



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Assemblée Générale Ordinaire 9/03/2018





L'avenir sera ce que vous en ferez !

**Bienvenue et merci de votre
présence.**

Le Bureau:

**JM Buteux, R Buteux, MJ Krémer,
S Arjakovsky, M Batard, Ch Bouillon,
JDeslandes, HGohin, D Krémer, Ph Noel**



Remerciements

- Remerciement à la municipalité de Génicourt de nous accueillir de nouveau pour l'AG.
- Merci aux élus qui participent à notre assemblée générale, d'autres nous ont informé d'engagements qui ne leur permettaient pas d'être parmi nous.



Ordre du jour

- Rapport moral année 2017 (JMB)
- Rapport financier 2017 et Budget prévisionnel 2018 (JMB)
- Quitus sur rapports
- Election du Conseil d' Administration
- Objectifs 2018 (JMB)

- Projet ADP de « passage pistes à 35 tonnes » (JMB)
- Mesure du bruit: résultats 2017 (MB)
- Carte pédagogique et traces radars (JMB)

- Questions diverses



Rapport moral



Objectifs 2017

Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.

➤ LOCAL

- Veille et information de la population
- Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires
- Promouvoir et suivre l'utilisation carte pédagogique « circuits ».
- Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Cormeilles pour réduire nuisances (actuelles, potentielles).
- Préparer une action juridique pour réduire les nuisances (circuits de piste, activité d'affaire)



CCE de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

- **CCE du 23 janvier 2017**
 - **Information ADP projet passage piste à 35T: éléments partiels**
 - **Présentation Dirap: craintes et demandes des riverains**
 - **Activité aérodrome 2016: - 9% vs 2015**
 - **Présentation suivis trajectoires aviation légère « chevelus »**
 - **Bilan réclamations**
- **Campagne mesure de bruit avec Bruitparif juin 2017 (3 semaines)**
 - **mesures en parallèle avec station ADP**
 - **but: avoir mesures de bruit détaillées pour comparaison avec celles de ADP; comparaison mesures avec celle de station Dirap.**



Campagne mesures avec Bruitparif

(juin 2017)

- Mesures pendant le salon du Bourget avec appareils détournés sur Pontoise/Cormeilles en Vexin.
- Stations de mesure installées à Gérocourt
- Bruitparif: station différenciant bruit aérien des autres bruits
- Mesure pour chaque avion; léger, d'affaire, commercial (Roissy)

Objectif: vérifier les mesures d'ADP, par type d'appareil, dans le cadre du projet ADP d'augmentation du trafic aviation d'affaire.



CCE de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

➤ CCE du 13 novembre 2017

- **Projet ADP passage piste à 35T: pas d'avancée (organisation)**
- **Présentation Dirap: suivi avions légers via sys.Flarm et Flyradar 24**
- **Activité aérodrome 2017 sur 8 mois: + 15% vs 2016**
- **Présentation suivis trajectoires aviation légère « chevelus »: écart entre suivi DGAC et observations riverains.**
- **Bilan réclamations: décevant! Réclamations non traitées.**



Activité Pontoise/Cormeilles en Vexin

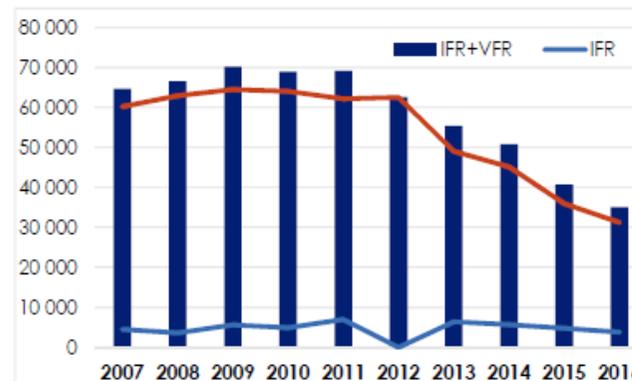
CCE 13/11/2017



2. ACTIVITÉ ANNUELLE DU TRAFIC DE L'AÉRODROME TRAFIC DE 2007 À 2016

	IFR		VFR		IFR+VFR %		Δ Volume
	mvts	% n/n-1	mvts	n/n-1	mvts	n/n-1	
2 007	4 497		60 182		64 679		
2 008	3 608	- 19,8	62 894	4,5	66 502	2,8	1 823
2 009	5 600	55,2	64 512	2,6	70 112	5,4	3 610
2 010	4 901	- 12,5	64 053	- 0,7	68 954	- 1,7	- 1 158
2 011	6 965	42,1	62 176	- 2,9	69 141	0,3	187
2 012	ND		62 524	0,6	62 524	- 9,6	- 6 617
2 013	6 370		49 013	- 21,6	55 383	- 11,4	- 7 141
2 014	5 680	- 10,8	45 131	- 7,9	50 811	- 8,3	- 4 572
2 015	4 754	- 16,3	35 926	- 20,4	40 680	- 19,9	- 10 131
2 016	4 049	- 14,8	32 712	- 8,9	36 761	- 9,6	- 3 919

- ❑ En 2016, le trafic régresse (- 9,6 %).
- ❑ Pointe historique (depuis janvier 2007) : 70 112 mvts (hors transit) en 2009
- ❑ Forte chute du trafic depuis la fermeture du Point de Passage Frontalier



✓ Données de trafic issues de SNARP



Activité Pontoise/Cormeilles en Vexin

CCE 13/11/2017



3. ACTIVITÉ ANNUELLE DÉTAILLÉE DU TRAFIC DE L'AÉRODROME DE 2016 À 2017

	IFR			VFR			IFR + VFR		
	2016	2017	% mvts	2016	2017	% mvts	2016	2017	% mvts
Janvier	158	245	55,5	1 205	1 752	45,4	1 363	1 997	46,5
Février	220	302	37,6	934	2 299	146,3	1 153	2 601	125,6
Mars	210	366	74,5	874	3 752	329,4	1 083	4 118	280,1
Avril	348	327	- 6,0	3 504	3 806	8,6	3 851	4 133	7,3
Mai	334	394	18,1	3 427	3 761	9,8	3 760	4 155	10,5
Juin	547	501	- 8,3	3 342	3 780	13,1	3 888	4 281	10,1
Juillet	366	357	- 2,5	4 425	3 280	- 25,9	4 791	3 637	- 24,1
Août	261	263	0,8	2 885	2 426	- 15,9	3 146	2 689	- 14,5
Septembre	442	566	28,0	3 929	3 465	- 11,8	4 371	4 031	- 7,8
Octobre	480			3 678			4 158		
Novembre	369			2 605			2 974		
Décembre	315			1 906			2 221		
Total	4 049	3 321		32 712	28 321		36 761	31 642	
Total	2 884	3 321	15,1	24 524	28 321	15,5	27 408	31 642	15,4

Augmentation de 15%

✓ Données de trafic
issues de SNARP



CCE de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin

Rappel: Ne pas hésiter à faire des réclamations Elles permettent de faire noter les survols anormaux par la DGAC qui peut intervenir auprès des usagers.

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.



Objectifs 2017

Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.

➤ NATIONAL et EUROPEEN

- Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG pour réduire nuisances (actuelles, potentielles).
- Participation aux groupe de travail relatifs à réduction nuisances de Roissy CDG (vols de nuit, une autre organisation des approches)
- En coordination avec UFCNA, UECNA: travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.



Limiter nuisances de Roissy CDG

Trajectoires d'approche et Vols de nuit de Roissy

- **DIRAP membre de la CCE Roissy CDG**
- **GT Vols de nuit du 5 mai 2017: réunion technique**
 - Configuration préférentielle
 - Entre 0h30 et 5h : face à l'est , 40 décollages et 15 atterrissages/J
- **Réunion Associations Roissy mai 2017**
 - Action juridique PPBE...
 - Discussion configuration préférentielle, descente continue: pas de position des associations car forcément divergentes.
- **CCE Roissy du 28 juin 2017**
 - Mise en œuvre descentes douce cœur de nuit: à 65%
 - Bruit singulier Airbus A320: 50% A 320 équipés, objectif 70% novembre 2017
 - Projet extension activité FEDEX



Limiter nuisances de Roissy CDG

Trajectoires d'approche et Vols de nuit de Roissy

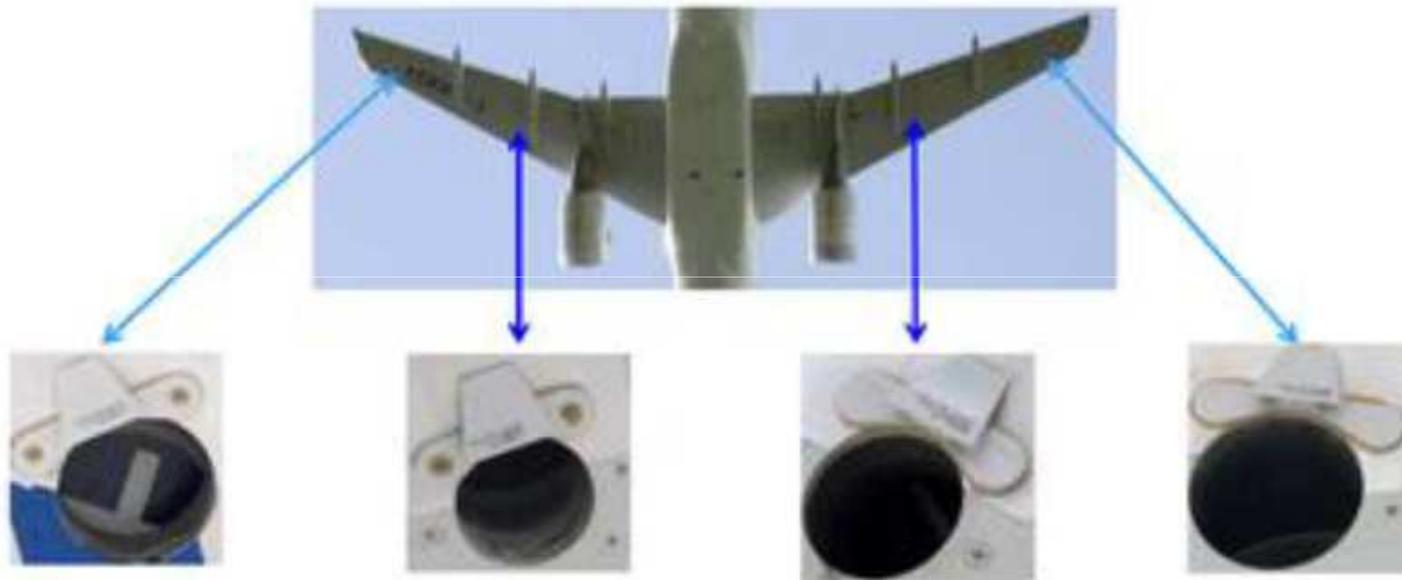
- **CCE Roissy: GT vol de nuit 24 novembre 2017: bilan**
 - Groupe de Travail Vol de nuit remplacé par comité permanent de CCE
 - Avis associations: lieu de concertation active reconnu **MAIS peu** d'avancées pour réduire les nuisances.
 - Test projet descente continue 24/24h début 2018 pour faisabilité juin 2018.

- **CCE Roissy du 8 décembre 2017**
 - Bruit singulier Airbus A320: **79%** A 320 équipés.
 - Descentes douce la nuit: **66%** réalisées (concerne env. 15 vols...)
 - Configuration préférentielle face à l'est 0h30 à 5h (40décol. 15att.)
 - Edition et diffusion guide juridique / nuisances sonores aéroport CDG: pour meilleurs respect par les compagnies



SIFFLEMENT DES AIRBUS A320

Réduction sifflement 8dB avec équipement de déflecteurs



Source CR AG ADVOCNAR Février 2014

CCE 8 décembre 2017: 79% appareils équipés et objectif 84% à moyen terme.



En relation avec UFCNA

Union Française Contre Nuisances Aéronefs

- Dirap membre du conseil d'administration et commission aviation légère
- Plaquette présentation UFCNA
- **Aviation Légère:**
- Echanges bonnes pratiques pour la mise en œuvre des CCE et actions de réduction de nuisances/ Suivi Calipso.
- **Aviation Générale:**
- Action auprès Conseil D'Etat: non application par la France directive PPEB (plan exposition au bruit), dont Roissy.
- Reconnaissance UFCNA comme interlocuteur diverses instances.



Rapport moral

Approbation?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



Rapport financier



Les recettes 2017

ADHESIONS		1 490 €
SUBV COMMUNES		1 707 €
SUBVENTION DEPT		830 €
INTERETS CE		147 €
TOTAL RECETTES		4 174 €



Les dépenses 2017

AFFRANCHIS.	438,00
ASSURANCES	137,22
COTIS. A. A.	225,00
COMM.population	692,00
HONORAIRES	1500,00
DIVERS	
DOCUMENT.	
FOURN.BUR.	23,65
FRAIS BANC	105,70
FRAIS DEPL.	11,05
FRAIS RECEP.	31,00
MATERIEL	
PUBLICITE	
TELEPH.INT.	17,99
VIR.CAISSE	
DEPENSES	3182



Le résultat 2017

TOTAL RECETTES	4 174 €
TOTAL DEPENSES	3 182 €
BILAN	992 €



L'AVOIR DE L'ASSOCIATION

au 31/12/2017

SOLDE COMPTE CHEQUE FIN 2017	7774
SOLDE COMPTE EPARGNE FIN 2017	19749
SOLDE FIN 2017 AG	27523



Budget prévisionnel 2018

DEPENSES 2018		RECETTES 2018	
AFFRANCHIS.	775,00 €	ADHESIONS	1 520 €
ASSURANCES	145,00 €		
COTIS. A. A.	225,00 €	SUBV COMMUNES	2 100 €
COMM.population	2 000,00 €		
HONORAIRES	750,00 €	SUBVENTION DEPT	830 €
DIVERS	- €		
DOCUMENT.	- €	INTERETS CE	200 €
FOURN.BUR.	- €		
FRAIS BANC	105,00 €	REPRISE PROV.	- €
FRAIS DEPL.	- €		
FRAIS RECEP.	- €		
MATERIEL	400,00 €		
PUBLICITE	- €		
TELEPH.INT.	250,00 €		
VIR.CAISSE	- €		
TOTAL DEPENSES	4 650,00 €	TOTAL RECETTES	4 650,00 €



Compte rendu 2017

- Remerciement aux **130 adhérents** et aux associations, répartis sur **32 communes**, pour la confiance qu'ils nous témoignent, ainsi qu'aux **14 mairies et au Conseil Général** du Val d'Oise pour leur soutien.
- **Les recettes et dépenses sont inférieures à nos prévisions.**
Les dépenses de fonctionnement prennent en compte des **honoraires** concernant les mesures de bruit réalisées par Bruitparif.
- De ce fait le résultat de l'année 2017, affiche un **solde comptable positif de 992 €.**
- Le niveau des adhésions est en réduction par rapport à 2016, **l'avoir en fin d'exercice est de 27 523 €, stable.**
- Le budget prévisionnel 2018, est présenté pour approbation. Un accent sera donné en 2018 sur la communication aux populations notamment pour informer sur le projet d'ADP de modification de la masse admissible des pistes (de 17 T à 35 T).



Rapport financier

Quitus : OUI ? NON ?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



Election du Conseil

Le Conseil:

JMButeux, RButeux, MJKrémer, Ch Bouillon,
SArjakovsky, MBatard, , JDeslandes,
HGohin, DKrémer, Ph Noel.



Election du Conseil

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



Objectifs 2018

Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.

➤ 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 Permanent de CCE Cormeilles** pour réduire les nuisances (actuelles, potentielles).
- Préparation d'une action juridique pour faire réduire les nuisances (circuits de piste, activité d'affaire)

➤ NATIONAL et EUROPEEN

- **Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG** pour réduire nuisances (actuelles, potentielles).
- Participation aux groupe de travail relatifs à réduction nuisances de Roissy CDG (vols de nuit, une autre organisation des approches)
- En coordination avec UFCNA, UECNA: travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.



Focus

- Limite environnementale 17 Tonne (Projet passage des pistes à 35 T)
- Mesure du bruit: résultats 2017 (MB)
- Carte pédagogique et traces radar des vols (JMB)



Projet ADP de « passage pistes à 35 tonnes »



Situation actuelle

- Actuellement notes DGAC de 1980 et 1986:
 - Masse au décollage limitée à 17 T
 - Nombre sièges limité à 25
 - Exploitation lignes régulières autorisé.
 - Activité hélicoptère autorisée aux basés
 - Activité de nuit autorisée



Rappel: Charte du PNR

Paragraphe élaboré par la CCE (octobre 2005) et présenté dans dossier enquête publique PEB 2005

Charte du PNR:

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.



Présentation ADP janvier 2017

Restrictions et grands principes

Aujourd'hui, la plateforme est interdite à tous les aéronefs dont la MTOW (masse maximale au décollage) est supérieure à 17 tonnes. Il s'agit d'une limite environnementale.

Des études sur la piste 05/23 ont été menées début 2016 par le laboratoire du Groupe ADP pour déterminer les limites d'acceptabilité des pistes. L'objectif de cette étude est de déterminer les conditions d'admissibilité de certains aéronefs.

Evolution projetée – augmentation raisonnable – Etude à approfondir.

Dans l'hypothèse d'une reprise du trafic IFR sur Pontoise, et en tablant sur 2 vols commerciaux par jour, la projection de trafic d'ici 30 ans pourrait s'élever à 60 000.

La part de vols IFR représenterait alors 13,3% du trafic total, contre 7,5% aujourd'hui.

	2014	2024	2031
Trafic total	50 811	56 000	60 000
Trafic IFR	3 810	6 000	7 000
Trafic VFR	47 001	50 000	53 000

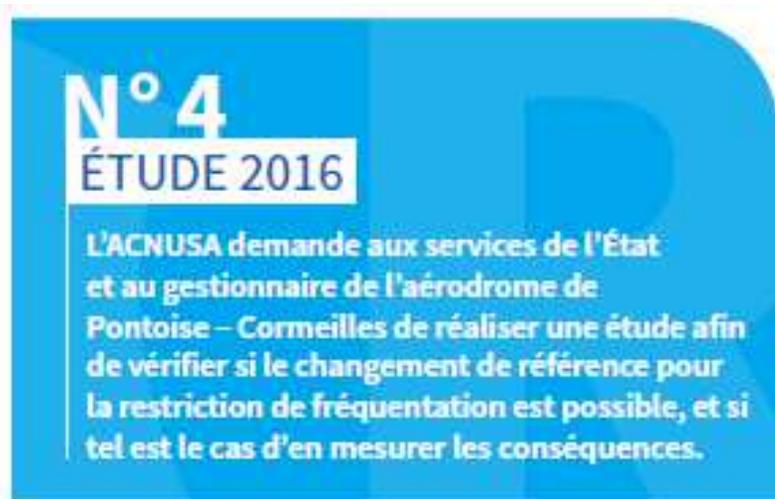
Mais au PEB 2005 on prévoyait 20 000 mvts d'Affaire!



Le lobbying de ADP

Auprès de la DGAC : remerciements du PDG d'ADP à la DGAC pour l'aide au lobbying (propos Salon Paris Air Expo 2016)

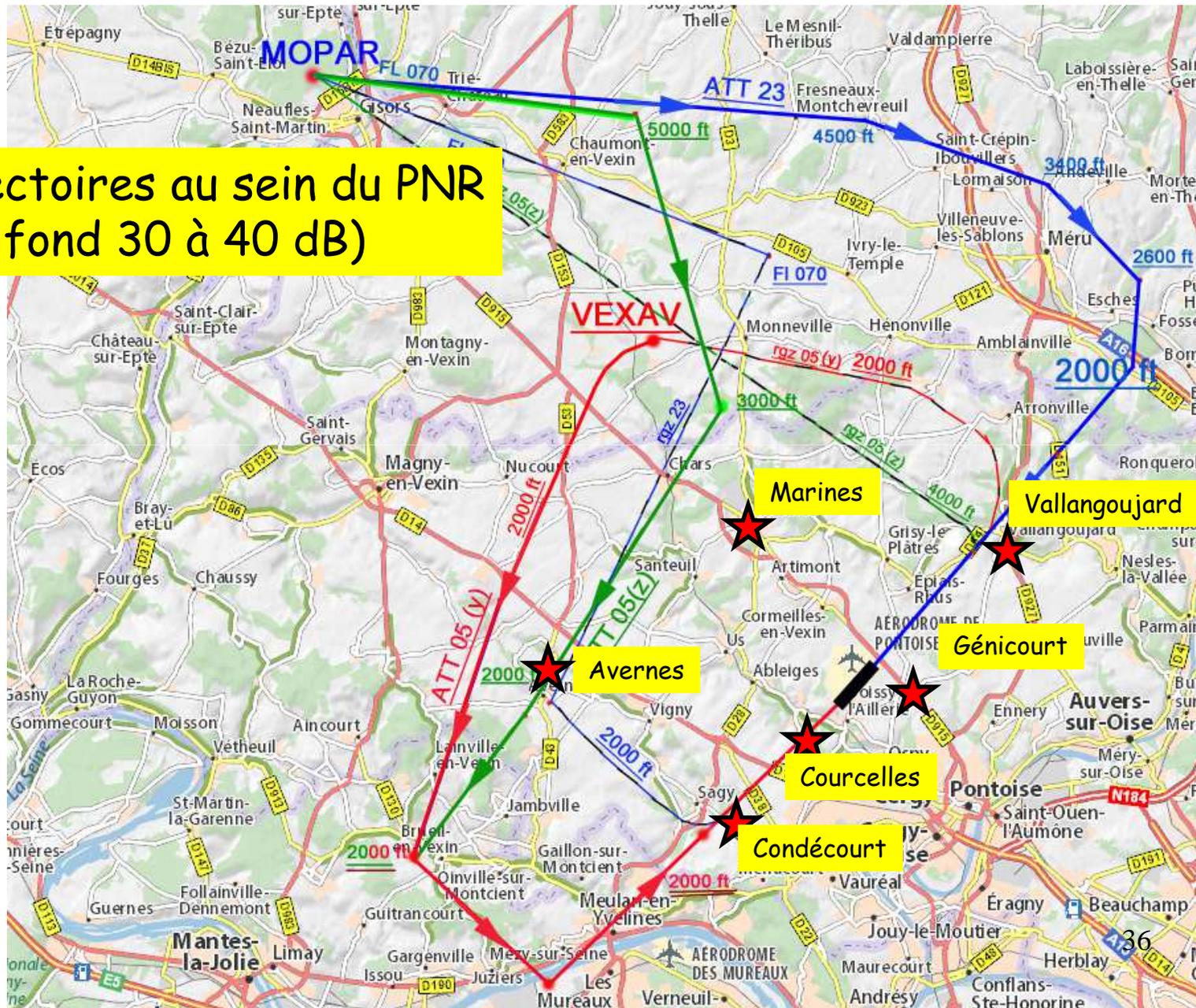
Auprès de l'ACNUSA (« Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires ») : en référence à Cannes - Mandelieu, proposition de modifier (à la demande de ADP) la limitation 17T par une limitation du niveau sonore. (rapport activité 2016)





Les trajectoires d'approche

Des trajectoires au sein du PNR
(bruit de fond 30 à 40 dB)





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.



Ce que veulent les riverains

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.

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).



Mesures de bruit

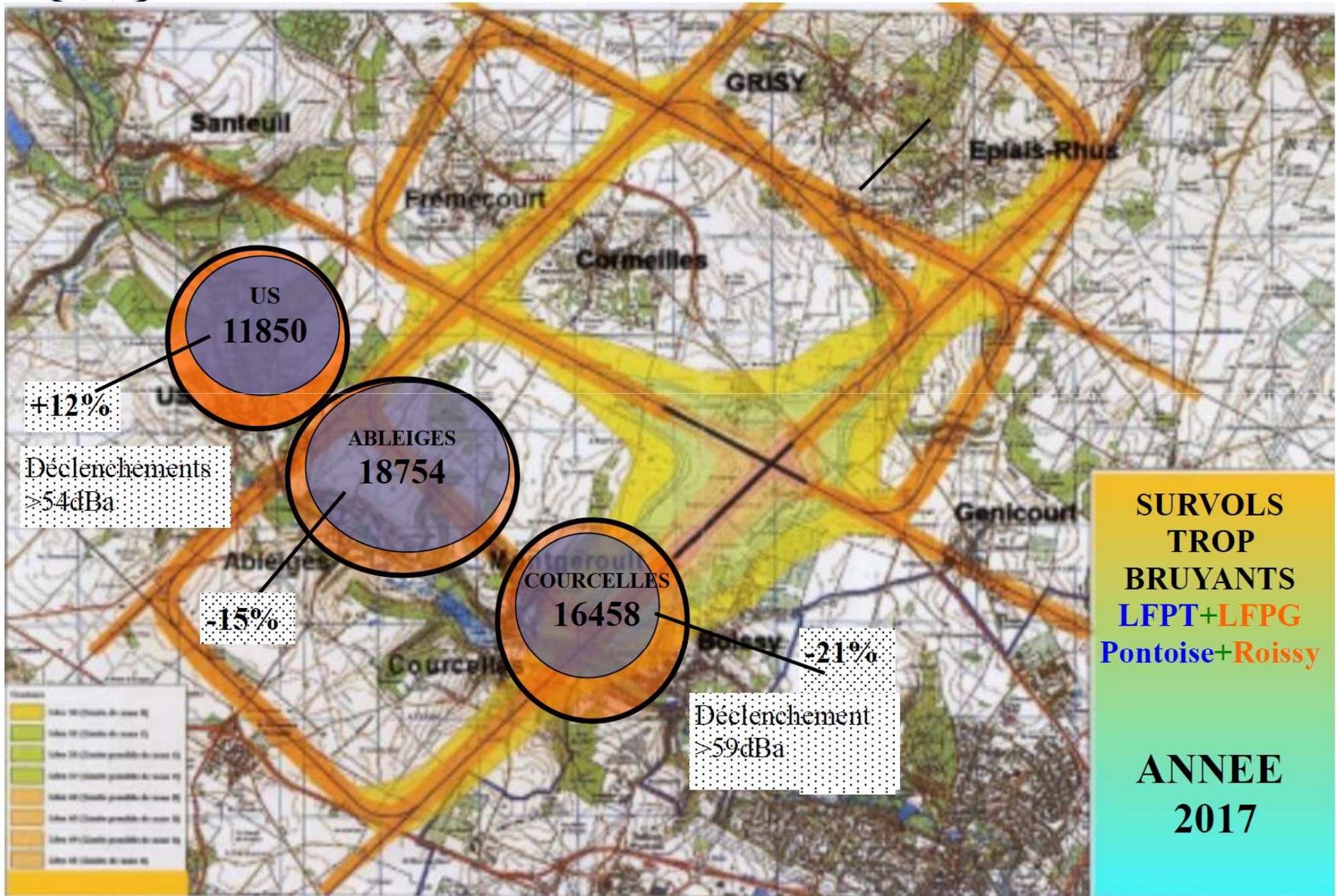


Le bruit en 2017 (année)

Village	Nombre de survols trop bruyants
Courcelles	16 450 (-22%)
Ableiges	18 750 (-15%)
Epiais Rhus	ND
Us	11 850 (+16%)
	Extrapolation annuelle des mesures réalisées (dont Avions Roissy)

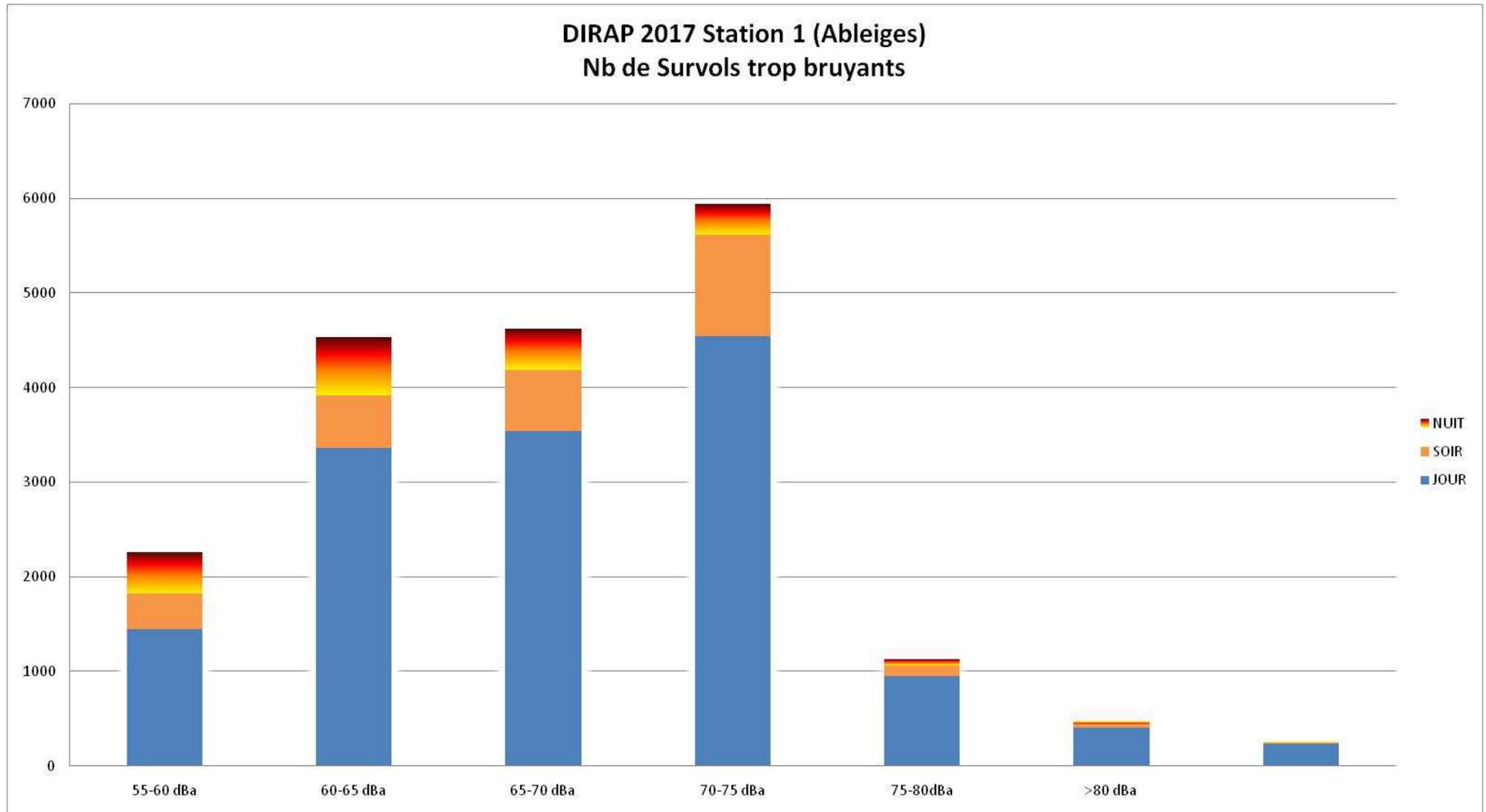


Mesures de bruit



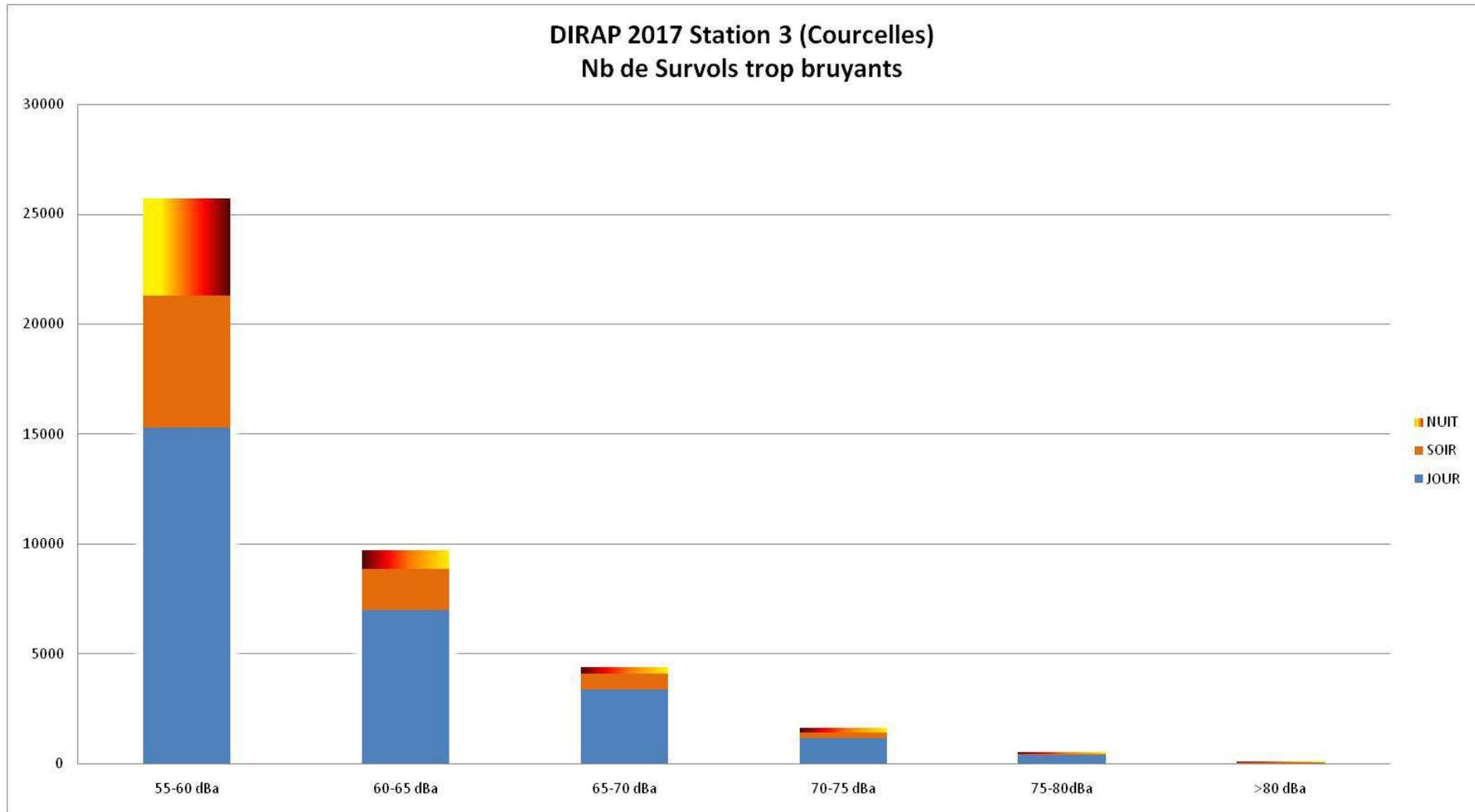


Mesures sur Ableiges



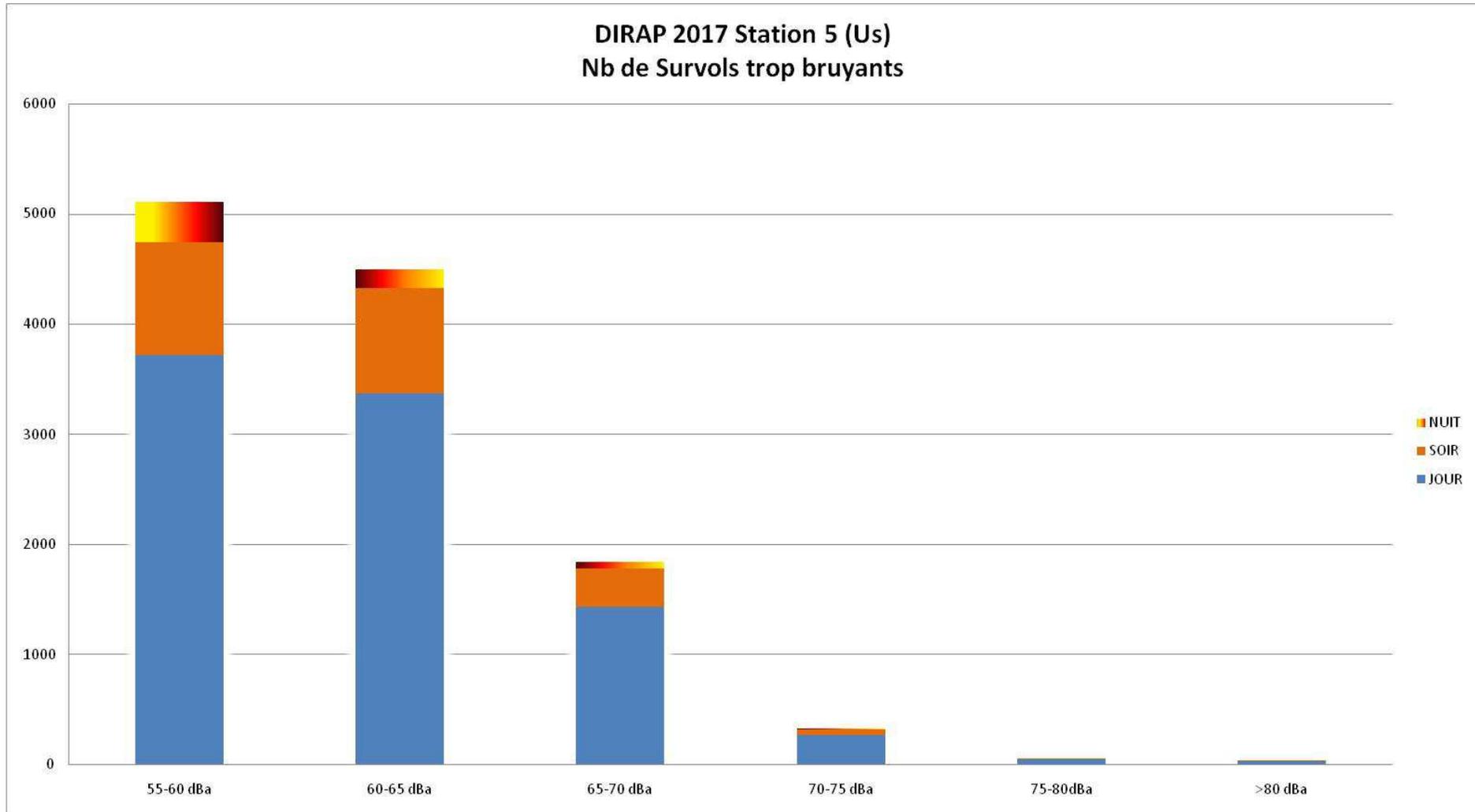


Mesures sur Courcelles





Mesures sur Us





Carte pédagogique

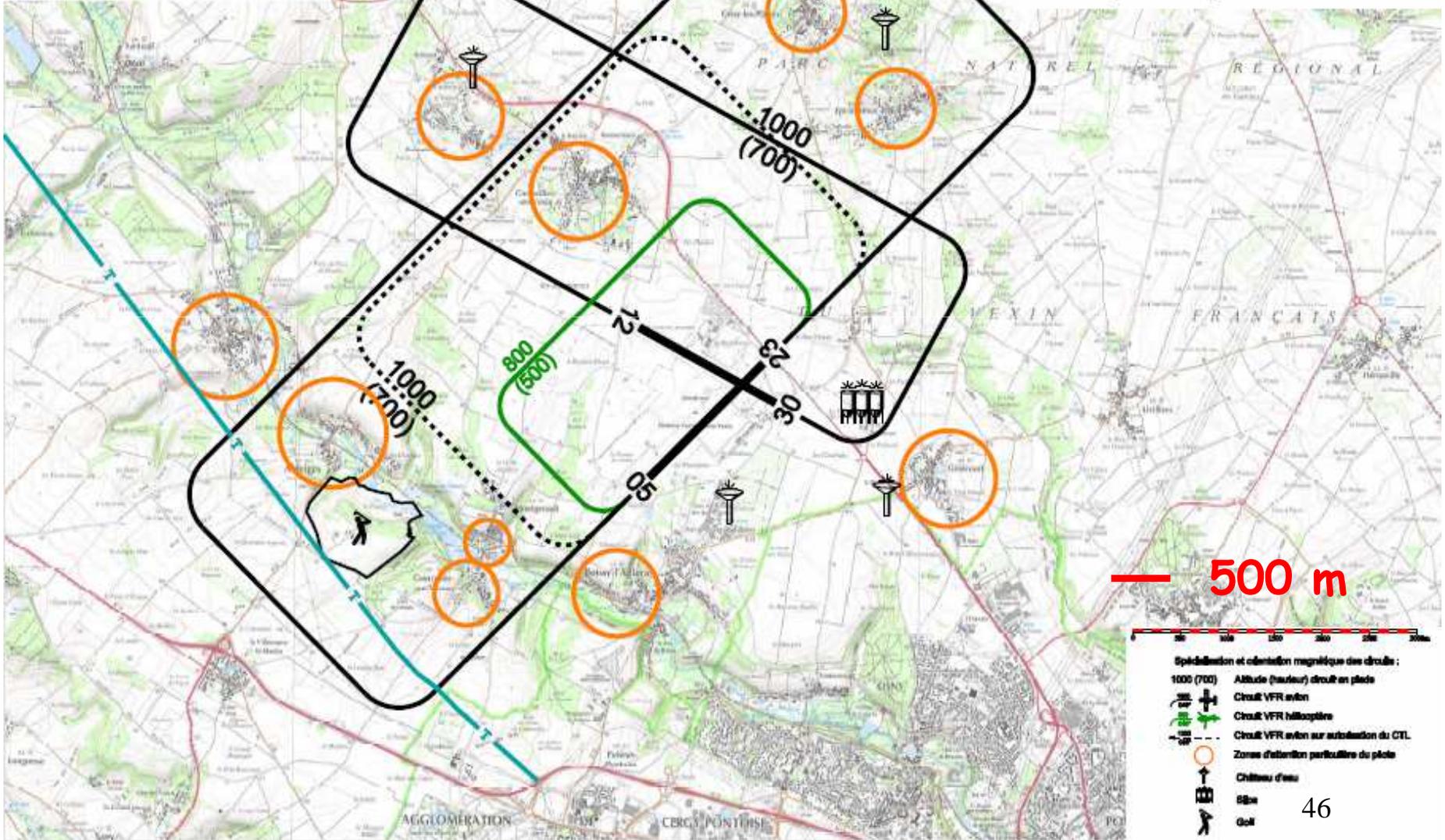


CIRCUITS EN VOL DE L'AERODROME
DE PONTOSE CORNELLES EN VEIXIN



Edition Sept 2012

SCAN 25 ©
© IGN - Paris - année 2007
Reproduction interdite
Protocole MAAPRAT-MEDDTL-IGN



Carte pédagogique
Cette carte n'a pas pour objet
de se substituer à la carte VAC
publiée par le SIA

— 500 m

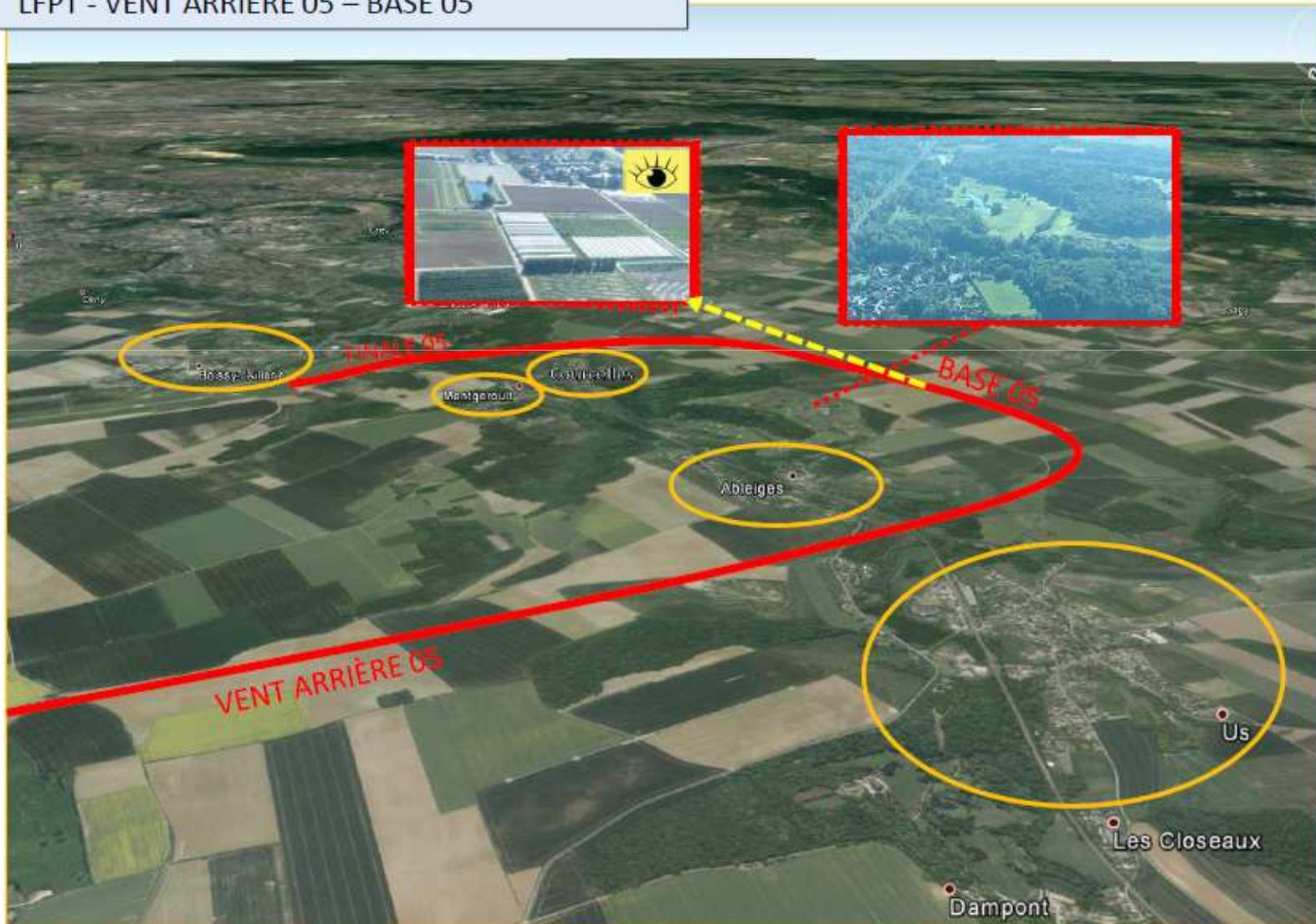
- Spécification et cotation magnétique des circuits :
- 1000 (700) Altitude (hauteur) circuit en pieds
 - Circuit VFR avion
 - Circuit VFR hélicoptère
 - Circuit VFR avion sur autorisation du CTL
 - Zones d'attention particulière du pilote
 - Château d'eau
 - Gare
 - Golf



Amélioration carte pédagogique

CCE 23/01/2017 et 13/11/2017

LFPT - VENT ARRIERE 05 – BASE 05





Amélioration carte pédagogique

CCE 23/01/2017 et 13/11/2017

Distribuée aux aéroclubs de l'aérodrome.

Mais

Pas disponible aux pilotes non basés, d'où la demande de la Dirap de préciser la carte VAC officielle et disponible pour tous.



Chevelus

(traces radar des avions en tour de piste)



Chevelus

Lors de la CCE du 13/11/2017, la DGAC a présenté les chevelus des trajectoires sur des journées choisies par la Dirap.

Ces chevelus ont été contestés car ils divergeaient des ressentis par les riverains notamment sur Génicourt.

L'analyse des documents transmis a permis de constater que la DGAC a réduit la zone d'attention représentée sur Génicourt, Ce qui diminue artificiellement les survols (chevelus) sur cette zone.

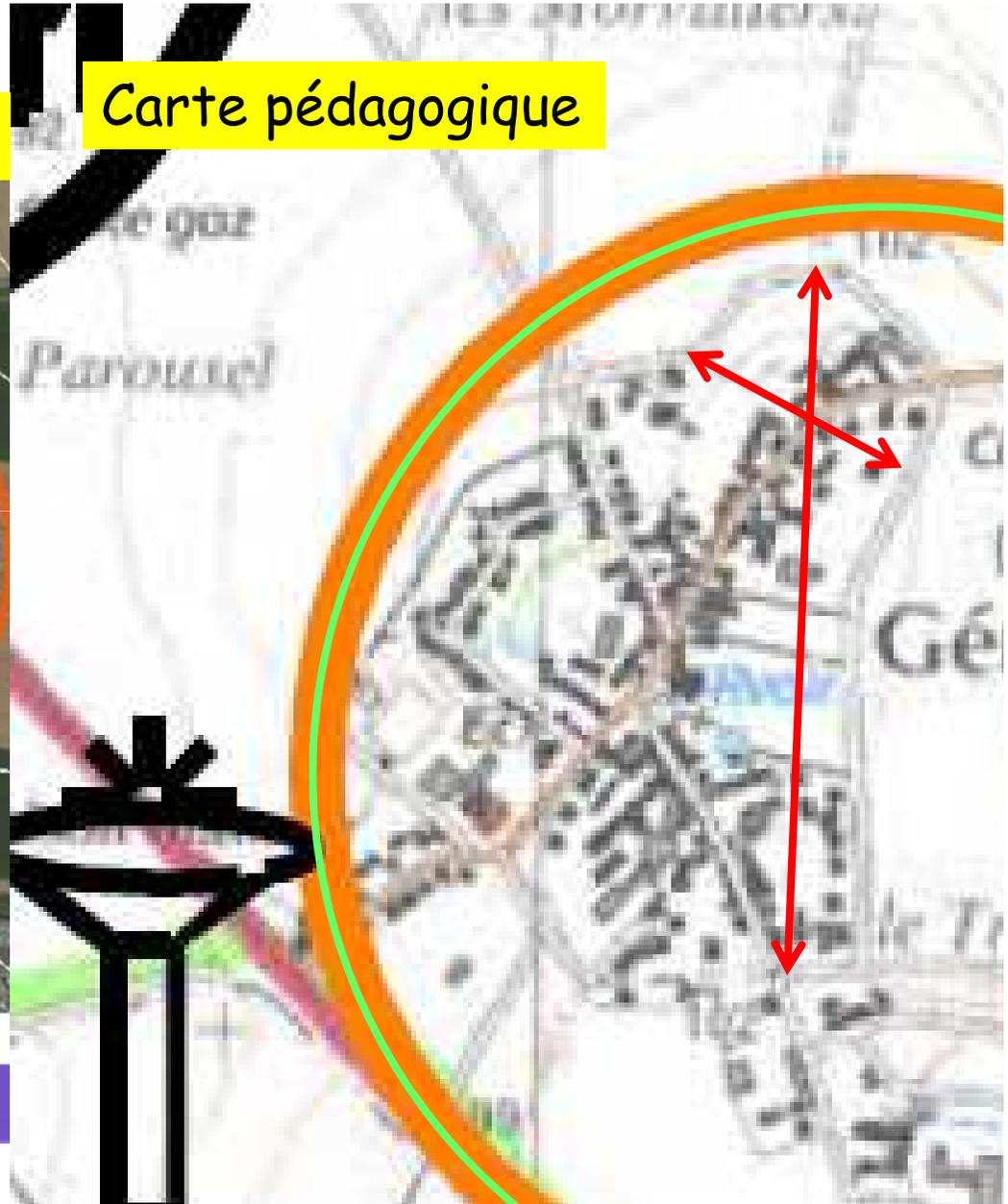
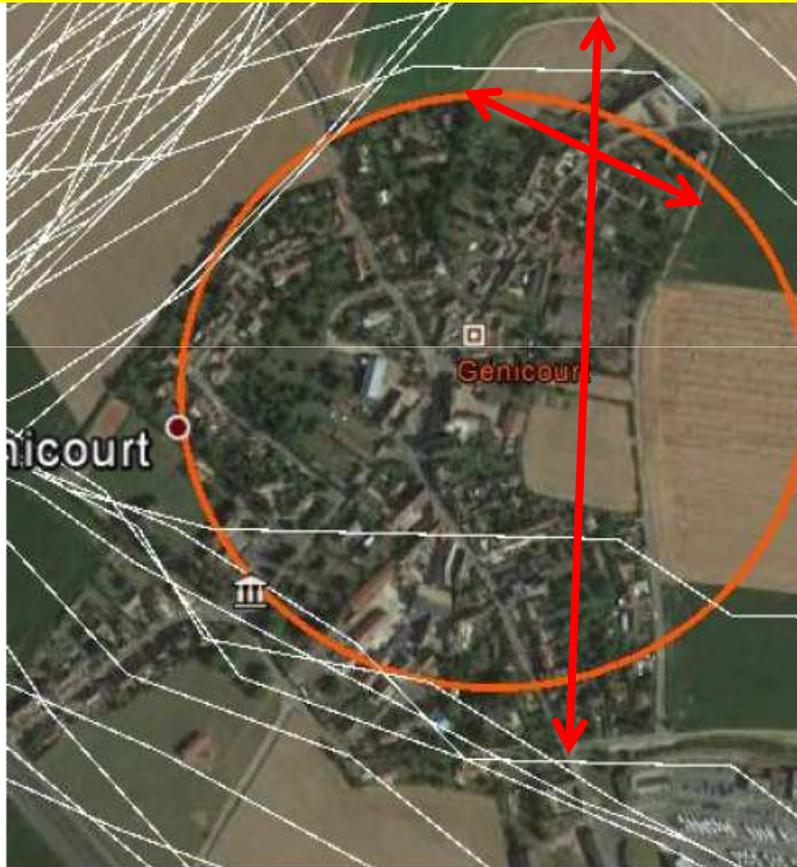
La DIRAP va intervenir pour faire constater cette incohérence et demander une information plus « transparente » transmise avant la CCE pour être plus efficaces.



Chevelus

ZOOM GENICOURT 19 FEV
Présentation DGAC 13/11/17

Carte pédagogique



100 m





Chevelus avec zone d'attention réelle

ZOOM GENICOURT 19 FEV

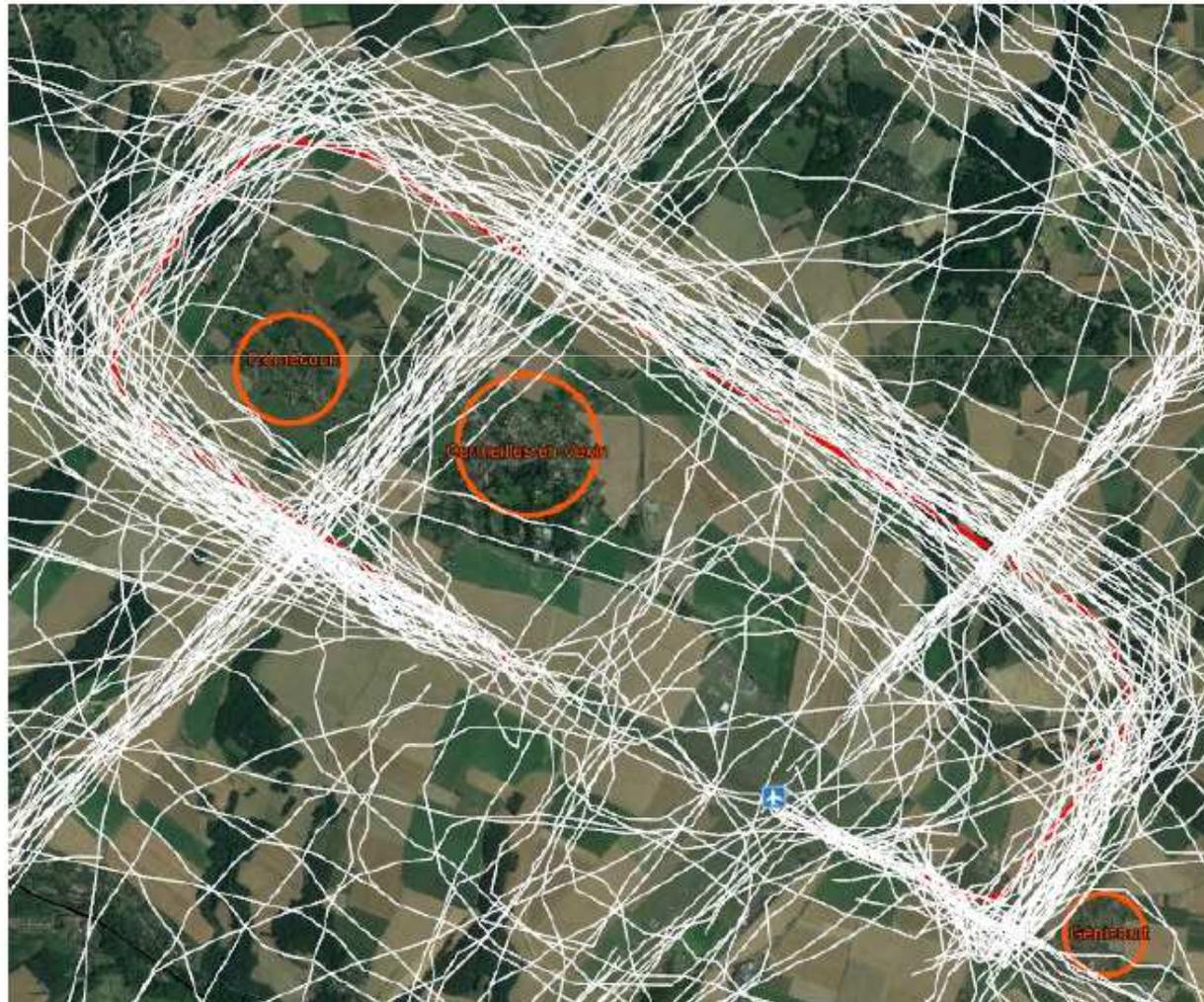


Direction Générale



19 FEVRIER

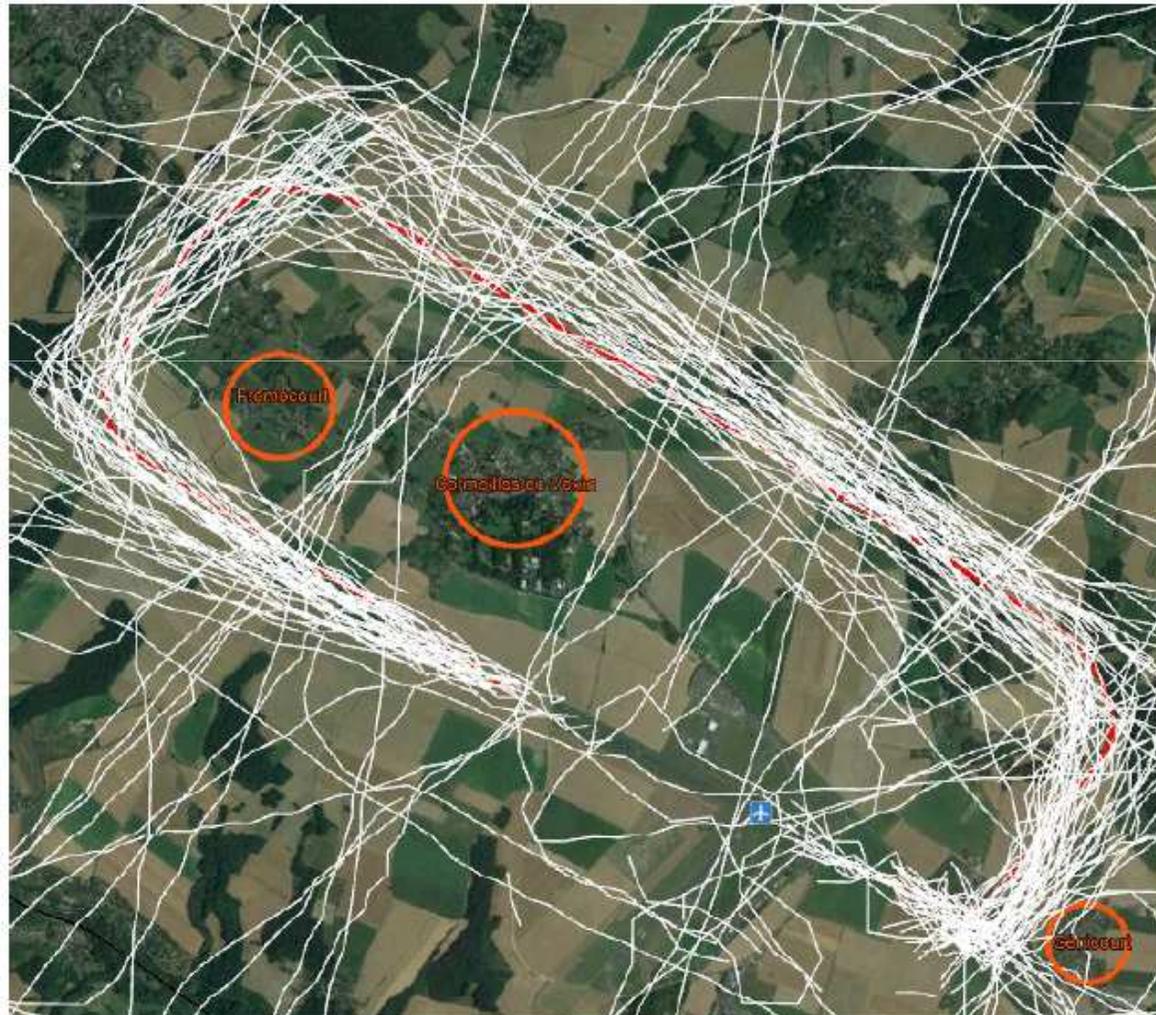
Chevelus





17 MARS

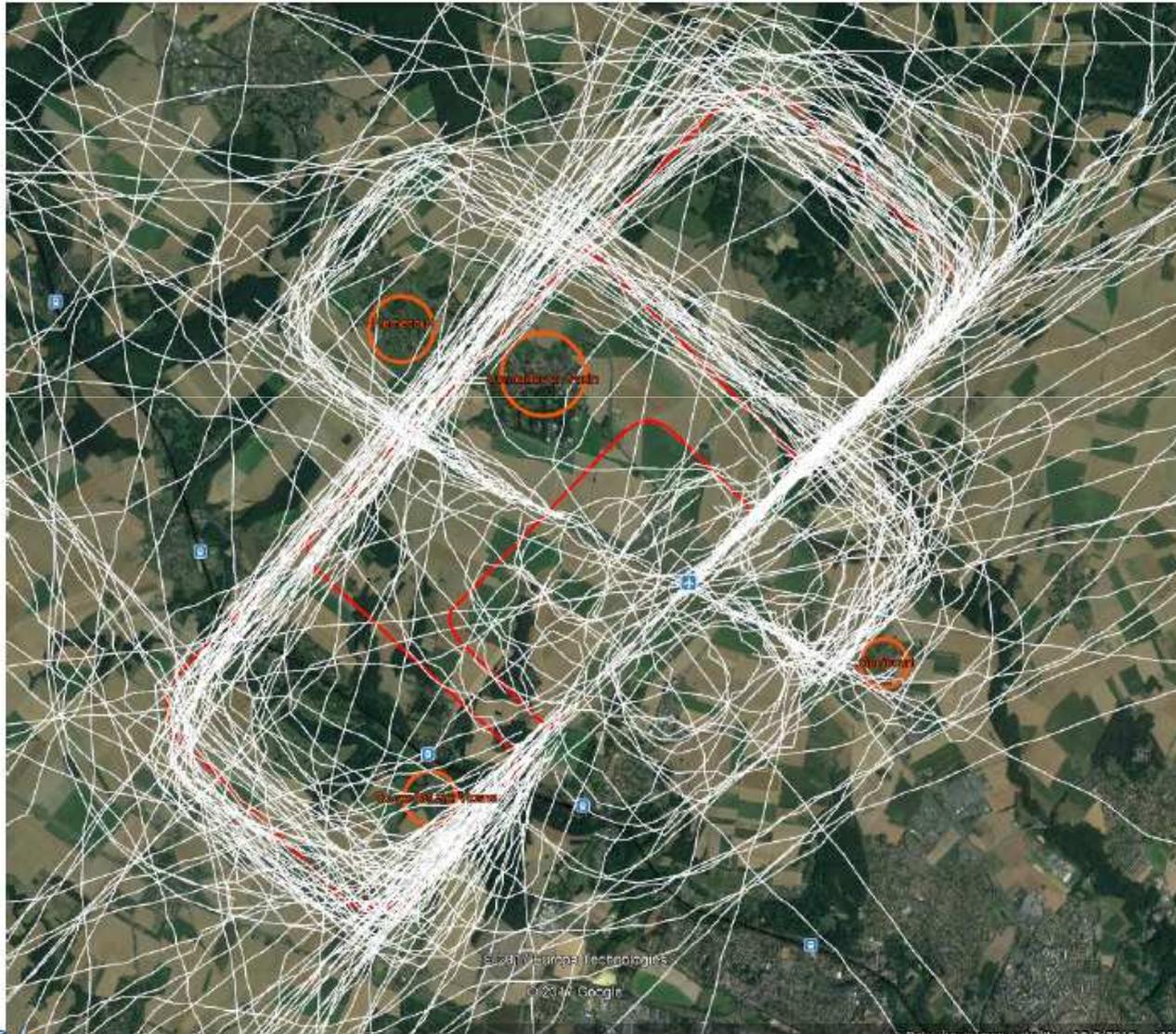
Chevelus





Chevelus

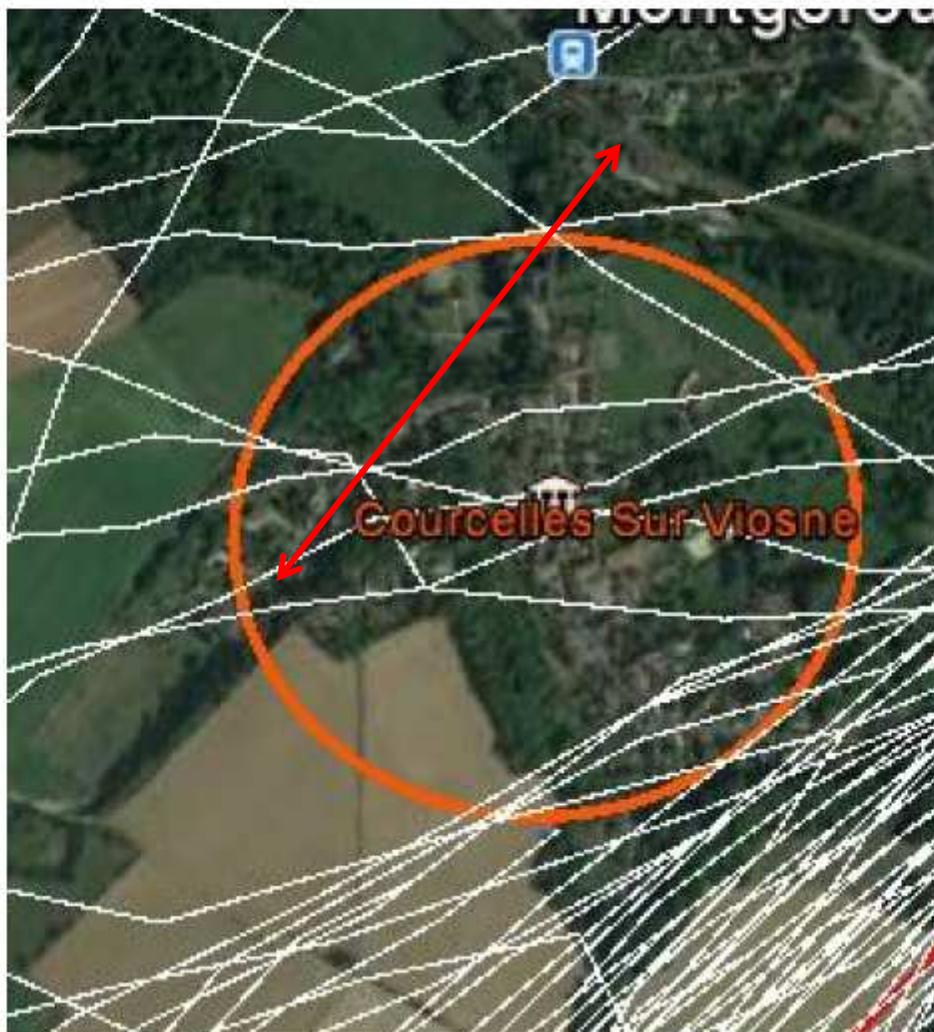
23 JUIN PISTE 05/23





Chevelus

1 COURCELLES 23 JUIN





Questions diverses



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Merci pour votre attention !



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Annexes



Projet ADP de « passage pistes à 35 tonnes »



Activité et nuisances

Ce que nous avons compris:

- ADP et DGAC pensent que l'on peut mieux maîtriser les nuisances sonores en fixant une limite de bruit émis par les avions plutôt que de fixer une limite de masse au décollage.

Ce que craignent les riverains:

- Que les nuisances sonores augmentent si l'activité augmente et si le bruit émis des avions n'est pas suffisamment faible

Ce que veulent les riverains:

- 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

Contexte:

- Nous ne connaissons pas l'activité d'affaire actuelle en termes de types d'appareils, de nombre de mouvements, de bruit émis par chaque appareil.
- Nous avons seulement une information du nombre de vol IFR.

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

Ce que nous avons compris:

- Un texte réglementaire fixera la limite de bruit des avions admis sur l'aérodrome.
- Avions concernés : turboréacteurs.

Ce que craignent les riverains:

- Que la limite de bruit soit plus élevée que les nuisances actuelles: actuellement 3000 mouvements à plus de 70 dB
- Que la limite de bruit ne soit pas respectée.

Ce que veulent les riverains:

- 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.
- Que l'ensemble des nuisances ne dépassent pas les nuisances actuelles, ou idéalement, diminuent.



Nuisances des avions futurs: cas turbopropulseurs

Ce que nous avons compris:

- On ne peut pas réglementairement fixer via classification une limite de bruit des avions turbo propulseurs
- Exemple Cannes: des turbopropulseurs avec limite de masse MAIS très bruyants.

Ce que craignent les riverains:

- Que l'activité des turbopropulseurs augmente avec l'activité d'affaire
- Que les nuisances augmentent.

Ce que veulent les riverains:

- Fixer une limite de bruit aux turbo propulseurs basée sur les mesures locales

Ou, si pas envisageable

- Interdire les turbo propulseurs



Activité de nuit

Contexte:

- L'aérodrome est actuellement ouvert la nuit
- Le bruit perçu (émergence) est plus important la nuit
- Exemple de Cannes: pas d'activité d'affaire après 21 h.

Ce que craignent les riverains:

- Que les nuisances augmentent la nuit avec l'aviation d'affaire

Ce que veulent les riverains:

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



Activité et pollution

Contexte:

- Les avions consomment du kérosène équivalent au diesel avec émission de particules fines, oxyde d'azote, CO^2 et autres polluants.
- Un Falcon 7X (moderne) consomme en local l'équivalent de **200** automobiles Clio !!

Ce que craignent les riverains:

- Que la pollution augmente avec l'aviation d'affaire

Ce que veulent les riverains:

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



Projet ADP pistes à 35 T

L'expérience du passé

1980 CCE: PEB -ADP propose de passer contraintes d'exploitation à 34 T et 55 passagers. **PEB refusé en enquête publique.**

1998: L'arrêté ministériel fixant à 45 tonnes la masse autorisée pour l'aérodrome - ligne Debonair - (**annulé par le Conseil d'Etat en 2003** suite à un recours de la DIRAP et Amis du Vexin.)

2003 CCE: ADP demande un arrêté pour 25 tonnes « pour répondre à moyen terme à la perspective de transfert d'une partie de l'aviation d'affaire du Bourget, dans la limite de l'acceptable pour les riverains »: **projet avorté suite interventions Elus - DIRAP**

2005 PEB: hypothèse d'activité d'affaire de 20 000 mouvements avec des appareils jusqu'à **34 tonnes**. ADP : il était nécessaire d'envisager 34 tonnes car cela représentait la flotte d'affaire qui permettrait une attractivité pour l'aérodrome. **PEB 900 avis négatifs + motions mairies**

CCE décembre 2013: Point de passage frontalier.

Mr Charritat (ADP) appelait de ses vœux la réouverture du point de passage frontalier à Cormeilles.

Salon Paris Air Expo juin 2016, discours d'ouverture du PDG de ADP:

« Il faut **développer** l'aviation d'affaire sur Pontoise **même si quelques brailleurs se manifestent lors du survol d'un avion !** » en remerciant « la DGAC pour son aide au lobbying en vue de la réouverture d'un **Point de Passage Frontalier** sur l'aérodrome»

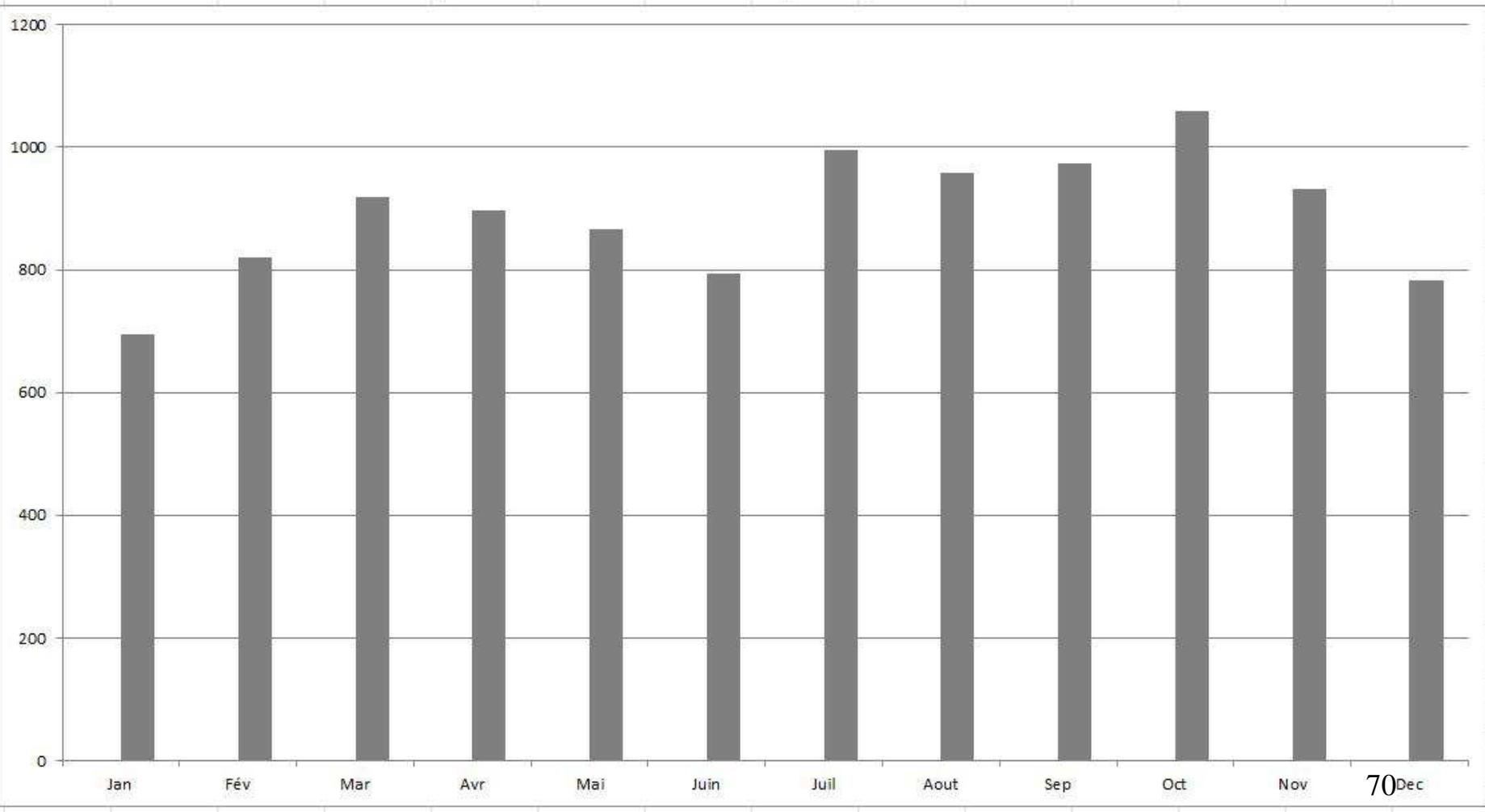


Mesures de bruit



Mesures sur Us: par mois

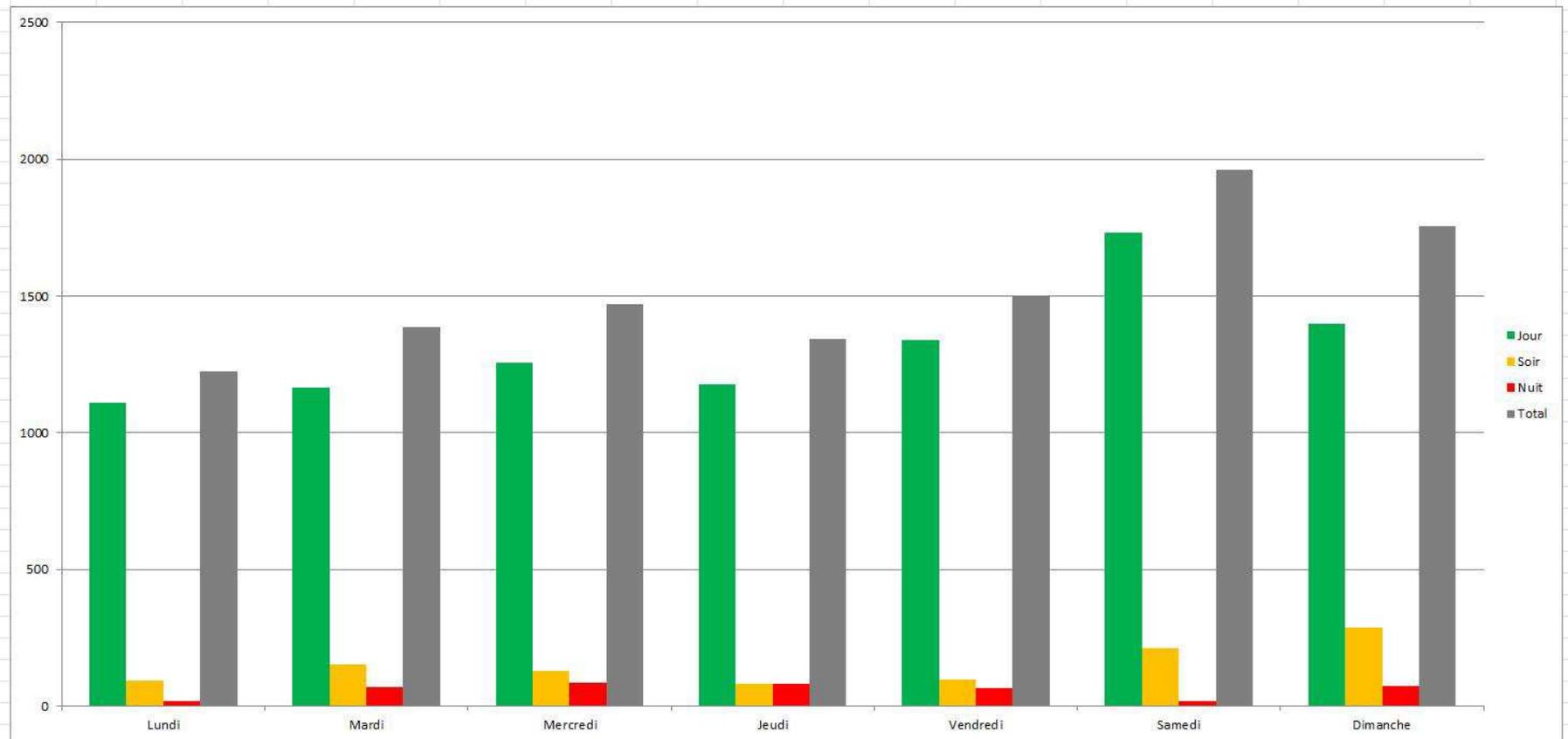
DIRAP 2016 Station 5 Us Répartition des survols trop bruyants sur les mois de l'année





Mesures sur Us: par jour

Répartition des survols trop bruyants (EMERGENCE PAR RAPPORT AU BRUIT DE FOND > 15dB(a) soit > 55dBa VUE HEBDOMADAIRE



DIRAP 2016 : Station de mesure de bruit 005 (US) Bruit des TRAINS EXCLUS



Chevelus

(traces radar des avions en tour de piste)



Activité aérienne et pollution



Cycle LTO

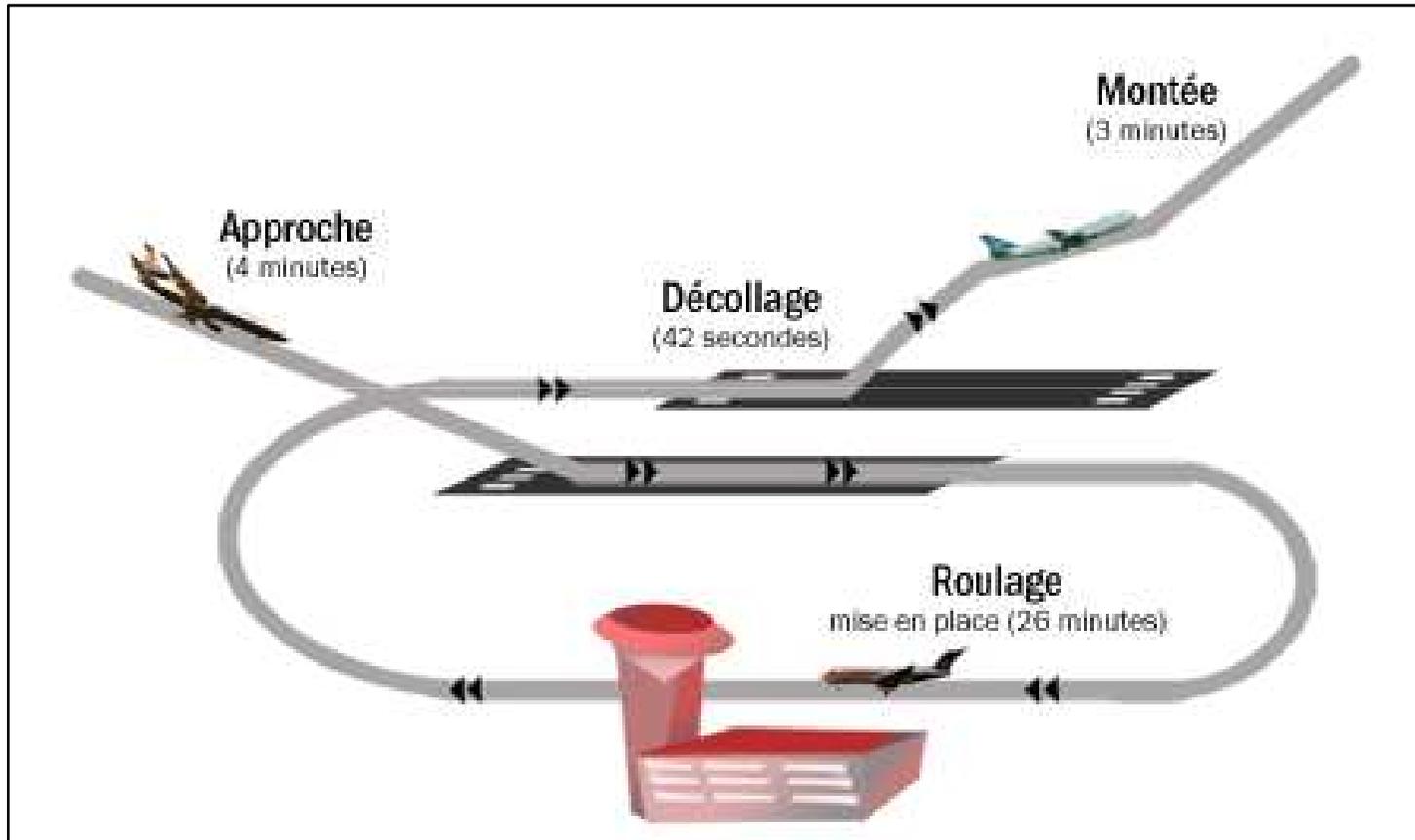
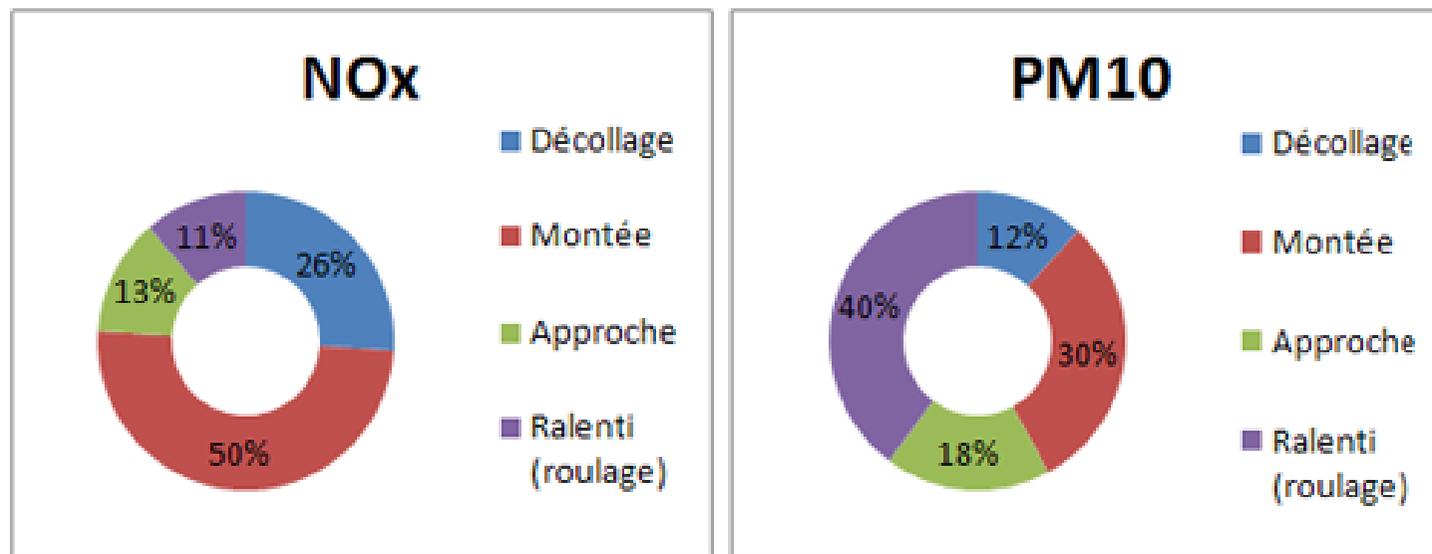


Schéma des différentes phases d'un cycle "LTO"
(données : organisation internationale de l'aviation civile via site Air Parif)



Pollution sur Cycle LTO

Source Air Parif



Émissions des NO_x et PM₁₀ (hors abrasion) lors d'un cycle LTO à Paris-Charles de Gaulle. Inventaire des émissions 2008



Pollution: équivalence en automobiles (pour consommation)



Falcon 7X
(35T / 16=3 pers)

Consommation cycle LTO
local : 309 litres en 27 mn

= 200



Clio 2016 diesel

Consommation 3,5 l /100km
Soit 1,6 litre en 27 mn



L'avenir sera ce que vous en ferez !

**Pollution: données et calculs
(fichier JMB : calculs sur LTO V0)**

- Base données: edb-emissions-databank v23 (web)
- Falcon 7X: 16 passagers; 3 équipés;
- moteur: Pratt & Whitney Canada PW307A (3 moteurs)
- Consommation cycle LTO: 143 kg/moteur
- Consommation cycle local (Take Off et Roulage): 82 kg soit 103 litre
- Consommation cycle local pour 3 moteurs: **309 litre**
- Durée cycle LTO local : 27 mn
- Consommation Clio diesel 2016 : 3,5 litre/100 km soit 60 mn
- Consommation clio sur 27 mn : **1,6 litre**

- Equivalent en Clios de consommation locale: $309/1,6 = 198$ soit **200**
- En termes de pollution: au ralenti forte émission particules et CO et faible émission Nox; inverse pour haut régime