

Réalisation du PPBE de CDG.

Position de BAR France.

Préambule.

Les responsables des compagnies aériennes représentées par BAR France sont à la fois conscientes des nuisances sonores causées par leur exploitation et désireuses d'en réduire l'impact sur les populations riveraines.

Elles sont par principe favorables aux mesures de réduction du bruit aux abords des aéroports.

Elles souhaitent maintenir avec les associations représentatives des riverains un dialogue constructif dans le cadre de cette démarche PPBE.

Réduction, à la source, du bruit des avions.

Cette action dépend :

1. De la conception des avions et des moteurs, laquelle dépend des capacités industrielles des constructeurs, mais aussi des politiques industrielles des Etats et surtout de la demande future des marchés.
2. La connaissance des marchés à échéance de 10 ou 15 ans est très aléatoire et peut conduire à des impasses telles que celle rencontrée par l'A380.
3. Des possibilités financières des compagnies.
4. De leur stratégie d'engagement de leur flotte sur les différentes escales desservies.

Position de BAR France : ne ressortit pas à la compétence d'une fédération professionnelle de compagnies aériennes.

Planification et gestion de l'utilisation des sols.

Ne ressortit pas à compétence des compagnies aériennes.

Procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit.

Au décollage : trajectoires, VPE.

Position de BAR France : Accord de principe des compagnies à condition que la sécurité des vols soit respectée et que la communication des procédures nouvelles soit assurée suffisamment tôt.

Contrôle rigoureux d'application par l'ACNUSA.

Position de BAR France : l'application des sanctions en cas d'infraction doivent tenir compte davantage des conditions opérationnelles.

A l'atterrissage : descente continue.

Position de BAR France : Accord de principe des compagnies à condition que la sécurité des vols soit respectée et que la communication des procédures nouvelles soit assurée suffisamment tôt.

Sorties de traînées des aéronefs.

Position de BAR France : favorable dans la limite de la sécurité des approches.

Au sol : utilisation restreinte des APU.

Les aéroports « Acnusés » doivent être équipés de moyens électriques et des moyens de climatisation.

Position de BAR France :

Les temps d'utilisation ne doivent pas être réduits au point de détériorer exagérément le confort des passagers.

Les contrôles de la Gendarmerie doivent tenir compte des conditions opérationnelles. Les PV non fondés ne doivent pas être communiquées à l'ACNUSA afin d'éviter des procédures inutiles et coûteuses.

Au sol : one engine taxiing :

Position de BAR France : accord de principe dans la mesure de la sécurité des roulages.

CDM GLD.

Position de BAR France : favorable à la généralisation des procédures de gestion rationnelle des départs.

Restrictions d'exploitation (en dernier recours).

Les réductions d'exploitation affectent directement et négativement le modèle économique des compagnies sur plusieurs points :

Cas particulier des vols de nuit :

Position de BAR France :

Le nombre de créneaux de nuit a déjà été réduit et diminuera réglementairement dans l'avenir.

Des restrictions supplémentaires auraient pour effet d'enlever à l'aéroport son caractère d'aéroport ouvert 24/24 et diminuerait son attractivité internationale en particulier pour l'activité cargo et express pour laquelle il est en compétition avec l'aéroport de Francfort.

De plus l'activité express à CDG génère un important gisement d'emploi qui pourrait être menacé.

En revanche, BAR France est favorable au respect stricte des limitations de vols en marge de nuit, et a participé activement aux travaux du groupe de travail spécial sur les vols de nuit présidés par Monsieur le Préfet Guyot.

BAR France a ainsi obtenu d'un de ses membres directement concerné par des arrivées trop précoces une modification de son programme d'exploitation.

Protection des riverains.

Malgré l'action efficace des services d'ADP, le nombre de logements non encore insonorisés reste trop important.

BAR France souhaite que l'insonorisation soit accélérée.

Pour cela notre organisation préconise depuis plusieurs années un abondement du fonds TNSA afin d'augmenter significativement le nombre d'insonorisations.

Cet abondement pourrait se faire au moyen d'un emprunt souscrit par l'Etat (DGAC ?) et serait remboursé par la TNSA durant la période des opérations d'insonorisation et après jusqu'à complétude de l'insonorisation.

Dans ce but notre organisation est évidemment favorable aux actions d'incitation et d'encouragement des riverains à déposer un dossier de demande d'insonorisation.

Nous sommes aussi favorables au jumelage des opérations d'insonorisation et d'isolation thermique.