

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



Compte rendu de la réunion du 17 octobre 2013

La séance s'est tenue à la Préfecture de la Région Île-de-France sous la présidence de M. Jean Daubigny, Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris.

M. le Président Daubigny, après vérification du quorum, ouvre la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle.

Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, M. le Président rappelle que la présente CCE sera consacrée uniquement à la question des "vols de nuit". Les présentations sur ce thème seront effectuées, non par les services de l'Etat, mais successivement par chacun des trois collègues.

Préalablement aux exposés, M. le Président soumet le projet de procès-verbal de la précédente réunion à l'approbation de la Commission.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 5 juillet 2013.

M. le Président soumet le projet de procès-verbal aux observations des membres de la Commission.

M. Houbart (Cirena) fait observer que sa demande, exprimée lors de cette CCE, que la prochaine réunion de la CCE se tienne en janvier 2014 et soit consacrée à l'étude de la procédure de "descente douce" n'est pas mentionnée au procès-verbal, alors qu'elle avait été validée dans son principe par le Président Nevache et par M. Luciani (DGAC). M. Houbart renouvelle cette demande et souhaiterait qu'une réponse favorable y soit apportée.

M. Nevache (Préfet du Val d'Oise) confirme que cette demande a bien été formulée mais souligne également qu'il avait bien précisé que l'ordre du jour était au final du ressort du Président, compte tenu des propositions des uns et des autres.

M. le Président propose que la demande exprimée par M. Houbart ainsi que la réponse faite par M. Nevache soient mentionnées au procès verbal de la précédente réunion de la CCE.

Sous réserve de la prise en compte de ces observations, le procès-verbal de la CCE du 5 juillet 2013 est adopté par la Commission.

2. Vols de nuit :

M. le Président rappelle que les présentations de chaque collègue ne pourront excéder 35 minutes et qu'il veillera à la stricte application de cette règle pour le bon déroulement de la séance.

M. Buteux (DIRAP) souhaite intervenir pour renouveler la demande de son association à être membre de la CCE. Il souhaite également que la prochaine CCE soit consacrée aux descentes douces.

M. le Président en prend note mais rappelle M. Buteux au respect de l'ordre du jour en lui proposant de reprendre la parole à la fin des débats, lors du point consacré aux questions diverses.

Puis il cède la parole aux représentants des collèges pour leur présentation.

LES PRESENTATIONS

Collège des associations

➤ ***Vols de nuit, situation des aéroports concurrents de Roissy-CDG, adaptation des compagnies aux restrictions, conséquences sur l'économie et l'emploi (M. Alain Péri pour : Advocnar, Cirena et Arc)***

Les points principaux abordés par M. Péri, lors de son intervention, ont été les suivants :

Les riverains ne sont pas contre le transport aérien mais ils souhaitent un juste équilibre entre la prise en compte des activités économiques et les préoccupations des riverains (santé, qualité de vie, patrimoine).

Les riverains veulent que le problème soit bien posé et que l'on réponde à leurs attentes : la réduction des nuisances sonores en priorité la nuit ; des pouvoirs publics qui jouent leur rôle d'arbitre et de gardien de l'intérêt général, une nouvelle gouvernance basée sur le dialogue et la médiation.

Paris-CDG, au regard de ces considérations, semble très en retard.

Pourquoi une réduction des nuisances sonores la nuit ?

Comme le reconnaît la Commission européenne (étude HYENA), le bruit des avions est de plus en plus mal accepté en Europe, constat corroboré par d'autres d'études locales (études Air-France 2008, CG val d'Oise 2007). Le sommeil est un besoin fondamental (8 heures consécutives suivant l'OMS) et le bruit des avions affecte gravement la santé.

La comparaison avec des aéroports européens de taille similaire (Heathrow, Fancfort, Schiphol) montre que d'autres modèles performants existent que celui de Paris-CDG. Ces modèles se caractérisent par la prise en compte des préoccupations des riverains (réduction progressive des vols de nuit) et par leur performance économique.

L'aéroport de Francfort, par exemple, qui a installé un couvre feu de 6 heures en novembre 2011, a pour la première fois dépassé le trafic de Paris-CDG en août 2013. Sur cet aéroport, aucune perte d'emploi n'a été constatée. La Cie Lufthansa a, en 2012, augmenté ses investissements dans le terminal fret et ses effectifs de 800 personnes.

Ceci contraste avec le discours alarmiste en France qui agite, pour s'opposer à une réduction des vols de nuit, la menace sur les emplois et feint de croire que la

requête des associations porte sur un couvre feu de 8 heures alors qu'elles ne demandent, sur ce point, qu'un alignement sur les autres aéroports européens.

Les études économiques qui sont réalisées magnifient la contribution économique du transport aérien.

En effet, comme le montre l'analyse d'un Cabinet néerlandais (Delft), les études économiques sur l'impact du transport aérien sont biaisées : elles ne prennent en compte que les impacts économiques positifs ; elles négligent par contre les externalités (conséquences sanitaires) ; elles utilisent des ratios par million de passagers ou par tonne de fret confondant valeurs moyennes et marginales. L'étude réalisée en 2012 pour Aéroports de Paris en est une bonne illustration de cette logique biaisée.

Les coûts externes (aide sociale, conséquences sanitaires, pollution, dégradation de la valeur du patrimoine immobilier) ne sont pas financés par le transport aérien. Dans la logique actuelle, c'est le pollué qui devient le payeur.

En conclusion, M. Péri exprime le souhait que les Pouvoirs Publics affirment leur rôle d'arbitre, soucieux de l'intérêt général, en recherchant un équilibre durable entre développement économique et prise en compte de l'intérêt des populations survolées (santé, qualité de vie).

Il rappelle les attentes des riverains :

- les riverains ne demandent pas un couvre-feu de 8 heures mais un alignement de Paris-CDG sur la politique suivie par les autres aéroports européens (Francfort, Schipol, Heathrow) en nombre de mouvements sur une nuit de 8 heures (soit passer de 60 000 vols de nuit à environ 30 000, d'où une division par deux).

- l'interdiction la nuit des avions les plus bruyants telle que préconisée par l'ACNUSA et l'optimisation des procédures de moindre bruit.

Pour M. Péri, il n'y a pas un modèle unique de Paris-CDG. Les aéroports concurrents ont montré qu'il était possible de concilier qualité de vie et santé des riverains la nuit et performance économique.

Il est donc nécessaire, selon M. Péri, de remettre l'humain au centre du jeu pour aboutir à une écoute réciproque, à des compromis intelligents et à un contrat.

➤ ***Vols de nuit : propositions et perspectives (M. Jean-Pierre Blazy : Ville et Aéroport)***

Les points principaux abordés par M. Blazy ont été les suivants :

Les vols de nuit sur l'aéroport de Paris-CDG sont en augmentation depuis dix ans sur les tranches horaires 22h00-24h00 et 5h00-6h00, cette augmentation étant un effet pervers des mesures engagées en 2002.

Avec 58 914 vols en 2012, soit 170 vols en moyenne par nuit, Paris-CDG est l'aéroport européen le plus nuisant la nuit. A titre de comparaison, les aéroports concurrents d'importance similaire (Londres, Francfort, Amsterdam), n'enregistrent, pour chacun d'eux que 31 000 vols en moyenne.

3 compagnies réalisent la moitié des vols de nuit sur Paris-CDG : Air France, FedEx, Europe Airpost.

Les mesures récemment prises par Mme Kosciusko-Morizet n'ont pas amélioré la situation des riverains : la mesure d'interdiction la nuit des avions les plus bruyants n'a qu'un impact limité puisqu'elle ne concerne que 1,1 % de la flotte entre 22h00 et 6h00 ; la nouvelle trajectoire de décollage la nuit entre 0h00 et 5h20, instaurée en mars 2012, pour éviter les zones urbanisées de l'ouest de Roissy n'aboutit qu'à un transfert inacceptable des nuisances sur d'autres zones jusque là peu impactées.

Aucune proposition à ce jour n'a pu être dégagée du groupe de travail sur les vols de nuit piloté par l'ACNUSA faute de réelle volonté politique.

M. Blazy considère que les compagnies aériennes ont la capacité de se réorganiser pour faire face à une réduction des vols de nuit : si certains vols correspondent à un besoin évident, d'autres peuvent être supprimés ou reprogrammés sur d'autres plages horaires.

Les enjeux d'une réduction des vols de nuit sont forts : ce sont des enjeux de santé publique et d'équilibre des territoires.

Il devient donc urgent, selon M. Blazy, d'aligner l'aéroport de Paris-CDG sur ses concurrents s'agissant des vols de nuit.

En conséquence, M. Blazy souhaite la fixation d'un calendrier de négociation pour aboutir à une réduction des vols de nuit et l'expression de la Commission Consultative de l'Environnement de Paris-CDG par un vote à l'issue de cette réunion sur le projet d'avis communiqué.

Il souligne deux recommandations intéressantes figurant dans le rapport d'enquête publique relative à la révision du SDRIF : la réalisation d'une étude portant sur la création d'un troisième aéroport hors Île-de-France ; une réflexion en faveur d'un plan de réduction des vols de nuit conformément aux recommandations de l'OMS.

M. Blazy suggère les actions suivantes :

- un plan de réduction significatif et progressif des vols de nuit entre 22h00 et 6h00 à effectuer dans un délai raisonnable.
- une accélération du renouvellement des flottes.
- une reprise du dossier Roissy Carex.
- une action de la France au plan européen pour réduire les vols de nuit en proposant d'aller plus loin que le futur règlement qui fixera le chapitre 4 comme seuil de qualité acoustique pour l'autorisation des vols de nuit.
- la mise en place des descentes douces de nuit comme de jour.
- une étude sur l'exploitation alternée des doublets et pas seulement de 0h00 à 5h00.
- la reprise d'une réflexion sur les capacités aéroportuaires en Île-de-France.

Collège des élus

➤ *Le bruit des avions et ses conséquences sur la santé publique (M. Jean-Pierre Enjalbert : CA Val et Forêt)*

M. Enjalbert évoque les points suivants :

Trop longtemps, les nuisances aériennes nocturnes n'ont été abordées que sous l'angle de la gêne. Or, ces dernières mettent en jeu des questions de santé publique en provoquant des problèmes de morbidité, voire de mortalité.

L'OMS a rappelé qu'un sommeil de qualité, c'est 8 heures consécutives. Un bruit à 35 dB perturbe l'électroencéphalogramme, à 45 dB il altère le sommeil paradoxal, à 55 et 65 dB il provoque des réveils respectivement chez l'enfant et l'adulte, à plus de 75 dB, il rend l'endormissement impossible.

Même si l'on n'est pas réveillé, le bruit a des conséquences négatives sur la santé en perturbant la qualité du sommeil. Etant précisé que le bruit des avions est un bruit particulier puisqu'il intervient par émergence au milieu de plages de silence.

M. Enjalbert détaille les problèmes de morbidité, voire de mortalité, provoqués par les nuisances aériennes nocturnes : maladies cardio-vasculaires (hypertension artérielle, infarctus, AVC), stress et dépression, augmentation des accidents (automobiles, travail) par perte de l'attention, difficulté d'apprentissage des enfants.

Ces problèmes de santé et ces risques de mortalité sont confirmés par différentes études :

En 2010, une étude réalisée autour de Berne montrait que la population survolée par les avions avait une fréquence fortement augmentée de maladies cardio-vasculaires (+69 % pour les hommes, + 93 % pour les femmes).

Une autre étude réalisée aux Etats-Unis sur 6 millions de personnes autour de 89 aéroports concluait à une augmentation de 3,5 % d'hospitalisations pour problèmes cardiovasculaires par tranche de 10 dB. Une autre étude réalisée à Heathrow sur 3,6 millions de personnes montrait également une augmentation forte des hospitalisations pour maladies cardiovasculaires pour les populations subissant des nuisances sonores au-dessus de 63 dB.

Compte tenu de ces problèmes sanitaires, M. Enjalbert sollicite l'intervention des pouvoirs publics pour prendre les mesures nécessaires.

➤ *Impact des nuisances sonores nocturnes produites par le trafic aérien de Paris-CDG sur les territoires au Nord de l'aéroport (M. Jean-Paul Hunault : CC de la Vallée de l'Oise et des 3 Forêts, CC du Pays de France)*

Compte tenu des contraintes de temps, M. Hunault concentre son exposé sur les mesures du Grand Roissy et les remarques qu'elles suscitent.

M. Hunault souligne les points suivants :

- L'opposition de la Communauté de Communes qu'il représente au renvoi des trajectoires de nuit vers les zones moins peuplées du Nord du Val d'Oise.

- Ce renvoi repose sur une conception de l'intérêt général, visant la protection du plus grand nombre en sacrifiant le plus petit nombre, qui relève d'un abus de majorité.

- La marge de bruit en certification OACI n'est pas représentative du bruit au sol (cf plus loin).

- Il conviendrait d'utiliser la nuit les avions les plus performants du point de vue des émissions sonores.

- Depuis la mise en service des 4 pistes en 2005, il y a un accroissement important du trafic et particulièrement après la décision de rendre préférentiels des départs ouest vers le nord entre 0h00 et 5h00.

- L'objectif de rééquilibrage entre les territoires nord et sud a pour conséquences :

. de faire supporter maintenant un plus grand nombre de départs du doublet nord vers l'est ;

. entre 1h30 et 2h00, d'obliger les avions de la Poste à faire un crochet vers le nord pour aller ensuite vers le sud, ce qui les conduit à survoler la banlieue de Paris ;

. de faire passer la nuit des cargos de fret.

Etant précisé que le développement du trafic avec les pays du Golfe et de l'Asie ne fait qu'augmenter les phénomènes précédents.

S'agissant des vols de nuit, M. Hunault préconise les éléments suivants :

- réduction des vols en cœur de nuit ;

- les vols de nuit doivent être assurés par les avions les moins bruyants ;

- le trafic de nuit devrait tendre vers la moyenne des aéroports européens (environ 30 000 mouvements contre 60 000 pour Paris CDG) ;

S'agissant des procédures d'arrivée et de départ des vols de nuit, M. Hunault exprime les propositions suivantes :

- que les pilotes et contrôleurs soient mieux sensibilisés aux contraintes environnementales ;

- que la procédure des descentes continues soit appliquée la nuit ainsi que la procédure NADP ;

- une meilleure information de la CCE des créneaux attribués par la COHOR.

Puis M. Hunault commente un tableau du bruit de survol (en EPNdB) de quelques avions, à partir d'informations collectées dans les bases de données de

l'OACI et de la DGAC, par rapport à la marge. On s'aperçoit qu'une forte marge ne veut pas dire faible bruit.

En conclusion, pour réduire les nuisances sonores la nuit, il convient, selon M. Hunault, de : réduire les nuisances les plus fortes, réduire le volume du trafic, utiliser les avions les moins bruyants et les procédures de moindre bruit, réfléchir dès à présent à la faisabilité pour Paris-CDG de faire face à un développement futur durable (M. Hunault est sceptique quant à cette faisabilité, vu les estimations de trafic).

➤ ***Vols de nuit : au cœur du développement durable (M. Daniel Desse : Vice-Président du Conseil Général du Val d'Oise)***

Après avoir rappelé la double implication du Conseil Général du Val d'Oise à valoriser la plateforme internationale de CDG mais aussi à prendre en compte les intérêts légitimes des riverains face aux nuisances aéroportuaires, avec notamment un investissement européen au sein de l'ARC (association européenne des territoires d'accueil des plates-formes aéroportuaires), M. Desse explicite la position du Conseil Général concernant les vols de nuit dans le contexte actuel.

M. Desse met en lumière les points suivants :

L'aéroport de Paris-CDG, c'est 86 000 emplois directs, sans compter les emplois des activités associées. Décider d'un couvre-feu, dans le contexte de crise économique et de concurrence agressive du Moyen-Orient et de l'Asie, reviendrait à :

- fragiliser les dessertes de l'Afrique et, compte tenu des décalages horaires, de l'Asie et de l'Amérique Latine ;

- imposer une contrainte au plus mauvais moment à Air France en pleine restructuration mais aussi aux autres compagnies moyen courrier ;

- réduire les effectifs d'après les estimations de 37 % chez Chronopost International, de 10 % chez Europe Airpost.

- délocaliser FedEx, ce qui représenterait une perte de 2 300 emplois.

Si la crise actuelle n'incite pas à "rajouter de la difficulté à la difficulté", M. Desse souligne la volonté du Conseil Général du Val d'Oise de poursuivre ses actions visant à une meilleure prise en compte des préoccupations des riverains.

Seul un développement équilibré de la plateforme permettra d'obtenir des améliorations dont certaines ont déjà été constatées (utilisations d'avions moins bruyants, relèvement de l'ILS, adoption de l'approche en descente continue, plafonnement des créneaux horaires autorisés, poursuite de l'insonorisation des logements...).

➤ ***Position des riverains de Seine et Marne concernant les vols de nuit (M. Alain Aubry : Maire du Mesnil-Amelot)***

M. Aubry (Maire du Mesnil-Amelot) limite son intervention aux points suivants :

- La nécessité de concilier le souci de qualité de vie et de santé des riverains et le maintien des ressources économiques liées à la plateforme aéroportuaire.

- Dans un contexte économique difficile, M. Aubry exprime le souhait d'une non augmentation des nuisances sonores des vols de nuit.

- Il demande au gouvernement de prendre les dispositions nécessaires dans un contexte européen afin de prendre en compte la concurrence entre aéroports et obtenir un alignement de la politique des aéroports européens en matière de vols de nuit.

En conclusion, M. Aubry estime que ce n'est que dans ce contexte qu'une approche équilibrée pourra être obtenue. Il ajoute qu'il est fier que bon nombre d'administrés en Seine-et-Marne puissent travailler sur le plateau aéroportuaire.

Collège des professions aéronautiques

➤ ***Les vols de nuit à Paris-CDG entre création de valeur socio-économique pour le territoire et efforts continus des compagnies pour en atténuer les impacts environnementaux.***

1/ Exposé de M. Frédéric Fouchet (FNAM)

La présentation de M. Fouchet aborde 4 points :

- l'état des lieux :

En valeur absolue, le nombre de mouvements de l'activité nocturne décroît de façon constante. Cette tendance à la décroissance se retrouve sur toutes les tranches horaires.

Si l'on considère l'ensemble de la région parisienne, on constate que les chiffres du trafic nocturne à Paris sont relativement cohérents avec ceux des autres capitales européennes analogues.

Sur ce dernier point, M. Fouchet précise qu'on ne peut comparer que ce qui est comparable : un aéroport avec une activité basée ne peut pas être comparé à un autre qui n'en a pas.

- l'activité nocturne répond à une demande :

Réaliser des vols de nuit pour une compagnie est plus compliqué que de faire des vols diurnes. Si les compagnies aériennes font des vols de nuit, c'est pour répondre aux activités humaines et sociales.

Pour répondre à cette demande, les compagnies ont adapté leur mode de fonctionnement.

Cette adaptation peut avoir des effets positifs, comme l'optimisation des flottes (des avions plus gros, mieux remplis, moins de mouvements).

Il y a aussi des adaptations structurantes sur leur fonctionnement : elles sont contraintes d'avoir des plages de hub qui concentrent le trafic sur certaines heures pour optimiser les temps de correspondance et de remplissage des avions, d'expédier du courrier et du fret en cœur de nuit, d'avoir une colocalisation des activités fret et passagers puisqu'aujourd'hui plus de 50 % du fret est transporté sur des vols passagers.

M. Fouchet cite quelques exemples pour illustrer les contraintes des compagnies.

- Les mesures qui permettent d'atténuer les impacts environnementaux :

4 mesures sont pratiquées pour réduire les nuisances environnementales du trafic nocturne :

- les limitations réglementaires restrictives : les vols de nuit sont déjà fortement encadrés par un ensemble de dispositions réglementaires qui se sont succédé depuis 1998, donnant le sentiment d'un empilage assez complexe. M. Fouchet souligne surtout l'insuffisance de l'évaluation de la pertinence de ces mesures dans le temps.

- le renouvellement des flottes : aujourd'hui 91 % de la flotte française relève de la catégorie acoustique 5, la moins bruyante. Le taux de renouvellement des avions est de 6,5 %, il faut donc quinze ans pour renouveler l'ensemble d'une flotte. Le renouvellement des flottes est donc une mesure dont l'efficacité ne peut s'inscrire que dans la durée.

- les procédures opérationnelles à effet plus immédiat : l'aménagement des trajectoires et le décollage face à l'ouest, le décollage depuis les seuils de piste, l'alternance des pistes, l'adaptation des profils verticaux et la généralisation des descentes continues.

- l'aide à l'insonorisation des logements financée par la TNSA : 22 000 logements ont déjà été insonorisés sur les 63 000 du PGS de Roissy. L'objectif est de se rapprocher des 40 % fin 2013. Une réflexion existe aujourd'hui pour étendre le financement à 100 % au-delà du 31 décembre 2013. C'est une mesure qui ne soulève pas d'opposition de la part des professionnels. L'approche par logements collectifs permettra d'accélérer le processus.

L'ensemble de ces mesures, selon M. Fouchet, apportent des résultats mesurable : réduction continue de l'IGMP, amélioration de l'emport et du module moyens, renouvellement de la flotte (91 % en groupe acoustique 5), réduction de 6,5 % des mouvements entre 0h00 et 5h00.

En conclusion, M. Fouchet souligne que les mesures d'atténuation des impacts doivent être évaluées le plus précisément possible et rappelle la préconisation de l'OACI en matière d'approche équilibrée : "ne pas imposer des restrictions d'exploitation en première mesure mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée".

➤ ***Evaluation des impacts socio-économiques des aéroports parisiens pour l'année 2010 et focus sur les vols de nuit (M. Pierre-Yves Savidan : BIPE)***

- Dans un premier temps, M. Savidan explicite l'impact économique du système aéroportuaire parisien, au global, et de l'aéroport de Paris-CDG, en particulier

Il détaille la méthodologie utilisée et les 4 indicateurs qui, additionnés, permettent d'évaluer la contribution économique des aéroports parisiens :

- l'impact direct qui apprécie les fournisseurs directs de biens et de services aéroportuaires.

- l'impact indirect qui mesure les consommations intermédiaires des fournisseurs directs qui permettent la création de valeur ajoutée.

- l'impact induit : les dépenses des employés directs et indirects qui ont créé la valeur ajoutée.

- l'impact catalytique : il s'agit des dépenses des visiteurs permises par l'accès à l'infrastructure.

Au total, la somme de ces impacts aboutit à une contribution économique annuelle (valeur ajoutée) de 30 milliards d'euros et à plus de 340 000 emplois pour les aéroports parisiens.

L'aéroport de Paris-CDG représente à lui seul plus de 20 milliards d'euros de valeur ajoutée annuelle et près de 250 000 emplois, dont la plus grande partie provient des fournisseurs directs de la plateforme (pour 9,5 milliards d'euros et 86 000 emplois sur le site)

M. Savidan précise les précautions méthodologiques prises afin d'éviter les possibilités de double-comptage : sont exclues les dépenses à l'étranger et les importations qui ne créent pas de richesses ou d'emplois en France.

L'évolution comparée, entre 2000 et 2010, de l'emploi sur la plateforme et du trafic passagers montre une très forte corrélation entre les deux variables : la croissance annuelle de l'emploi sur la plateforme CDG a suivi la croissance du trafic en augmentant de presque 3 % alors que l'emploi régional dans le même temps n'augmentait que de 0,6 %.

De la même façon, la corrélation est forte entre l'évolution du trafic et le nombre d'entreprises créées autour de l'infrastructure aéroportuaire.

- Puis M. Savidan effectue un focus sur les vols de nuit.

En suivant la même démarche méthodologique que précédemment, les vols de nuit à CDG représentent 2,2 milliards d'euros de valeur ajoutée annuelle et 25 600 emplois.

Etant précisé que les autres études effectuées sur ce sujet évaluent l'impact social d'un couvre-feu entre 22h00 et 6h00 dans une fourchette comprise entre 22 000 et 77 000 emplois. Le chiffrage du BIPE se situe donc dans une fourchette basse concernant l'impact économique des vols de nuit.

M. Savidan, précise deux points qu'il juge importants :

- l'évaluation du BIPE a focalisé son attention sur les vols de nuit. Il conviendrait d'affiner le calcul en se penchant sur la question du lien entre les vols de nuit et les vols de jour.

- l'étude d'impact économique, comme celle du BIPE, se situe dans une hypothèse où tous les vols de nuit seraient supprimés. Dans le cadre d'une approche équilibrée, il conviendrait de procéder à une analyse coûts / bénéfices des différentes mesures de restriction envisagées.

Dans un premier temps, l'analyse coûts/bénéfices doit être faite sans tenir compte des capacités d'adaptation des opérateurs pour obtenir un chiffre haut (risque maximal). Et dans un deuxième temps, en évaluant au contraire les capacités d'adaptation des opérateurs à réagir à la mesure de restriction envisagée.

- M. Savidan détaille la logique des analyses coûts/bénéfices dans le cadre d'une approche équilibrée.

La prise en compte de l'adaptation des opérateurs permet de ne pas surestimer les impacts environnementaux, économiques et sociaux de chaque mesure envisagée.

Concrètement, il s'agit d'identifier les mouvements concernés par une nouvelle mesure opérationnelle (restriction ou nouvelle procédure de moindre bruit).

Puis de mesurer les stratégies d'adaptation de l'opérateur qui sont au nombre de quatre, en général : la substitution d'appareils (d'autres compagnies), le report sur une plage de nuit (ex: 5h00 – 6h00), le report sur une plage de jour, l'annulation pure et simple du vol.

A ces différentes stratégies d'adaptation correspondent des bilans environnementaux ou économiques différenciés.

Ces approches bilanciées coûts/bénéfices ont déjà été appliquées sur une dizaine d'aéroports comme aide à la décision des meilleures mesures opérationnelles à prendre.

Selon M. Savidan, l'observation quantitative des adaptations passées des opérateurs sur les grands aéroports (Paris-CDG, Francfort, Londres...) permet d'anticiper de manière fine le comportement prévisible de ceux-ci face à la mise en place de nouvelles conditions opérationnelles.

Elle permet aussi d'identifier les effets de seuil au plan social d'une nouvelle mesure opérationnelle, c'est-à-dire à partir de quel nombre de mouvements une mesure déterminée risque de provoquer un volume de travail inférieur.

Au terme de la présentation de M. Savidan, M. Fouchet (FNAM) reprend la parole quelques instants pour exprimer le souhait que soit mis en place un suivi de l'efficacité des mesures prises et que toute nouvelle mesure fasse l'objet d'une étude préalable d'impact pour déterminer sa pertinence au regard des objectifs recherchés.

Par ailleurs, il insiste sur l'importance du dialogue entre les différents acteurs concernés pour faire progresser les choses et invite ceux qui le souhaiteraient à se rapprocher des compagnies pour approfondir leur fonctionnement.

LE DÉBAT

M. le Président rappelle les règles du jeu décidées lors de la réunion préparatoire du Comité Permanent : une égalité de temps de parole entre les collègues, une intervention par participant ne pouvant pas excéder deux minutes.

Les interventions ont été les suivantes :

- M. Houbart (Cirena) propose 4 décisions "pratiques et politiques" à prendre rapidement :

- la mise en place de la descente douce généralisée la nuit depuis les IAF de 3 000 mètres et sans palier.

- que la compagnie Air France, à l'instar de la Lufthansa, corrige le problème qui provoque le bruit suraigu des Airbus A-320, étant précisé que l' A-320 représente 60 % de la flotte de Paris-CDG.

- apporter une solution pour éviter le décollage par vent d'est des gros cargos qui, entre 23h30 et 1h00 décollent vers l'ouest parisien en perturbant le sommeil de 400 000 riverains.

- la suppression de la mesure suspendant les vols de nuit sur le doublet sud entre 22h30 et 7h00 puisque cette décision a été prise sans concertation avec les populations du doublet nord qui se sont vu récupérer tout le trafic issu de cette suspension.

- M. Kruissel (Advocnar) précise que, contrairement à ce qui a pu être dit dans la présentation de M. Desse, le collège associatif ne demande pas un couvre-feu mais une réduction des nuisances nocturnes.

Par ailleurs, pour répondre aux propos de la FNAM, M. Kruissel confirme que les associations ont depuis longtemps été favorables à un dialogue et il s'interroge, puisque les professionnels sont favorables aussi à un dialogue, sur les raisons de l'échec des travaux de l'ACNUSA sur les vols de nuit.

- M. Demazières (Ile-de-France Environnement) observe que le sujet "n'avance pas" depuis dix ans et fait quatre suggestions :

- que l'on analyse vol par vol l'utilité économique des vols de nuit, ce qui n'a jamais été fait.

- que l'on pratique le doublet alterné la nuit, compte tenu de la faiblesse du trafic en période nocturne.

- que les élus et les associations soient associés à la COHOR lors de l'attribution des créneaux de nuit.

- que l'on associe aide à l'insonorisation et aide à l'isolation thermique au sein d'une même instance pour favoriser les travaux dans les copropriétés du PGS. Les propriétaires de ces copropriétés défavorisées ont peu de moyens, il faut essayer de laisser à leur charge le montant le plus faible possible.

- Mme Lopez (Nature et Environnement 77) regrette qu'aucune association de Seine-et-Marne n'ait été invitée à la tribune. La Seine-et-Marne est un département qui cumule les points noirs environnementaux et qui ne possède aucun point de contrôle Bruitparif.

Pour Mme Lopez, transférer les nuisances sonores de l'ouest vers l'est n'est pas une solution.

Elle se prononce en faveur d'un couvre-feu, comme à Francfort.

- M. Baty (MNLE) fait part de sa déception et regrette que très peu de propositions aient été faites, notamment en ce qui concerne la réorganisation de

l'économie du transport aérien : on ne parle malheureusement plus d'un troisième aéroport et de Vatry.

➤ M. Corneille (conseiller général Seine-et-Marne) s'il reconnaît l'importance à terme du renouvellement des flottes, dénonce les modifications et les relèvements de trajectoires qui ont entraîné un transfert de nuisances sur la Seine-et-Marne.

En particulier, M. Corneille souligne la situation défavorisée du nord ouest de la Seine-et-Marne qui subit la nuit le cumul du trafic de Roissy et de celui du Bourget.

Le département de Seine-et-Marne ne peut supporter le cumul des nuisances environnementales : buttes de déchets, afflux de véhicules, projet de plateforme multimodale.

La Seine-et-Marne est favorable à la poursuite du dialogue engagé et à un examen approfondi des vols de nuit.

➤ Mme Gellé (CA Argenteuil-Bezons) rappelle que la baisse des nuisances nocturnes est un sujet qui est au cœur de la Communauté d'Agglomération qu'elle représente.

Pour progresser sur ce sujet, il fait prendre en compte la capacité d'adaptation des opérateurs aux nouvelles contraintes et la nécessité d'une action au niveau européen.

Mme Gellé demande une rationalisation des moyens de l'Etat, que l'on regarde la question des subventions aux liaisons, la taxe kérosène, les OSP, la concurrence train/avion.

Mme Gellé souhaiterait aussi une plus grande transparence sur le fonctionnement de la COHOR.

Il conviendrait désormais que la santé des riverains soit placée au cœur des réflexions et que le transport aérien prenne sa part dans la chaîne de transport et qu'il soit traité sur le même plan que le train, la voiture et les camions sur le plan des taxes.

➤ M. Enjalbert (CA Val et Forêt), s'il est favorable en tant que médecin à la suppression des vols de nuit pour les raisons précédemment évoquées, en tant qu'élu déclare rejoindre la démarche de compromis en faveur d'une réduction des vols de nuit.

Par ailleurs, reprenant les propos de M. Daniel Desse, pour éviter une situation de déséquilibre préjudiciable, il souhaiterait que le trafic de nuit de CDG soit harmonisé sur celui des autres aéroports européens. Il conviendrait dès lors de savoir si, oui ou non, les autres aéroports européens ont fait les efforts nécessaires.

➤ M. Durand (Maire de Marchémoret) précise qu'il n'a pas été consulté sur la dernière version de l'avis proposé par M. Blazy (Ville et aéroport) et par l'Advocnar. En conséquence, il demande que cet avis soit présenté exclusivement par le collège des associations et non pas porté aussi par le collège des élus. Il dénonce le fait que des élus soient dans le collège des associations et des associations dans le collège des élus, ce qui fausse la règle du jeu.

➤ M. Desse (CG Val d'Oise), en réponse à M. Kruissel, se félicite que l'Advocnar ne préconise plus un couvre-feu total mais un aménagement des vols de nuit mais fait observer que ce n'est pas la position de toutes les associations.

M. Jabut (Maire de Dammartin-en-Goële) précise qu'il est également membre de Ville et Aéroport et appelle au contraire à voter la délibération proposée par Ville et Aéroport en faveur de la réduction des vols de nuit et d'un calendrier de négociation, au nom des collèges des élus et des associations.

M. Jabut se prononce également contre le projet actuel de plateforme multimodale à Saint-Mard et souhaiterait que cette dernière soit installée plutôt au bout des pistes.

Par ailleurs, M. Jabut appelle l'attention de M. le Préfet sur l'amélioration souhaitée de la sortie de la nationale 2 à Dammartin-en-Goële.

➤ M. Hamon (Secrétaire Général Aéroports de Paris) se félicite de la tenue et de l'intérêt des présentations.

Pour M. Hamon, cette séance a permis de mettre à jour toute une liste de questions qui mériteraient d'être étudiées en profondeur : les questions de santé publique, le bruit aérien par rapport aux autres sources de bruit, les avantages économiques et sociaux, les questions tournant autour de la réglementation aérienne...

M. Hamon serait favorable à la constitution de groupes de travail pour progresser sur ces sujets. Une "négociation" telle qu'elle a été proposée lui semble prématurée et risquée. Il rappelle qu'une entreprise similaire de négociation concernant l'aéroport d'Amsterdam a échoué pour avoir creusé insuffisamment les sujets en amont.

➤ M. Pallanca (SNMSAC-UNSA), s'il entend les préoccupations des riverains, souligne la menace de perte de compétitivité que fait peser sur CDG les mesures de restriction des vols de nuit, avec les conséquences dommageables sur l'emploi.

Il rappelle que, dans un contexte de mondialisation, la concurrence est aujourd'hui acharnée, comme le prouve la délocalisation de la maintenance des avions en dehors de la France.

➤ M. Akonom (SNCTA) rappelle que les contrôleurs aériens, dont la mission est d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, ont accompagné la mise en œuvre des mesures débattues au sein de la Commission, comme le relèvement des altitudes d'interception, les procédures cœur de nuit etc.

Il tient à souligner que les descentes continues sont des procédures complexes à mettre en œuvre, même de nuit lorsque le trafic est faible.

➤ M. Barry (CGT) met l'accent sur la difficulté des négociations depuis 2003 et les risques de santé publique.

➤ M. Bara (Air France-KLM) attire l'attention de la Commission sur le fait qu'il est beaucoup plus difficile à une compagnie basée, compagnie qui apporte de l'emploi sur la plateforme, de s'adapter à une mesure de restriction des vols de nuit qu'à une compagnie non basée. C'est une donnée importante à prendre en compte.

➤ M. Houbart (Cirena) reprend la parole pour préciser que les descentes douces sont pratiquées partiellement ou totalement dans 135 aéroports aux Etats-Unis, 45 aéroports européens et que l'aéroport de Stockholm est en descente douce 24h/24.

M. Houbart n'est pas du tout favorable à la proposition de constitution de groupes de travail faite par M. Hamon. Le sujet a été débattu depuis de longues années. Il convient maintenant de "passer à la vitesse supérieure" en engageant une négociation.

➤ M. Péri (Advocnar), en réponse aux préoccupations de compétitivité et d'emploi soulevée par M. Pallanca (UNSA) et M. Bara (Air France), précise qu'il s'agit désormais d'objectiver les problèmes et non d'agiter des épouvantails.

➤ M. Blazy (Ville et Aéroport) se félicite de la tonalité des débats et souligne l'évolution des mentalités, notamment des élus et des associations qui, désormais, face aux réalités économiques et de l'emploi, ne demandent plus un couvre-feu mais une réduction des nuisances nocturnes.

Toujours est-il qu'après dix années de discussions, le statu quo actuel n'est pas satisfaisant et qu'il convient de progresser en engageant une négociation sur des propositions nouvelles.

M. Blazy propose donc que la CCE se prononce sur un avis qui est une interpellation au Gouvernement pour fixer un agenda progressif de discussions.

➤ Mme Gellé (CA Argenteuil Bezons) considère également qu'il est temps d'engager une négociation. Etant précisé que cette négociation n'est pas une fin en soi mais a pour objectif de fournir aux décideurs les éléments qui leur permettront de décider en connaissance de cause des mesures pour réduire les nuisances aériennes la nuit.

*

Au terme des débats, M. le Président reprend la parole pour constater que beaucoup de propositions concrètes et de demandes ont été avancées au cours des débats et que le climat des discussions semble progresser dans le bon sens. M. le Président souhaite que les différentes options pour diminuer les nuisances pour les populations riveraines d'un aéroport situé en milieu urbain, soient étudiées.

M. le Président propose, à ce stade, que les discussions se poursuivent lors d'une prochaine CCE en janvier prochain.

Il ne lui semble toutefois pas opportun de soumettre au vote de la Commission la motion proposée par Ville et Aéroport. Le vote de cette motion risque en effet, compte tenu des opinions exprimées à cet égard, de constater une division probable de la Commission alors que le climat appelle plutôt à poursuivre le dialogue. M. le Président sollicite l'avis de M. Blazy sur ce point.

M. Blazy (Ville et Aéroport) se range à l'avis de M. le Préfet. M. Blazy souhaite que le dialogue se poursuive afin de regarder de façon très précise les choses qui peuvent être faites malgré des intérêts différents et divergents. Il souhaite qu'en janvier il soit possible de dégager une position consensuelle permettant de déboucher sur un agenda de discussions.

* *
*

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