



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 du 10/03/2023

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association DIRAP s'est déroulée le 10/03/2023 à Génicourt, nous remercions une nouvelle fois la municipalité pour son accueil.

Présents : 65 pouvoirs, 20 participants, nombre d'adhérents : 110, le quorum est atteint.

Le conseil d'administration était constitué de : JM Buteux, R Buteux, Ch Aucante, M Batard, J Deslandes, H Gohin, J Sallès, JJ Fraimout.

Nous remercions les élus de leur présence dont Mme et M les maires de Grisy les Plâtres, Montgeroult ainsi que les élus représentés. Mme la députée Chandler et M le sénateur Richard se sont excusés de ne pouvoir assister.

Pourquoi la DIRAP :

Avant d'aborder le rapport moral il est apparu important de rappeler les raisons de l'existence de la DIRAP.

1- La première crainte des populations est relative à **l'activité de l'aviation légère** avec ses pollutions sonore et chimique. Les riverains sont exaspérés par les bruits récurrents et répétitifs des avions circulant en tour de piste, à la fois du fait du niveau sonore important de certains avions mais aussi du fait de survols des habitations qui sont pourtant à plus de 800 mètres des circuits publiés. Une atteinte à la sécurité est également ressentie.

Les stations de mesure de bruit DIRAP enregistrent plus de 10 000 événements sonores par lieu.

Les actions ont été : d'équiper des avions de silencieux (dont on ne connaît pas le niveau de maintenance), mettre à disposition des pilotes une carte pédagogique avec un meilleur repérage des villages, la demande de mise en place d'une déviation de la trajectoire proche de Courcelles (car trop proche des habitations).

Mais la désinvolture de certains pilotes qui ne respectent pas les trajectoires (sans sanction réglementaire possible), confirme la nécessité de mettre en place les moyens de mieux protéger les riverains : au niveau local en renforçant l'arrêté de restriction d'activité de façon semblable à d'autres aérodromes (voir détail ci-après), au niveau national en modifiant la réglementation pour limiter les abus lors de la circulation aérienne.

2- Depuis 1998 à plusieurs reprises ADP a eu des initiatives pour augmenter **l'activité aviation commerciale**.

Une ligne DEBONAIR a été exploitée peu de temps, et ADP a essayé de faire augmenter à 45 tonnes la masse acceptable des avions sur l'aérodrome. Une grande manifestation s'est opposée au projet et la DIRAP a obtenu par jugement du Conseil d'Etat le retour à la masse initiale de 17 tonnes.

3- L'augmentation de **l'activité aviation d'affaire** a été présentée par ADP, via son président, comme un objectif sur certains aérodromes franciliens dont Pontoise. Cette augmentation n'est envisageable de façon économique qu'en accueillant des appareils de masse supérieure aux 17 tonnes. En 2003 ADP a proposé le passage à 25 tonnes, projet stoppé par le préfet. Le PEB (plan d'exposition au bruit) de 2004 prévoyait une augmentation de 20 000 mouvements d'affaire (contre environ 300 actuellement), qui a entraîné une forte opposition des populations : le PEB n'a pas été publié !

En 2013, ADP proposait d'augmenter la masse admissible à 35 tonnes en argumentant que « certains appareils de moins de 17 tonnes étaient plus bruyants que des avions modernes de 35 tonnes ». Les arguments étant basés sur une notion de « marge » qui n'a aucune pertinence par rapport aux bruits émis par les nombreux avions qui décolleraient et atterriraient sur les pistes.

4- Enfin les populations ont subi « la double peine » à partir de 2012 quand il a été décidé de modifier la hauteur des **trajectoires d'approche des avions de Roissy** avec pour conséquence le survol bruyant à hauteur de 1200 mètres d'une partie du Vexin par des avions évoluant en palier, de jour comme de nuit.

La DIRAP a alors intégré la CCE (commission consultative environnement) de Roissy pour intervenir pour défendre les populations. Un projet de modification de la procédure de descente « dite douce » des appareils a été mené par la DGAC qui supprimerait les vols bruyants en palier mais concentrerait les vols sur certains territoires. Le bilan devrait être positif mais les données ne sont pas publiées pour la partie Ouest de Roissy. Le projet devait aboutir en 2023 mais il a du retard.

La DIRAP soutient les demandes de limiter l'activité de Roissy. Un plafonnement à 440 000 mouvements (contre 500 000 actuels) est demandé comme décidé à Amsterdam, ainsi qu'une réduction de 50% des vols de nuit comme sur d'autres aéroports européens, ceci afin d'éviter le report d'activité sur Roissy.

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.
- Participation à la CCE de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin.
- La DIRAP membre de la CCE de Roissy CDG a assisté à la CCE organisée par visio conférence.
- Charte PNR : suivi de prise en compte de propositions relatives aux nuisances de l'aérodrome.
- La DIRAP a participé au conseil d'administration de l'UFCNA (visio conférence) pour mener les actions avec d'autres associations françaises et a coordonné le groupe de travail « Aviation Légère » (dont réflexion sur réglementation).

Activité détaillée en 2022:

CCE (commission consultative de l'environnement) de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin : comité permanent le 26/01/2023

Le comité permanent de la CCE s'est tenu en prolongement de la CCE de janvier 2022 : sujets traités après une visite de l'aérodrome.

- Information sur report activité lors du salon du Bourget (mi-juin ; 15 vol/j sur Cormeilles), et lors des jeux Paris 2024 (activité à confirmer).
- Mise à l'étude par la DGAC de l'altération de cap sur Courcelles (délai Octobre 2023) : objectif = éloigner les avions lors du décollage et réduire le bruit.
- Mise à disposition des pilotes de la carte pédagogique via un lien entre VAC (document disponible aux pilotes) et site ADP Entre Voisins : la Dirap a demandé d'ajouter les cercles entourant les villages sur la carte VAC pour que cela soit disponible pour tous pilotes, la DGAC a proposé de le faire via un lien, la Dirap a accepté pour expérimentation.
- **Renforcement Arrêté de restriction** : suite à la demande Dirap en CCE de janvier 2022
Expression des attentes (Elus, Riverains) : Avoir plus de protections comme celles incluses dans l'arrêté de Toussus.
Faire respecter les circuits, pas de survol des villages (pour éviter le bruit) et renforcer la sécurité (déjà des accidents) ; sanctionner les survols anormaux.

Lors de la CCE de janvier 2022, la DGAC avait présenté des informations décevantes relatives à la réglementation sur le survol par les avions en tour de piste. La conclusion est que les réclamations des riverains ne peuvent pas entraîner de sanction pour les pilotes ! Réglementairement les pilotes peuvent survoler les villages même à une hauteur de 80m ! La DGAC n'intervient qu'avec une lettre de rappel au propriétaire de l'avion pour le respect des bonnes pratiques de vol (éviter le survol répété des villages).

Ceci confirme la nécessité de renforcer l'arrêté de restriction pour rendre réglementaire les dispositions permettant de protéger les populations.

L'activité de l'aérodrome en 2021 a été de 41 920 mouvements (versus 43 700 en 2018). L'activité 2022 n'est pas publiée.

Concernant l'expérimentation Taxi Electriques (VETOL) la DSAC a indiqué qu'il n'était pas envisagé de vols à partir de l'aérodrome de Cormeilles en 2024.

CCE de l'aérodrome Roissy CDG le 18/01/2022

La CCE s'est tenue en visio conférence, elle a été consacrée aux votes relatifs au PPBE (plan de protection contre le bruit dans l'environnement).

La CCE a émis un vote positif sur les cartes de bruit stratégiques et un vote négatif contre le PPBE. Les dispositions envisagées ne permettent pas de réduire les nuisances subies par les populations. Les associations demandent une réduction par 2 des vols de nuit et un plafonnement des vols à 440 000 mouvements (comme prévu à Amsterdam).

Projet Descentes douces :

L'objectif est de réduire le bruit lors de l'approche des avions vers Roissy. Le bruit provient du survol en palier (à hauteur de 1200 mètres depuis 2012) sur une distance d'environ 5 km.

Pour mémoire rappelons l'engagement de la ministre de l'Environnement (E. Borne) de mettre en place les descentes douces avant fin 2023. La DGAC en charge de ce projet, a réalisé des essais réels au premier trimestre 2021 (sur les vols face à l'Ouest – ne concernant pas le Vexin) et a diffusé les résultats et des estimations de réduction du nombre de personnes survolées à 1200 mètres. 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, notamment celles qui verront une augmentation forte du nombre de survols en « descente douce » à hauteur de 2000 mètres (voir schéma sur présentation site dirap.org).

Les concertations et enquête publique sont décalées ce qui laisse présager d'un retard dans le projet (on évoque 2027 ?).

Au sein de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)

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 diffusé un guide d'élaboration de charte de l'environnement (reconnu d'intérêt par courrier du président de l'ACNUSA) et prépare un projet de réglementation de cette activité.

PNR :

La demande de la DIRAP de maintenir le texte relatif à la maîtrise des nuisances sonores de l'activité aérienne pour préserver le cadre de vie des habitants du PNR a été prise en compte (avec l'appui de plusieurs élus).

Mesure du bruit

En 2022 les 3 stations de mesure de bruit de la DIRAP installées à Ableiges, Courcelles sur Viosne et Us ont été actives. Les événements enregistrés restent à des niveaux comparables aux années précédentes. On mesure 8 800 survols trop bruyants (plus de 55 dBA) sur Ableiges, 9 200 sur Us et 19 100 à plus de 60dBA sur Courcelles. Les enregistrements se répartissent comme les années précédentes de façon quasi uniforme sur tous les jours de la semaine.

L'accès aux mesures des stations est possible à partir du site dirap.org via un lien spécifique.

Le travail avec Bruitparif a permis de mettre en place une station de mesure de bruit à Courcelles qui sera installée de façon définitive en 2023. Cette station permet de différencier les bruits aériens des autres bruits. Les résultats sont disponibles sur le web : <https://rumeur.bruitparif.fr> site : 95650 Courcelles -Tour -Aéro.

Gestion des réclamations

Même si la DGAC a indiqué en CCE que la seule action décidée en cas de vol jugé anormal par la DGAC est un courrier de rappel aux bonnes pratiques, la DIRAP confirme l'importance de porter réclamation afin que la DSAC Nord (Direction de la sécurité de l'aviation civile) puisse traiter les cas flagrants de non-respect de trajectoire. Ceci permet de faire prendre en compte les nuisances subies.

Deux possibilités pour porter réclamation :

- **Mail à dirap@dirap.org**
- **Message sur l'application WhatsApp « Alertes avions Cormeilles » via le lien : <https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ>**

Donner les informations : date, heure, minute du survol, lieu, type d'appareil : petit appareil/jet/hélicoptère.

Rappel : A noter que suite au courrier de la DIRAP en juin 2021, notamment aux aéroclubs, l'aéroclub Hispano Suiza a accepté que la DIRAP lui envoie les réclamations concernant ses appareils avec pour objectif une action rapide vers les pilotes concernés.

Propositions pour un renforcement de l'arrêté de restrictions sur l'aérodrome.

La réglementation existante a été conçue dans le seul souci de veiller à la sécurité de l'activité aérienne mais est quasiment inexistante pour limiter les atteintes à l'environnement et à la qualité de vie. Elle figure notamment dans le seul article de l'arrêté de restriction local insuffisant pour réduire la pollution sonore.

Exposé des garanties revendiquées par les populations affectées par les nuisances aériennes

Nos propositions s'inscrivent dans un ensemble d'objectifs devant améliorer la protection des populations de notre territoire et nous les présenterons dans le détail souhaitant leur incorporation dans le futur arrêté de restriction.

I.- Les quatre objectifs

1) Protéger le sommeil des populations

L'absence de toute restriction concernant l'activité aéronautique de nuit dans l'actuelle réglementation est une lacune surprenante quand on sait que des aérodromes plus importants sont fermés durant une partie de la période nocturne et que les restrictions d'activités sinon leur interdiction pure et simple pendant la nuit aéronautique sont traditionnellement imposées aux usagers d'aéronefs.

Il paraît donc nécessaire dans le souci de préserver le repos et le sommeil des habitants survolés, d'introduire les restrictions qui figurent en II 1-1 et II 1-2.

2) Préserver la qualité de vie des habitants de la vallée de la Viosne et des alentours

Les raisons qui justifient la protection du repos et du sommeil des habitants s'inscrivent dans l'impératif de sauvegarde de la qualité de vie de ceux-ci et rendent nécessaire l'inscription de plages horaires silencieuses durant les week-ends et jours fériés durant lesquelles les habitants peuvent retrouver le paysage sonore naturel de leurs villages, partie intégrante du patrimoine sonore de nos campagnes, dont la sauvegarde a été inscrite par le législateur à l'article L.110-1 du code de l'environnement.

Au demeurant, il est parfaitement légitime d'étendre aux activités aériennes les contraintes auxquelles toutes les autres sources de bruit sont assujetties depuis longtemps s'agissant notamment de garantir à la population un minimum de plages horaires de silence.

3) Donner une valeur réglementaire aux cartes d'approche

Il importe de donner une valeur réglementaire aux règles figurant dans les cartes d'approche établies par les services ad hoc de l'administration qui fixent aux usagers des aérodromes des lignes de conduite respectueuses des populations survolées.

4) Édicter des restrictions particulières pour les appareils particulièrement bruyants

Il conviendrait également de prendre en considération les nuisances particulières tenant au type d'appareil (hélicoptères) ou à leur gabarit en tant que ceux-ci génèrent des nuisances plus importantes.

II. - Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

1. L'activité nocturne

1.-1 Limiter l'horaire d'ouverture de l'aérodrome à la période de 6 heures à 22 heures locales.

1.-2 Interdire les vols VFR et IFR de nuit entre 21h30 et 6h00 et durant la nuit aéronautique, sauf pour motif de sécurité.

2. Restrictions et interdictions imposées à l'activité journalière les samedis, dimanches et jours fériés

Nous préconisons de réglementer l'activité comme suit :

1^e- Les dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs à motorisation thermique.

2^e- Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanche et jours fériés de 15 à 16 heures et après 19 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs non basés ou non équipés de silencieux ou non-inscrits sur la liste.

3^e- Sont interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions de classe D selon la classification CALIPSO.

4^e- A l'issue du délai d'un an suivant la publication du nouvel arrêté, seront interdits de vol durant les samedis,

dimanches et jours fériés les avions non classés selon la classification CALIPSO.

5^e- Les hélicoptères effectuant des vols touristiques ou d'entraînement de moins d'une heure sont interdits de vol durant les samedis avant 9 heures, de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés avant 10 heures, de 12 à 16 heures et après 19 heures.

3.- Restrictions et interdictions imposées à l'activité en général

Tous les aéronefs effectuant des vols à l'atterrissage ou au décollage doivent respecter les circuits de piste publiés ainsi que les consignes d'approche définies dans la documentation aéronautique en vigueur notamment la VAC (Visual Approach Chart).

Ils doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores enregistrées et mesurées selon une échelle de bruit d'émergence.

4. - Restrictions et interdictions imposées en fonction du type d'appareil

4-1 Masse des appareils

Nous proposons d'interdire au décollage et atterrissage les vols d'aéronefs à motorisation thermique de plus de 12 tonnes.

4-2 Hélicoptères

Nous proposons d'interdire de décollage et atterrissage les hélicoptères effectuant des vols touristiques de moins de 30 minutes.

Nous proposons de réserver les vols d'hélicoptère d'école ou d'entraînement aux hélicoptères basés de masse inférieure ou égale à 5 tonnes.

En conclusion

L'ensemble de ces propositions nous paraît donc indispensable pour que les territoires survolés bénéficient d'une réelle protection contre les nuisances aériennes et s'inscrit dans l'objectif assigné au gouvernement d'œuvrer dans ce sens.

Il suppose également bien entendu, la mise en place d'un dispositif de surveillance vigilant incluant notamment la généralisation de l'usage des transpondeurs permettant le traçage des trajectoires aériennes ainsi que la prévention des nuisances par l'obligation d'équiper les appareils de silencieux.

Pour réduire les nuisances restons mobilisés !

Les décisions récentes du gouvernement notamment dans le cadre de la loi « Climat et résilience » en 2021 et les hypothèses de développement de l'activité aérienne, ont mis à bas les illusions de ceux qui pensaient qu'un monde plus respectueux de l'environnement et de la santé des populations pouvait naître après la pandémie COVID.

C'est en restant mobilisés pour défendre les actions permettant de réduire les pollutions sonore et chimiques de l'activité aérienne que nous réussirons ensemble à maintenir le cadre de vie que nous avons choisi.

Le plafonnement de l'activité et la réduction importante des vols de nuit de l'aéroport de Roissy sont nécessaires comme déjà décidé sur d'autres aéroports européens.

Au niveau local, **il est indispensable d'encadrer réglementairement de façon plus stricte l'activité de l'aérodrome** pour notamment laisser le temps de relancer la dynamique d'actions correctives volontaires avec les usagers tout en protégeant les populations.

Pour défendre le droit légitime des populations à la préservation de leur environnement et leur cadre de vie, la mobilisation des populations et des élus sera encore déterminante aux côtés de la DIRAP pour faire mettre en place les moyens de maîtrise des nuisances.

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

Le président



Le secrétaire



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°:-----
