone géographique supporte les 62 % de configuration en vent d'ouest.

• M. Marcus (non membre de la CCE) attire l'attention sur l'importance de la qualité du pilotage sur la nuisance sonore. Il y a par exemple, selon M. Marcus, une différence entre le pilotage d'Air France et celui de FedEx. Serait-il possible d'envisager un système de bonus/malus pour inciter au respect de la qualité de pilotage ?

• M. Blazy (Ville et Aéroport) fait observer que la décision de relèvement des altitudes a finalement créé plus de mécontents que de satisfaits. M. Blazy demande une expertise complète sur la procédure d'approche en descente continue. Va-t-elle réellement se faire ? ou y a-t-il au fond une impossibilité à véritablement la mettre en œuvre du fait de la logique de hub et du dimensionnement de l'aéroport de Roissy ?

• A ce stade de la discussion, et devant la demande de parole de l'association Cergy Ciel Tranquille, non membre de la CCE, M. le Président tient à rappeler un principe essentiel pour le bon fonctionnement de l'instance : les associations non membres de la CCE peuvent participer aux débats à la condition d'y avoir été expressément invitées ; mais il n'est pas admissible pour une raison évidente de bon fonctionnement de la Commission qu'elles le fassent d'elles-mêmes et sans invitation, sauf à vider de son sens la notion d'instance représentative.

A titre exceptionnel, M. le Président accorde brièvement la parole à M. Planquette de Cergy Ciel Tranquille.

• M. Planquette (Cergy Ciel tranquille) souligne que, depuis le relèvement des altitudes, 200 000 habitants de l'agglomération de Cergy-Pontoise sont désormais touchés par les nuisances sonores. Concernant les descentes douces, il ne suffit pas, selon M. Planquette, de changer la définition de la descente continue, pour dire qu'on a mis en place cette procédure. Il rappelle que, sur l'aéroport de Los Angeles, l'approche en descente continue se fait à partir de 3 000 mètres.

• M. Cavard (Ile-de-France Environnement) constate également que les équipages de qualité font des descentes peu bruyantes et que toutes les pistes utiles doivent être explorées.

• M. Louard (Ciréna) précise qu'il n'y a pas nécessité de faire un palier avant la prise de l'ILS à 900 mètres. Il suffit d'être sur une pente inférieure à 3° pour prendre le glide.

5. Bilan des mesures issues des Rencontres du Grand Roissy : le nouveau décollage face à l'ouest entre 0h00 et 5h00 et l'utilisation préférentielle de la configuration face à l'ouest en deçà d'un seuil de vent-arrière.

M. Barnola (DSNA) rappelle la définition de la procédure "coeur de nuit" mise en place en mars 2012 : il s'agit d'un nouveau réseau de départ face à l'ouest qui consiste à faire partir les avions vers le nord jusqu'au niveau 60 avant de les dispatcher sur les différents points de sortie de la région parisienne selon leur destination, ceci afin de minimiser les nuisances sonores.

Pour les départs face à l'ouest depuis le doublet nord, le taux d'utilisation de cette procédure est de 85 % depuis sa mise en place.

Une difficulté technique sérieuse est apparue pour les départs depuis le doublet sud. Une étude sécurité a pointé un risque sérieux de confusion de sélection de procédure pour les avions en décollage du doublet sud le jour, risquant par erreur de rejoindre cette procédure de nuit et de se retrouver pendant quelques secondes en conflit direct avec les décollages simultanés du doublet nord. C'est un problème de codage des ordinateurs de bord des avions pour lequel aujourd'hui il n'y a pas de solution technique.

- M. Hunault (CC Vallée de l'Oise et 3 Forêts) pose une question technique concernant la trajectoire 3Z qui passe sur la forêt de l'Isle-Adam. Pourquoi les avions empruntant cette trajectoire, quand ils ont une destination sud, descendent-ils pratiquement au travers de l'Isle-Adam, réalimentant ainsi en bruit la vallée de Montmorency ?

M. Barnola (DSNA) précise qu'il faut que les avions atteignent le niveau 60 sur une route unique à la "queue leu-leu" avant de redonner de la latitude aux pilotes pour réaliser leur trajectoire.

- M. Thomas (Advocnar) demande ce qu'il faudrait concrètement faire pour que les avions en partance du doublet sud puissent suivre la procédure cœur de nuit.

M. Barnola indique qu'il faudrait revoir entièrement le système de codage des avions, d'où la difficulté technique. M. Barnola complète en précisant qu'il a été envisagé, vu le faible nombre de compagnies concernées, de ne pas publier cette procédure et d'avoir simplement un agrément des compagnies. Mais la difficulté est que toutes ces compagnies utilisent des codeurs des ordinateurs de bord.

6. Bruit singulier de l'A320

M. Hamon (DGAC) retrace l'historique du bruit singulier des A320 :

- En 2003, l'Arec Plaine-de-France et son représentant, M. Hunault, attirent l'attention lors d'une CCE de Roissy sur le bruit strident des A320 en approche sur une distance comprise entre 12 et 50 km du seuil de piste.

- En 2011, M. Hunault présente à la DGAC des enregistrements révélant des émergences sonores significatives correspondant à deux fréquences bien précises.

- La DGAC réalise des mesures acoustiques et rencontre, avec Air France, Airbus en juin 2012.

- Airbus identifie l'origine du bruit (4 cavités cylindriques sous les ailes) et développe une solution technique (des générateurs de tourbillons) validée en octobre 2012 et permettant de diminuer le bruit jusqu'à 8 dB(A).

Il a été décidé par Airbus que tous les A320 NEO seront équipés de ce dispositif ; que tous les avions A320 produits à compter de fin 2013 seront équipés également d'un dispositif anti-bruit légèrement différent ; et qu'un rétrofit des A320 actuellement en service sera proposé vers la fin de 2013.

Les questions ou observations des membres de la Commission ont porté sur le rétrofit des A320 actuellement en circulation :

- M. Péri (Advocnar) : les pouvoirs publics peuvent-ils imposer le rétrofit aux compagnies aériennes disposant d'avions A320 ?

M. Luciani (DGAC) précise qu'on ne peut pas imposer au sens réglementaire une telle décision aux compagnies mais que, par contre, des discussions sont en cours avec tous les opérateurs.

- M. Planquette (Cergy Ciel tranquille) : La compagnie Air France va-t-elle faire un rappel des A320 en circulation pour les équiper du dispositif anti-bruit ?

M. Bara (Air France-KLM) précise que tous les A320 qui seront livrés à la compagnie, en l'occurrence à compter de 2014, seront bien entendu équipés des générateurs de tourbillons. Pour les A320 actuellement en circulation, Air France est dans l'attente du "service bulletin", c'est-à-dire de la proposition de modification technique d'Airbus. M. Barra indique qu'il lui est difficile de s'engager aujourd'hui sur un calendrier précis, la teneur de la modification en retrofit n'étant pas encore connue.

7. Procédures NADP1 et NADP2 : expérimentation par Air France

M. Bara (Air France-KLM) présente les procédures NADP1 et NADP2 et l'expérimentation prévue à l'automne de la procédure NADP2.

Il s'agit de deux procédures de décollage prévues pour réduire les nuisances sonores à proximité des aéroports (Noise Abatement Departure Procedure).

Aujourd'hui, les décollages de CDG sont réalisés suivant la procédure NADP1, comme sur la plupart des aéroports.

M. Bara explicite la différence entre les deux procédures à l'aide de graphiques comparant les profils verticaux de décollage : si la poussée moteur est identique dans les deux procédures, l'utilisation des becs et des volets qui stabilisent l'aéronef à basse vitesse est différente : les becs et volets sont rentrés sur un segment de trajectoire plus important dans le cadre de la NADP2 comparativement à la NADP1.

Logiquement, comme les becs et les volets sont rentrés plus longtemps, il y a moins de traînées, la consommation de carburant devrait être plus faible pour la NADP2. Du point de vue du bruit, comme il y a moins de turbulences du fait de la rentrée des becs et des volets, le bruit à la source devrait être plus faible mais, dans le même temps, l'avion est plus bas sur un segment de trajectoire.

Air France a donc décidé, en concertation avec la DGAC et Aéroports de Paris, de lancer une phase d'expérimentation à l'automne de la NADP2 pour évaluer exactement les impacts de cette procédure tant en termes de consommation que de bruit.

M. Bara précise que l'évaluation se fera, dans un but de totale transparence, sous le contrôle de l'ACNUSA qui supervisera le dispositif et le protocole de traitement. L'expérimentation devrait durer environ un mois.

- M. Blazy (Ville et Aéroport) estime que la NADP2 apportera une amélioration pour certains mais aussi une détérioration pour d'autres sur le plan des nuisances sonores, en particulier pour les riverains situés entre 5 et 10 km de l'aéroport.

M. Luciani (DGAC) insiste sur le fait qu'il s'agit bien d'une expérimentation, donc d'un processus qui n'a rien d'irréversible, dans la mesure où il n'y a pas pour le moment de certitude quant à l'intérêt de cette procédure.

M. Marcus (non membre de la CCE) souhaiterait qu'au cours de l'expérimentation soient aussi mesurées les émissions de microparticules (par un comptage des particules fines) et d'oxyde d'azote.

8. Point d'information sur la révision du plan de gêne sonore

M. Luciani (DGAC), compte tenu des contraintes de temps, limite son propos à quelques points importants, étant précisé que le détail de la présentation sur la révision du plan de gêne sonore est accessible par Internet.

Ces points sont les suivants :

- l'importance faite à la concertation avec les conseils municipaux, avec notamment, au-delà de la consultation obligatoire et réglementaire, un échange supplémentaire préalable avec les collectivités locales concernées de façon à aboutir à un document cohérent aussi consensuel que possible, évitant autant que faire se peut les imperfections du modèle de calcul du PGS, et permettant ainsi de simplifier les travaux ultérieurs de la CCAR (Commission Consultative d'Aide aux Riverains).

- le calendrier : phase de consultation des communes, puis avis de la CCAR et de l'ACNUSA, consultation du public et enfin arrêté d'approbation du PGS, l'objectif étant d'aboutir à un PGS opérationnel avant le 31 décembre 2013.

- le financement à 100 % : la décision de proroger ou non le taux d'aide à 100 % n'a pas encore été prise. Dans l'hypothèse où elle ne serait pas prorogée, M. Luciani précise qu'il y aura une période pendant laquelle les nouveaux entrants pourront bénéficier du taux à 100 %. Les questions concernant le taux de financement seront précisées en CCAR.

- le périmètre du nouveau PGS : il est plus important que le précédent tant en termes de logements (+ 20 000) que de riverains concernés, étant précisé que cinq nouvelles communes sont entrantes et une sortante.

• Mme Brun (Conseil Régional Ile-de-France) tient à remercier la DGAC, et M. Luciani en particulier, pour les modalités plus approfondies de concertation établie avec les communes lors de l'élaboration du PGS.

• M. Cohuau (Arec) demande si les plafonds d'aide seront révisés. M. Luciani répond par la négative.

• M. Carsac (Ile-de-France Environnement) fait observer que les secteurs géographiques souffrant des nuisances sonores et dont il a été question dans les discussions précédentes ne sont pas dans le PGS.

* *
*

L'ordre du jour étant épousé, M. le Président lève la séance, après avoir remercié l'ensemble des participants.