

Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle pour les années 2022-2026

Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Cependant, le transport aérien français vit actuellement une des crises les plus graves de son histoire. Il est en conséquence aujourd'hui essentiel de repenser le cadre qui permettrait aux compagnies aériennes d'engager les investissements nécessaires à une réduction de leur empreinte sonore ainsi qu'à la transition écologique du secteur. L'aéroport de Paris-CDG est une infrastructure essentielle. En particulier, la plateforme est une véritable porte d'entrée internationale du fret aérien en France. Paris-CDG joue donc un rôle absolument critique pour la compétitivité de l'économie française et son attractivité dans lequel les vols de nuit constituent un atout majeur.

ACTIONS DE TYPE S À ENGAGER POUR LA PERIODE 2022-2026

Mesure S2 : Poursuite de la modulation des redevances d'atterrissages pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes avec des avions plus performants du point de vue acoustique.

L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1^{er} avril 2022. Il est cependant important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Mesure S3 : Modulation de la taxe sur les nuisances sonores aériennes en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée

L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1^{er} avril 2022. Il est cependant important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la TNSA au niveau global sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Mesures S4, S5 et S6 : Renouvellement des flottes Air France, EasyJet et FedEx

La CSTA attire l'attention sur l'investissement important des compagnies Air France, EasyJet et FedEx en matière de renouvellement de flottes, et ce dans un contexte économique particulièrement difficile notamment pour le transport aérien de passagers.

ACTIONS DE TYPE O À ENGAGER POUR LA PERIODE 2022-2026

Mesure O1 : Généralisation des Descentes Continues

La CSTA soutient très largement cette mesure. Les compagnies aériennes soutiennent les sous-actions visant à réduire les nuisances à l'arrivée par la mise en œuvre de procédure de descentes continues et sont volontaires pour augmenter le nombre de descentes continues, dans le respect de la sécurité aérienne.

Mesure O2 : Promouvoir des pratiques opérationnelles visant à retarder la sortie des trainées des aéronefs

Cette recommandation existe déjà dans les procédures des compagnies aériennes et est appliquée quand les conditions le permettent et que la sécurité du vol n'est pas menacée. Il est essentiel que cela reste une recommandation, puisqu'en fonction des conditions du jour, notamment météorologiques, les compagnies peuvent ne pas pouvoir effectuer ce type de procédure.

ACTIONS DE TYPE R À ENGAGER POUR LA PERIODE 2022-2026

Mesure R1 : Réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation, selon l'approche équilibrée (EIAE).

La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » La CSTA s'inquiète de l'usage fait des études d'approche équilibrée ces derniers mois en France. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il n'apparaît pas totalement justifié à la CSTA d'envisager le lancement d'une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec les principes dessous-tendant l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré l'insuffisance des actions de type S, P et O.

Par ailleurs, les contributions reçues lors de l'élaboration du présent projet de PPBE font état de propositions de restrictions qui pourraient – après analyse – être retenues comme scénarios à étudier dans le cadre d'une étude d'approche équilibrée. Or, il apparaît à la CSTA que certaines propositions auraient des conséquences disproportionnées pour ses adhérents, à l'image de celle prévoyant de « plafonner le trafic nocturne de Roissy CDG à 30 000 mouvements annuels entre 22h et 6h (...). Puis adopter un échancier de réduction du trafic dans l'objectif d'aboutir à un couvre-feu sur la période 22h - 6h. ». En l'état, il n'apparaît par pertinent à la CSTA que les propositions de l'Annexe 8 soient retenues comme scénarios envisagés.

Les compagnies aériennes et la CSTA souhaitent être étroitement associées à l'étude d'impact dite d'approche équilibrée.

Mesure R2 : Respect des trajectoires

Les sorties de VPE ne sont pas seulement notifiées aux compagnies aériennes, mais bien jugées et éventuellement sanctionnées par l'ACNUSA, lorsque ces sorties ne se font pas pour des raisons de sécurité (turbulence de sillage, évitement météorologiques, ...).

ACTIONS DE TYPE A À ENGAGER POUR LA PERIODE 2022-2026

LA CSTA attire l'attention sur l'engagement fort des compagnies aériennes en matière de respect de la programmation de nuit ainsi que le travail fait par le comité de suivi des vols de nuit qui a permis de réduire significativement le nombre de vols programmés de jour et opérés de nuit. Il est important de rappeler que les arrivées anticipées des vols relèvent pour partie de circonstances exceptionnelles sur lesquelles les compagnies aériennes n'ont pas d'influence (vent, couvre-feu, etc.). La CSTA relève également que les infractions éventuelles font d'ores et déjà l'objet d'une procédure de sanctions de la part de la Commission administrative de l'Aviation Civile. Cet état de fait semble avoir échappé à l'attention de l'ACNUSA qui communique largement et à tort sur une absence supposée de réglementation en la matière.