

## **Rencontre CEM du 9 décembre 2015**

### **La première rencontre de la plate-forme d'échanges "Collaborative Environmental Management" (CEM) : un dialogue certain et des avancées potentielles**

#### **Personnes présentes :**

- pour la DSNA : Maurice GEORGES, Alain BOURGIN, Philippe TRASSART
- pour la FNAM : Frédéric FOUCHET, Mildred DAUPHIN
- pour l'UAF : Youssef SABEH (VP), Bertrand EBERHARD
- pour l'UFCNA : C. BEER-DEMANDER, P. KRUISSEL, M. VAN HOEGAERDEN

La DSNA souhaite renforcer les échanges qui existent dans le domaine environnemental entre elle et ses partenaires au niveau national que sont l'UAF (Union des Aéroports Français) et la FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande. Au-delà des recommandations de l'UE, la DGAC a souhaité y associer l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs) : il s'agit d'une première européenne, qui fera l'objet d'un suivi par l'Angleterre et de la Belgique. Un protocole des modalités de mise en œuvre d'une plateforme d'échanges sur le modèle du concept CEM (Collaborative Environmental Management) de l'agence européenne pour la sécurité aérienne Eurocontrol a été signé pendant le dernier salon du Bourget en juin 2015.

La liste des sujets à aborder est importante.

#### **Sorties des trainées (volets et trains)**

L'avion doit être en configuration d'atterrissage à 1.000 pieds, trains et volets sortis, sinon, il doit remettre les gaz et reprendre son atterrissage. Comme il semble y avoir des pratiques différentes selon les compagnies, le groupe de travail se propose de regrouper par plate-forme, et dans un premier temps CdG, Orly et Toulouse, la liste des compagnies qui sortent les trainées bien avant les autres.

Il faut que les associations fournissent ces renseignements, et de son côté, la DSNA regroupe les instructions existant dans les manuels des aéronefs pour voir si on peut en tirer un guide des bonnes pratiques.

#### **Sifflement des A320**

Air France explique que 85 avions sur 116 seront équipés du rétro-fit à fin 2015. Elle explique le retard par rapport à ce qui était prévu par le fait que la compagnie pensait faire cette opération pendant une révision périodique de l'avion, pour ne pas immobiliser l'avion pour cette seule opération. En fait l'opération nécessite la vidange du réservoir de kérosène et sa ventilation, donc il y aurait un danger qu'une autre opération de maintenance ait lieu pendant cette ventilation. La compagnie doit donc immobiliser chaque avion pendant une journée pour cette seule opération. Pour Air France, cela représente un coût important, identique à l'immobilisation d'un avion pendant 4 mois (116 avions pendant une journée). Air France aura terminé l'opération fin 2016.

Lufthansa a terminé cette opération, pas d'informations sur British Airways. Les membres du groupe souhaitent savoir où en sont les compagnies qui possèdent cette gamme d'aéronefs dans leur flotte.

La DSNA se renseigne auprès d'AIRBUS pour tenter de connaître le nombre de kits vendus à chaque compagnie, et en regardant la flotte mondiale, nous aurons une idée du degré d'avancement de ce rétro-fit. La DSNA envisage à terme faire du lobbying au niveau européen pour cibler les compagnies vertueuses et celles qui ne le sont pas.

### **Airport Carbon Accreditation**

L'UAF remet le rapport annuel 2014-2015 (en anglais) et présente les mesures prises au niveau des aéroports et leur classement sur les 4 niveaux.

Niveau 1 : l'empreinte carbone est vérifiée pour les émissions sous le contrôle direct de l'aéroport (sources d'émissions de scope 1 et 2 du GhG Protocol). L'aéroport doit également démontrer un engagement de la direction en faveur de la réduction des émissions.

Niveau 2 : outre les exigences du niveau 1, ce niveau requiert l'élaboration d'un plan de gestion du carbone assorti d'un objectif de réduction des émissions. L'aéroport doit démontrer qu'il a réduit ses émissions de carbone scope 1 et 2, par rapport à une moyenne glissante des émissions sur trois ans.

Niveau 3 : outre les exigences du niveau 2, l'aéroport doit démontrer la mise en œuvre d'un plan de gestion du carbone engageant les parties prenantes et élargir le calcul de l'empreinte carbone pour y inclure des émissions de scope 3.

Niveau 3+ : outre les exigences du niveau 3, l'aéroport doit parvenir à la neutralité carbone pour les sources d'émissions placées sous son contrôle direct (scopes 1 et 2).

Nice et AdP se trouvent au niveau 3, Toulouse et Lyon au niveau 2, Cannes et Liège au niveau 1. L'UAF précise que les émissions du trafic aérien sont de 2% des émissions de CO<sub>2</sub> et 12% des émissions du transport, et que les émissions spécifiques des aéroports ne représentent que 2 à 3% des émissions globales de l'aviation, et que l'Airport Carbon Accreditation ne porte que sur cette partie.

L'UFCNA intervient pour présenter le dossier noir du transport aérien, qui manifestement a déjà été lu. La fédération précise que :

- les 2% sont sous-évalués d'après les données du GIEC,
- il faut tenir compte des autres gaz à effet de serre,
- les GES émis en altitude ont un effet radiatif plus important,
- 25% des vols dans le monde ont lieu la nuit : d'après une étude anglaise, ces vols sont responsables de 60% de l'effet de serre global de l'aviation.

L'UFCNA cite le rapport Giblin, qui prévoit un triplement des GES de l'aviation entre 1990 et 2050 et que cette évolution est incompatible avec l'objectif du facteur 4 (division par 4 de nos GES d'ici 2050).

La DSNA propose que l'on arrête de se battre sur les chiffres et que l'on répertorie des sources et si possible indépendantes des parties présentes autour de la table, même si les études présentées sont divergentes, que l'on puisse se documenter sur le sujet.

Pour les associations, si nous réussissons, non pas à démontrer que l'impact réel des effets de l'aviation sur le climat est de 6, 8 ou 10%, mais simplement de démontrer que le 2% avancé par le lobby est un mensonge, nous aurons franchi une étape importante.

L'UFCNA remet à chaque participant une copie de la déclaration aux décideurs de la COP21 cosignée UFCNA, UECNA, FNE-IDF et FNE sur l'éviction de la COP21 du transport aérien et la minimisation de la pollution atmosphérique dudit transport.

## **Présentation du projet ENTRACT**

A partir de cartes géo-portail IGN, l'application en ligne (par Internet) pourra fournir les chevelus des 12 plates-formes ACNUSEES au grand public. On pourra zoomer sur une commune particulière. Les journées caractéristiques seront disponibles fin 2015 et l'affichage par tranche de 1.000 m d'altitude le sera à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2016.

Le projet de mise en ligne de l'application type VITRAIL (suivi des vols avec 30 minutes de délai) est reporté *sine die*, les autorités de surveillance du territoire craignant que d'éventuels hackers puissent remonter directement au cœur du système radar primaire de la DGAC et éventuellement le paralyser. Une parade est actuellement recherchée.

## **Groupe de travail vent arrière**

Les plates-formes qui pratiquent le vent arrière en France (Bordeaux, Nice, Toulouse, Nantes). A cause de la longueur réduite des pistes d'atterrissage, la limite de vent arrière pratiquée à CdG est de 1 nœud ce qui est très en deçà des autres plates-formes. L'OACI limite l'utilisation du vent arrière à 10 nœuds (y compris les rafales). Monsieur Bourgin explique que la vitesse du vent mesurée au sol peut être très inférieure à celle mesurée en altitude, et que cette pratique ne peut s'opérer que sur piste sèche, et sans cisaillement de vent.

L'UFCNA demande pour CdG une analyse coût bénéfice de la mise en place du vent arrière sur la plate-forme, à comparer au coût d'investissement nécessaire pour rallonger les pistes d'atterrissage à 4 km comme celles dédiées au décollage.

## **CDO = Descente Continue** (thème abordé partiellement, faute de temps)

Le taux national de réalisation des CDO est de 48%, mais varie fortement de 30% à CdG à 63% à Bâle-Mulhouse. La formule retenue par la DGAC pour considérer une approche comme continue est "*si, sous le niveau de vol FL 60 (environ 2.000 m), elle ne présente pas plus d'une phase de palier d'un maximum de 2,5 Nm (environ 4,5 km)*" (formule "anglaise"). Il est évident que ce n'est pas de la descente continue favorable aux riverains. L'UFCNA rappelle que pour les survolés, ce ne sont pas les paliers qui sont gênants mais les remises de gaz, souvent hors du contrôle direct des pilotes (FMS). Comme la mise en place de nouvelles procédures peuvent réduire le bruit, mais augmenter la consommation de carburant, et donc la pollution et les émissions de GES, ou inversement, Monsieur Georges voudrait un consensus sur le principe suivant : sous le FL60 (6.000 pieds), on privilégie la réduction du bruit et au-dessus, on privilégie la réduction de la consommation, donc pollution atmosphérique. Les participants n'ont pas d'objections pour adopter ce principe.

## **Demandes de routes directes**

Certains pilotes souhaitent exécuter des "directes", c'est-à-dire des raccourcis par rapport aux procédures standard, en évitant le passage au-dessus de balises intermédiaires. Sur de nombreuses plates-formes entourées de hautes densités de population, cela peut avoir un impact majeur sur des populations qui ne seraient normalement pas survolées. A Paris-Orly par exemple, 150.000 personnes sont concernées en configuration face à l'est.

Ces directes sont soit systématiquement accordées par le contrôle (au moins par certains contrôleurs indifférents aux préoccupations environnementales), soit demandées par les équipages. La FNAM dit ne pas avoir connaissance de telles pratiques.

L'UFCNA rappelle que ces directes ne sont gênantes que lorsqu'elles sont exécutées par des avions incapables de prendre rapidement de l'altitude (A340, A330, etc. qui sont en plus de gros porteurs généralement très chargés).

La DSNA déterminera s'il est opportun d'interdire ces demandes en dessous du FL60. Cette interdiction pourrait ne concerner que certaines plates-formes en fonction de l'urbanisation.

### **Vols de nuit**

L'UFCNA précise que la nuit c'est 8 heures de sommeil, que beaucoup de mesures mises en place sur le cœur de nuit, ont eu des impacts désastreux sur les franges de la nuit, qui sont d'après les études épidémiologiques les plus sensibles pour la qualité du sommeil. L'UFCNA estime qu'une nuit de 8 heures sans avion est un idéal que l'on peut souhaiter pour les populations survolées, mais les associations présentes autour de cette table sont dans l'échange de points de vue, et souhaitent que l'ensemble des parties puissent exprimer leur point de vue. Nous ne sommes pas contre le transport aérien ; ce que nous souhaitons c'est que son développement ne se fasse pas au détriment de la santé des populations survolées. La palette des solutions pour réduire les nuisances nocturnes est importante. On peut agir sur le nombre de mouvements (report en journée, déplacement sur une autre plate-forme, voire suppression...), agir sur la catégorie acoustique des avions, ou agir sur les trajectoires.

Concernant les catégories acoustiques, les aéronefs ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB sont interdits la nuit à Toulouse et à Nice, mais pas en Ile-de-France alors que la population impactée est plus importante. Aux dires de l'ACNUSA, éliminer les avions les plus bruyants impacterait très peu les compagnies françaises, en avance par rapport à leurs homologues sur le renouvellement des flottes. Si c'est vrai, cette interdiction serait bénéfique pour les compagnies françaises, et permettrait de rétablir une plus juste concurrence entre celles qui ont fait l'effort de renouveler leur flotte et celles qui ne l'ont pas encore fait.

L'UFCNA demande qu'une comparaison soit faite pour ce qui concerne les grands aéroports européens, afin d'analyser les réductions des nuisances liées aux vols de nuit. Les associations demandent qu'on analyse les impacts économiques des mesures prises et qu'on s'interroge sur les écarts constatés.

Monsieur Georges ne souhaite pas faire de propositions sur cette problématique, puisque le rapport Guyot n'est pas encore publié. Une information en séance précise que ce rapport ne sera pas envoyé avant le 14 décembre parce que le préfet ne peut pendant les élections régionales envoyer de documents susceptibles d'être utilisés par les candidats.

Sur ce rapport, les associations se sont déjà exprimées en précisant qu'à droits constants, la mission du préfet Guyot, ne pouvait pas réduire de façon substantielle les nuisances nocturnes. Ce sera donc le 3<sup>ème</sup> groupe de travail qui n'aboutira pas à trouver des solutions satisfaisantes. Les associations ont cependant retenu la proposition de la DGAC de mettre en place pour Roissy CdG, une procédure d'arrivée innovante permettant de limiter le bruit, la consommation de carburant et en évitant autant que possible les zones les plus urbanisées. Celle-ci sera mise en place à l'automne 2016 entre 0h30 et 5h. Cette procédure mise en place en cœur de nuit n'aura pas d'impact sur le début et la fin de la nuit, et les associations espèrent qu'après une phase d'expérimentation faite sur un nombre de vols très réduit (15 en moyenne par nuit), la DGAC sera en mesure d'élargir cette plage horaire.

La deuxième réunion CEM est programmée pour le **11 juin 2016 de 14h à 17h**. Certaines rencontres CEM pourraient être délocalisées en région.

Patric Kruissel, Chantal Beer-Demander, Michel Van Hoegarden