



DIRAP

Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

Association 1901 enregistrée en préfecture du Val d'Oise n°W953001208

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : dirap@dirap.org

Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire par correspondance du 10 décembre 2020

Compte tenu du contexte pandémique COVID 19, le Conseil d'Administration de la DIRAP a décidé de tenir **l'Assemblée Générale Ordinaire de l'association uniquement par correspondance.**

La date officielle de tenue de l'AGO a été fixée au 10 décembre 2020.

Le bilan d'activité 2019, le bilan financier 2019 et la composition du conseil d'administration ont été soumis aux votes des adhérents via un formulaire.

Nombre de formulaires de votes reçus : 94, le quorum est atteint. Votes : 2 blancs, 92 oui sur toutes les résolutions.

Le conseil d'administration remercie les adhérents pour leur soutien.

Rapport moral

Le plan de travail présenté lors de la dernière assemblée a été globalement respecté.

Veille et information de la population via le site internet dirap.org.

Exploitation du réseau de stations de mesure de bruit et diffusion des résultats.

Exploitation d'un système de repérage des trajectoires des avions d'affaire et commerciaux.

Une lettre de la DIRAP (décembre 2019) été distribuée pour soutenir le Référendum d'Initiative Partagée contre la privatisation d'ADP, mobiliser les populations contre le projet ADP de terminal 4 à Roissy et rappeler les demandes de la DIRAP relatives au projet ADP de développement de l'aviation d'affaire sur l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin via l'augmentation de la masse admissible sur les pistes (de 17 tonnes à 35 tonnes).

La DIRAP a participé à la CCE de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin en janvier 2019. Le projet de modification de masse des pistes a été relancé par ADP pour discussion en prochain comité permanent (qui n'a pas été convoqué). La DIRAP a pour sa part, présenté de nouveau les craintes et demandes des riverains de Pontoise/Cormeilles en Vexin.

La DIRAP membre de la CCE de Roissy CDG a assisté aux CCE.

La DIRAP a participé au conseil d'administration de l'UFCNA pour mener les actions en coordination avec d'autres associations françaises.

La DIRAP a coordonné notamment le groupe de travail « Aviation Légère » dans le cadre de la mission lancée par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), qui a abouti à la publication d'un rapport en juillet 2020 (disponible site ACNUSA et dirap.org).

Activité détaillée en 2019 :

CCE de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

Pas de CCE activité 2019 convoquée en 2019.

CCE du 31 janvier 2019 (pour 2018) : nous reprenons ci le texte diffusé en compte rendu de l'AG mars 2019.

L'activité de l'aérodrome est en décroissance depuis 2011 pour atteindre 43 700 mouvements/an en 2018 (progression de 9 % / 2017). L'aviation d'affaire représente en moyenne 300 à 700 mouvements par an selon les années.

Les suivis des trajectoires aviation légère sur plusieurs journées (les chevelus) sont présentés. La DIRAP a démontré que les zones d'attention représentées par des cercles sont plus petites (de 30 à 50%) par rapport aux cartes officielles et a demandé que cela soit corrigé pour la prochaine CCE.

Le projet de modification de la limitation de la masse des appareils admissibles par les pistes de l'aérodrome (de 17 T à 35 T) a été relancé par ADP pour discussion en prochain comité permanent, évoquant une activité d'affaire complémentaire faible MAIS sans fixer de limite. La DIRAP a pour sa part, présenté les craintes et demandes des riverains de Pontoise/Cormeilles en Vexin (**VOIR site dirap.org**). Plusieurs élus ont rappelé les craintes de voir

augmenter les nuisances avec l'augmentation de l'aviation d'affaire notamment dans le contexte de privatisation d'ADP.

La DGAC a annoncé l'ajout d'un repère complémentaire sur la carte VAC de l'aérodrome : les serres de Puiseux (repère qui reste à améliorer en lisibilité).

La liste des plaintes 2018 a été présentée par la DGAC. La DIRAP a salué l'effort de la DGAC pour répondre plus rapidement aux plaintes transmises par la DIRAP et demandé que le service soit maintenu à ce niveau en espérant que les actions menées (rappels par courrier ou en réunions aux usagers) permettent de réduire les cas de non-respects des trajectoires.

En mars 2019 la DIRAP a rencontré M. SOTTY, Président de la Société AMERIDAIR (exploitation hangar aviation d'affaire sur l'aérodrome de Cormeilles en Vexin) pour discuter du projet de développement de l'activité d'affaire.

M. SOTTY envisage une augmentation faible de l'activité qui, selon lui, pourrait être encadrée pour limiter les nuisances. La position de la DIRAP est qu'il n'est pas envisageable de permettre cette augmentation d'activité en modifiant la masse admissible sur les pistes (de 17 tonnes à 35 tonnes). Cette décision laisserait la porte ouverte à une forte augmentation d'activité avec les nuisances associées. Pour rappel, le projet de PEB 2005 envisageait officiellement une augmentation de 20 000 mouvements : inadmissible !

CCE de l'aérodrome Roissy CDG (CCE 2/07 ; CCE 3/12)

Le sujet le plus important a été le projet de Terminal T4 à Roissy ([VOIR site dirap.org](http://www.dirap.org)).

La DIRAP a participé aux CCE et aux réunions de présentation par ADP du projet de Terminal T4 à Roissy.

La DIRAP a également participé aux réunions inter associations sur ce projet afin de définir les actions coordonnées pour s'opposer au projet.

La DIRAP a envoyé en avril 2019 sa contribution contre le projet Terminal T4 lors de la consultation publique organisée par ADP et a participé à une contribution inter-associative préconisant l'augmentation de l'emport des avions afin de permettre une augmentation du nombre de passagers sans augmenter le nombre d'avions.

En CCE il a été rappelé l'engagement de la ministre de l'environnement (E. Borne) de mettre en place les descentes douces pour l'atterrissage des appareils sur Roissy avant fin 2023. La DGAC est en charge de ce projet et envisage des essais réels en janvier 2021. Les associations rappellent l'importance de mesurer les pics de bruit (et pas le bruit moyen) de façon à valider la diminution des nuisances au-dessus des populations survolées.

Point du projet Terminal 4 à la date de diffusion de ce rapport moral (novembre 2020), compte tenu du contexte pandémique, ADP aurait décidé de reporter le début du projet Terminal 4 d'au moins 2 ans. Mais l'Autorité Environnementale a remis son rapport indiquant que ADP doit revoir profondément son projet qui ne traite pas suffisamment bien certains sujets (dont pollutions). Le gouvernement, via le ministre délégué aux Transport, a demandé à ADP de revoir son projet pour tenir compte des fortes problématiques, notamment le contexte pandémique et le réchauffement climatique. ADP, par son PDG, a confirmé un travail d'adaptation du projet, par exemple en prévoyant le développement des infrastructures pour les avions à hydrogène. Cette communication est considérée par les associations comme « de la poudre aux yeux » sachant que même si l'objectif de premiers appareils à hydrogène en 2035 est tenu, le développement ne pourrait se faire que sur de nombreuses années (plus de 30 ans) compte tenu de la complexité de la mutation (appareils, utilisation d'hydrogène...). Les associations restent fortement mobilisées pour faire échec à ce projet !

Au sein de l'UFCNA

La DIRAP a participé aux Conseils d'Administration et à l'assemblée générale de l'UFCNA.

La DIRAP coordonne la mission Aviation Légère qui a pour but les échanges de bonnes pratiques pour aboutir à des actions de réduction des nuisances.

En 2019, la DIRAP a participé à plusieurs réunions avec l'ACNUSA qui ont abouti dans un premier temps à la constitution d'une mission aviation légère de l'ACNUSA puis, en coordonnant le travail au sein de l'UFCNA, à un rapport Aviation Légère de l'ACNUSA (disponible sur le site de l'ACNUSA et le site dirap.org).

Ce rapport a un premier intérêt de reconnaître les nuisances de l'aviation légère et fait plusieurs propositions dont certaines, si elles sont retenues par les administrations concernées (DGAC...) pourraient permettre une meilleure maîtrise des nuisances.

Relations avec Associations

La DIRAP participe aux assemblées générales des associations locales (Amis de Marines, Amis du Vexin) et aux groupes de travail inter-associations relatifs aux nuisances de Roissy (dont Terminal 4).

Mesure du bruit

En 2019 les 3 stations de mesure de bruit de la DIRAP installées à Ableiges, Courcelles sur Viosne et US ont été actives.

Les mouvements se répartissent de façon quasi uniforme sur tous les jours de la semaine.

Les résultats 2019 indiquent que les survols trop bruyants sont en diminution mais que les trajectoires à proximité de Courcelles et de de US ne sont pas toujours respectées, impliquant une augmentation du bruit.

Les actions permettant de mieux maîtriser les vols sur les circuits doivent être accentuées (amélioration carte pédagogique, repérage et sanction pour vols en écart flagrant...) ce qui sera porté par la DIRAP en CCE (Commission Consultative de l'Environnement).

Une exploitation détaillée des mesures pour une station est disponible sur le site dirap.org. Elle permet de constater la répartition par niveau de bruit, par période de la journée et par mois. Les données brutes par station sont également disponibles sur le site.

Gestion des réclamations

La DIRAP rappelle l'importance de porter réclamation de façon à ce que la DSNA puisse traiter les cas flagrants de non-respect de trajectoire ou d'altitude et décide des actions correctives nécessaires.

Sur l'année 2019, **406 vols anormaux** ont été repérés (bruyants à plus de 65dBA, hors circuit de piste, altitude trop basse) qui ont fait l'objet de **219 réclamations** par l'envoi de **9 mails de réclamations** groupées à la DSNA. Le nombre de **cas traités de façon détaillée par la DSNA a été de 21**, et **9 actions (courriers de rappel)** ont été envoyés aux pilotes et/ou aéroclubs. Même si le premier objectif est de « sanctionner pour exemple » les pilotes irrespectueux, le nombre d'actions de la DSNA est insatisfaisant et nous ne savons pas quelle est la « publicité » réalisée sur ces actions pour qu'elles aient un impact et changent les comportements. Ces points seront à discuter lors de la prochaine CCE.

Réclamations

La DGAC a demandé à la DIRAP d'être le point de regroupement des réclamations en cas de constat d'un survol jugé anormal et de les transmettre à la DSAC.

Transmettre à la DIRAP :

- par mail = dirap@dirap.org
- par courrier = 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Informations à donner :

- date, heure, et lieu d'observation du survol, type appareil : petit appareil / jet / hélicoptère.

Quitus est demandé pour le rapport moral de l'année 2019.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.

Rapport financier année 2019

Le bureau de la DIRAP remercie les 140 adhérents et associations, répartis sur 32 communes, pour la confiance qu'ils lui témoignent, ainsi qu'aux 14 mairies et au Conseil Général du Val d'Oise pour leur soutien.

L'exercice 2019 présente un résultat négatif de 366 € qui sera compensé par une reprise de provision.

L'avoir total de l'association en fin d'exercice est de 30 033 €.

Le bilan en euros :

Subvention département	830. €
Subventions communales	1732. €
Cotisation Adhérents	1500. €
Intérêts	149. €
TOTAL RECETTES	4211. €
TOTAL DEPENSES	- 4577. €

Le SOLDE négatif -366. €

Avoir en fin d'exercice :

SOLDE TOTAL 30033. €

**Quitus est demandé pour le rapport financier de l'année 2019.
Le rapport financier est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.**

Conseil d'administration

Il est présenté aux adhérents pour vote le conseil d'administration suivant (CA groupé) :

Michel BATARD, Christian BOUILLON, Jean Marc BUTEUX, Rosine BUTEUX, Jacky DESLANDES,
Jean Jacques FRAIMOUT, Henri GOHIN, Jacques SALLES.

Le conseil d'administration est élu à l'unanimité des suffrages exprimés.

Objectifs 2020

Les actions de l'association sont en continuité des réalisations des années précédentes et corrigées en fonction du contexte. Elles soutiennent l'objectif de l'association : **Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.**

Les champs d'actions sont multiples.

AU NIVEAU LOCAL

Veille et information de la population,

Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires,

Promotion et suivi de l'utilisation de la carte pédagogique « circuits ».

Participation à CCE et Comité Permanents de CCE Cormeilles pour réduire nuisances, notamment projet d'augmentation masse des avions admissibles.

Participation à la révision de la Charte du PNR.

Points d'attention en 2020 :

Convocation à la CCE (retard 2019) avec renouvellement des collègues.

Projet ADP d'augmentation de l'aviation d'affaire aérodrome Cormeilles en Vexin.

Suivi des activités aériennes et échanges de dossiers réclamations avec la DSNA concernant l'aérodrome de Cormeilles en Vexin.

AUX NIVEAUX NATIONAL et EUROPEEN

La DIRAP est membre de la CCE et comité permanent de Roissy depuis 2015.

Travail inter-associatif relatif au projet ADP de Terminal 4 à Roissy.

Information des populations et participation aux réunions et actions inter associations.

Mobilisation des populations pour participation à l'enquête publique.

Participation aux travaux de UFCNA (DIRAP au Conseil Administration).

Participation et suivi de la mission Aviation Légère lancée par l'ACNUSA en janvier 2020.

Projet de modification de la limite environnementale de 17 tonnes de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin.

En 2019 et en 2020 il n'y a pas eu de CCE (Commission Consultative de l'Environnement) pour l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin.

Nous reprenons ici un extrait du compte rendu de l'AG Dirap de 2018 qui reste d'actualité concernant la position de l'association.

Le projet de modification de la limitation de la masse des appareils admissibles sur l'aérodrome (de 17 T à 35 T) a fait l'objet de plusieurs comités permanents en 2016. ADP, dont le projet est en cours d'étude, a apporté des éléments partiels, notamment un trafic d'affaire prévisionnel de 7000 mouvements (environ double de l'actuel) MAIS sans fixer de limite réglementaire d'activité. Le planning d'étude et de réunions sur l'année 2017 n'a pas été respecté par ADP, un rappel des demandes des riverains a été présenté en assemblée générale.

L'activité de l'aérodrome est actuellement régie par des notes DGAC de 1980 et 1986 :

Masse au décollage limitée à 17 T ; Nombre sièges limité à 25 ; Exploitation lignes régulières autorisée ; Activité hélicoptère autorisée aux basés ; Activité de nuit autorisée.

Charte du PNR

Il est rappelé que lors de la CCE octobre 2005, le dossier enquête publique PEB 2005 a été complété d'un paragraphe repris dans Charte du PNR: dans l'article 8.4 « réduire les nuisances générées par les aérodromes »

De plus, la réglementation actuelle limite à 17 tonnes le poids des avions pouvant opérer sur cet aérodrome. Conformément au vœu de la CCE, une modification de cette limite ne pourra intervenir, en fonction d'impératifs économiques du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques locaux, que sur décision du Ministre en charge des transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques, après recherche d'un consensus et après avis de la CCE.

Lobbying d'ADP

Lors du salon Paris Air Expo de juin 2016, le PDG d'ADP a fait part de ses remerciements à la DGAC pour l'aide au lobbying pour remettre en place un point de passage frontalier à Pontoise / Cormeilles en Vexin, afin de pouvoir accepter le trafic aviation d'affaire de tous pays (actuellement limité aux pays de l'union européenne Schengen).

Auprès de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) :

ACNUSA propose dans son rapport d'activité 2016, en référence à Cannes – Mandelieu, de modifier (à la demande de ADP) la limitation 17T par une limitation du niveau sonore.

Ce que veulent les riverains :

Activité et nuisances

- Que les nuisances sonores n'augmentent pas, voire soient réduites, d'où le travail mené pour réduire les nuisances sonores de l'aviation légère.

Connaître les nuisances actuelles : point zéro

- Pour connaître l'évolution des nuisances de l'aviation d'affaire, il faut déjà connaître la situation initiale.
- Il faut mesurer les nuisances de l'aviation d'affaire (commerciale et autre) sur une période significative afin de connaître le niveau de bruit actuel global et par type d'appareil et ainsi permettre une comparaison avec une situation future.
- La Dirap demande à faire ces mesures en parallèle avec ADP avec ses stations de mesure de bruit.

Nuisances des avions futurs

- Connaître le bruit émis par les avions futurs proposés, en situation locale (mesuré par stations de mesure de bruit) et les valeurs des caractéristiques de bruit (définissant la « Marge »)
- Connaître les dispositions prévues pour faire respecter la limite.
- Fixer une limite de bruit aux turbopropulseurs basée sur les mesures locales
Ou, si pas envisageable, Interdire les turbopropulseurs

Activité de nuit

- Que l'activité d'affaire soit réglementairement interdite la nuit.

Activité et pollution

- ***Connaître les dispositions prises pour éviter la pollution (données par type d'appareil).***

Les trajectoires d'approche

Elles suivront en majorité les trajectoires GNSS (guidées par GPS) au sein du PNR dont le bruit de fond est faible (de 30 à 40 dB) à une hauteur inférieure à 600 mètres (2000 ft). (**Voir site dirap.org**).

Conclusion

Le contexte pandémique et ses conséquences, notamment le confinement, ont laissé espérer une volonté un temps partagée d'un « monde d'après » plus en phase avec les aspirations exprimées par ceux, nombreux, qui défendent une croissance respectueuse de la Planète, du Vivant et des Hommes.

Mais, le bout du tunnel représenté par l'heureuse arrivée d'un vaccin contre le virus a vite revigoré l'activité des puissants lobbies qui n'ont pas abandonné les recettes du passé et mettent en avant leurs avantages immédiats en occultant leurs tristes conséquences sur le réchauffement climatique, la santé et le cadre de vie des populations.

Un exemple flagrant est le projet de Terminal 4 pour l'aéroport de Roissy/CDG :

Le contexte pandémique actuel, l'avis très critique de l'Autorité Environnementale, la demande du gouvernement de revoir le projet au regard des nouvelles problématiques, dont les risques pandémiques et le réchauffement climatiques, n'ont abouti qu'à la confirmation par ADP d'un travail d'adaptation du projet, par exemple en prévoyant le développement des infrastructures pour les avions à hydrogène !!

On comprend que la mobilisation des populations restera nécessaire pour défendre les valeurs qui, même si elles sont plus partagées, n'ont pas encore permis d'infléchir les velléités des tenants du « monde d'avant ».

La DIRAP remercie la population et les élus pour leur soutien passé et futur.

SOUTENEZ NOTRE ACTION

BULLETIN D'ADHESION

Nom: -----

Prénom :-----

Adresse:-----

Téléphone :-----

E mail :-----

MONTANT DE LA COTISATION : 10 € (5€ étudiant), 30 € Associations
par chèque à l'adresse : DIRAP-Rosine BUTEUX 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Seriez-vous volontaire pour la distribution de tracts ?:

Voudriez-vous rejoindre le conseil d'administration ?:

COUPON A CONSERVER PAR L'ADHERENT : ADHESION DIRAP année :

NOM :

PRENOM :

Cotisation :

par chèque N°:-----

Le président



Le secrétaire

