

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE
PONTOISE – CORMEILLES-EN-VEXIN**

*
* *
*

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 23 janvier 2017

Etaient présents :

M. Daniel BARNIER, Président, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise

Représentants des collectivités territoriales

M. Seimbille – Conseil Départemental du Val d'Oise
Mme Sauret – Cormeilles-en-Vexin
M. Roche – Courcelles-sur-Viosne
M. Bathelier – Epiais-Rhus
Mme Poucet - Génicourt
M. Métais – Génicourt
M. Matéos – Montgeroult
M. Noirault - Bréançon
Mme Teyssot – Frémécourt
M. Soret – Grisy-les-Plâtres
M. Guiard – Boissy-l'Aillerie

Représentants des associations

M. Buteux – DIRAP
M. Deslandes – DIRAP
M. Bouillon – DIRAP
M. Batard – DIRAP
M. Gohin – DIRAP
M. Noël – DIRAP (pouvoir à M. Buteux)
M. Brisseau – DIRAP
M. Kremer - DIRAP
Mme Chironnier – Val d'Oise Environnement
M. Destrée – Val d'Oise Environnement
Mme Germain – Sauvegarde de la Vallée du Sausseron
M. Hénique – Les Amis du Vexin

Représentants des Professions Aéronautiques

Mme Dreyssé – Groupe ADP
Mme Gravier – Groupe ADP
M. Parizot – Groupe ADP
M. Poutrel – Pontoise Aero Maintenance
M. Hanne – Flight Sensation IDF

M. Chellet – Pour la Renaissance du Caudron Simoun
 M. Yokel – Ass Sportive Thales Cristal
 M. Minard – Ameridair
 M. Molines – Cergy Pontoise Airclub
 M. Choix – Aéroclub Hispano-Suiza
 M. Polacco – Aéroclub Hispano Suiza

Représentants des Administrations

M. Bouniol – DGAC/DSAC Nord
 Mme Baysset – DSAC Nord
 M. Limare - DGAC
 Mme Saint-Denis – DDT95/SUAD
 M. L'Haridon – DDT95/SUAD
 M. Ly Van Tu – DDT95
 M. Ferey – DDT95/SUAD
 Mme Malingre – DDT95
 Adjudant Tallon - BGTA

Ordre du jour

1. Approbation du PV de synthèse de la séance du 18 septembre 2015.....	3
2. Election des membres du Comité Permanent.....	3
3. Bilan de l'activité de l'aérodrome.....	3
4. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus.....	7
5. Questions diverses	
- Limitation environnementale à 17 tonnes.....	5
- Complément de la carte pédagogique.....	8

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 18 heures sous la présidence de M. Daniel Barnier, Secrétaire Général de la préfecture du Val d'Oise.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 18 septembre 2015

Le procès-verbal de la CCE du 18 septembre 2015 est approuvé sans observation particulière.

2. Election des membres du Comité Permanent

Les représentants élus pour chacun des trois collèges au Comité Permanent de la CCE sont les suivants :

Collège des professions aéronautiques :

Titulaires : Isabelle Dreyssé, Annelis Gravier, Jacques Molines, Bernard Choix, François Minard.

Suppléants : Franck Parizot, Georges Marchais, Michel Polacco.

Collège des Associations :

Titulaires : Jean-Marc Buteux, Jacky Deslandes, Michel Batard, Christian Bouillon, Didier Kremer.

Suppléants : Serge Arjakovsky, Rosine Buteux, Daniel Lavigne, Michel Clolus, Philippe Noël.

Collège des collectivités territoriales :

Titulaires : Michel Guiard, Aline Sauret, Annie Poucet, Michel Noirault, Christophe Roche.

Suppléants : Derry Métais, Alain Matéos, Christian Soret.

3. Bilan de l'activité de l'aérodrome depuis la dernière CCE

La présentation faite par Mme Dreyssé (Groupe ADP) souligne les éléments suivants :

- une activité fortement saisonnière car très dépendante des conditions météorologiques.
- une activité en baisse depuis 2009 avec une accentuation de la baisse en 2015 et 2016.

En 2016, on a observé une faible activité de vols aux instruments (4 049 mouvements) ainsi qu'une activité en baisse de vols à vue (32 712 mouvements).

La baisse du trafic (-9,6 %) s'explique par des conditions météorologiques très défavorables et pour partie par l'interruption temporaire de l'ILS pour les vols aux instruments depuis octobre 2016.

- l'analyse de la répartition des activités montre que 69,4 % des mouvements sont effectués par des aéronefs basés sur la plateforme.

Les tours de piste représentent 46 % de l'activité de la plateforme en 2016.

4. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus

Bilan dépersonnalisé des plaintes :

- M. Bouniol (DGAC) présente le bilan dépersonnalisé des plaintes 2016.

Le nombre de plaintes est relativement faible (4 plaintes) pour l'année.

M. Bouniol (DGAC) détaille le tableau des plaintes qui sont désormais catégorisées (*cf document sur le recensement des plaintes*) :

P1 : plainte liée à l'activité générale de l'aérodrome

P2 : plainte liée à un vol spécifique

a = avion

b = hélicoptère

- M. Buteux (DIRAP) souhaite savoir s'il est nécessaire ou non de donner l'immatriculation de l'avion pour déposer plainte. En effet, il est souvent difficile d'obtenir l'immatriculation de l'aéronef et si cette information est obligatoire, cela pourrait expliquer le faible nombre de plaintes.

M. Bouniol (DGAC) précise, que l'immatriculation permet de traiter plus rapidement la demande, l'identification étant plus facile sur le chevelu du vol concerné. Mais il est tout à fait possible d'identifier le vol sans l'immatriculation mais le traitement de la plainte est beaucoup plus long.

M. Bouniol rappelle une nouvelle fois, à savoir que les effectifs du traitement des plaintes sont limités, il est donc essentiel que les associations ou les communes concentrent les plaintes transmises sur des cas typiques dont on peut tirer des enseignements et des actions.

Présentation des chevelus :

M. Bouniol (DGAC) précise qu'il ne dispose pas de chevelu pour la piste 12 puisque, pour les dates fournies, il n'y avait pas de trafic sur cette configuration qui est très peu utilisée. M. Bouniol n'a pas souhaité choisir d'autres dates.

- Survol de Us 3 août : il s'agit des chevelus concernant la plainte n°4 dénonçant le passage d'un avion bruyant : en fait les chevelus montrent que l'avion n'est pas passé au-dessus mais suivait la trajectoire à 150 mètres près (13h59) et qu'il est passé à des hauteurs supérieures aux hauteurs minimales (396 mètres à 15h31, plus de 400 mètres à 17h08).

- Puis M. Bouniol détaille les chevelus aux 4 dates demandées : 2 mai, 29 juin, 31 octobre et 3 décembre.

- M. Buteux (DIRAP) demande que les chevelus soient mis sur le schéma de la carte pédagogique de façon à mieux se rendre compte de la position des chevelus par rapport au tour de piste.

M. Bouniol (DGAC) vérifiera si cette demande est techniquement réalisable. Si cette solution est possible, elle sera intégrée dans la prochaine présentation des chevelus.

- Il est demandé également que les couleurs choisies pour les chevelus soient plus lisibles. Il est convenu de les représenter en blanc.

- Les remarques des associations de riverains ont porté notamment sur des dispersions jugées parfois trop importantes, comme à Us pour la journée du 2 mai ou à Epiais-Rhus pour la journée du 3 décembre.

Mme Dreyssé (ADP) précise qu'un travail de définition de points significatifs pouvant servir de repères est fait en Comité Permanent. Par exemple, s'agissant des décollages vers Courcelles, des serres très visibles peuvent servir de repères. Des photos ont été prises et transmises aux aéroclubs pour information des usagers. Il pourrait être envisagé d'inscrire ce nouveau repère sur la carte VAC. De la même manière, les lignes à haute tension peuvent être aussi respectées par les pilotes. Ce sont des pistes d'amélioration qui sont en cours.

5. Questions diverses

5.1. Limitation environnementale à 17 tonnes

➤ Mme Dreyssé (Groupe ADP) expose le travail préparatoire fait au Comité Permanent du 23 novembre 2016.

Après avoir rappelé les spécificités du terrain et les restrictions de circulation en application sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, Mme Dreyssé indique la répartition actuelle du trafic IFR/VFR : 7,5 % pour les vols aux instruments (IFR) et 92,5 % (VFR) pour les vols à vue.

L'analyse en cours des strips sur la période 2015/2016 permettra prochainement de faire la part entre l'IFR école et l'IFR affaires.

Les avions IFR de plus de 5 tonnes sont les suivants : Cessna Citation Jet 525 (5,3t), Beechcraft 200 (5,67t), Beechcraft 300 (6,81t), Cessna Citation Sovereign C680 (14t), Dassault Falcon 900 (22t). Ce sont des avions de moins de 17 tonnes à l'exception du Falcon 900 qui se pose par dérogation sur l'aérodrome de Pontoise pendant le Salon du Bourget ou lorsqu'il y a des travaux au Bourget.

Le détail des avions les plus bruyants ayant utilisé la plateforme de Pontoise en 2014/2015 montre qu'il n'y a pas de corrélation entre le tonnage et la nuisance sonore. Il y a des petits avions de moins de 5 tonnes qui sont bruyants (ex : Albatros L39, le Fouga Magister, le Piaggio P180, etc.) et des avions d'affaires récents de plus de 17 tonnes qui sont plus silencieux.

Le projet est donc de remplacer les interdictions d'utilisation de la plateforme basées sur la masse des aéronefs, comme c'est le cas actuellement, par des interdictions fondées sur le bruit.

A ce moment de la présentation, une discussion s'engage à propos de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu donné en exemple comme terrain où les interdictions d'exploitation sont fondées sur la nuisance sonore des avions et non sur leur masse. M. Buteux (DIRAP) fait observer qu'à Cannes les Piaggio sont

toujours en activité puisque les interdictions ne concernent que les turboréacteurs chapitre 3.

Mme Dreyssé précise qu'il ne s'agit pas de dupliquer le plan technique d'interdiction tel qu'il fonctionne sur l'aérodrome de Cannes mais simplement de s'inspirer de cette démarche partenariale prenant en compte le bruit des avions IFR et en l'adaptant à la spécificité de Pontoise.

Mme Dreyssé mentionne ensuite l'évolution projetée du trafic : 7 000 mouvements d'avions IFR à l'horizon 2031 pour un trafic total de 60 000 mouvements.

L'objectif n'est nullement de bouleverser l'équilibre actuel IFR/VFR de la plateforme, Pontoise restera un aérodrome d'école et de loisirs, mais de privilégier le critère "bruit" par rapport au critère "masse".

Les éléments de planning sont enfin précisés :

. 1^{er} trimestre 2017 : ADP affine les données pour mieux apprécier l'aviation d'affaires actuelle (analyse des strips 2015/2016, caractéristiques de la piste, etc.)

. 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2017 : information et travail avec les riverains au sein d'un groupe ad hoc sur le sujet.

. 4^{ème} trimestre : présentation du projet en Comité Permanent de la CCE

➤ Au terme de la présentation, M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des participants.

- la piste 12/30 : M. Métais (Génicourt) s'interroge sur l'utilisation de la piste 12/30 dans le cadre du projet d'ouverture aux avions de plus de 17 tonnes. Il souhaite interdire son utilisation à l'aviation d'affaires dans la mesure où elle implique le survol de Génicourt et de son école.

M. Bouniol (DGAC) précise que les avions de plus de 17 tonnes ne volent qu'aux instruments et donc n'utiliseront que la piste 05/23 équipée en ILS. Ils n'utiliseront donc la 12/30 que si la 05/23 est inutilisable ou en cas de vents très forts de secteur ouest. Ce sera donc une utilisation très marginale.

M. Minard (Améridair Handling) fait observer que la question posée est sans rapport avec la limitation ou non des avions à 17 tonnes.

Mme Dreyssé note ce point pour voir dans quelle mesure on peut le mesurer statistiquement.

- M. Buteux (DIRAP) fait un état de la position des riverains de la DIRAP sur ce projet de levée de la limitation à 17 tonnes des avions.

Après avoir rappelé l'article 8.4 de la Charte du PNR, M. Buteux évoque les points suivants :

- la crainte des riverains est l'augmentation des nuisances sonores si le trafic d'aviation d'affaires augmente et que le bruit des avions n'est pas suffisamment faible.

- l'attente des riverains est donc que les nuisances sonores n'augmentent pas et soient même réduites.

- Pour la DIRAP, il est donc indispensable de définir un point zéro correspondant à la situation initiale. Ceci implique :

. de connaître précisément l'activité actuelle de l'aviation d'affaires : nombre de mouvements, types d'aéronefs, bruit émis par les appareils, etc.

. de mesurer sur une période significative le niveau de bruit global et actuel d'aviation d'affaires et par type d'appareil afin de pouvoir comparer l'existant avec la situation future. Les mesures de bruit seront faites en parallèle des stations de mesure d'ADP par les propres stations de mesure de la DIRAP.

- Concernant la nuisance des avions futurs :

. La DIRAP craint que la limite de bruit des avions admis ne concerne que les turboréacteurs de chapitre 3 (cf Cannes-Mandelieu) et non les turbopropulseurs. C'est un point à étudier attentivement.

. Elle craint également que la limite de bruit ne soit pas respectée, comme c'est le cas sur d'autres aérodromes, et qu'elle soit plus élevée qu'actuellement (environ 3 000 mouvements à plus de 70 dB).

. En conséquence, la DIRAP demande que le bruit des avions futurs soit mesuré en situation locale et non simplement par certification et que les caractéristiques acoustiques des avions futurs permettant de calculer la marge de bruit soient communiquées".

Elle souhaite également connaître les dispositions qui seront prises pour faire respecter la limite de bruit, étant précisé que le niveau de nuisance sonore ne doit pas dépasser le niveau actuel, voire diminuer.

. Pour éviter une possible augmentation de l'activité des turbopropulseurs au sein de l'aviation d'affaires, la DIRAP demande de fixer une limite de bruit aux turbopropulseurs ou de les interdire.

- Craignant une augmentation des nuisances de nuit avec le développement de l'aviation d'affaires, la DIRAP demande une interdiction de l'activité d'affaires de nuit (comme à Cannes-Mandelieu).

Mme Dreyssé (Groupe ADP) prend bonne note des demandes exprimées par M. Buteux et précise que le groupe de travail ad hoc qui se réunira à partir du 2^{ème} trimestre permettra d'affiner les règles réglementaires spécifiques à la plateforme de Pontoise.

5.2. Complément de la carte pédagogique

Mme Dreyssé (Groupe ADP) présente les éléments de la carte pédagogique. Elle précise que les photos seront affinées ou corrigées (cf la photo erronée de Grisy-les-Plâtres) et souligne que ceci est un complément à la carte actuelle distribuée dans les clubs indiquant les villages à éviter et les repères à identifier afin de respecter le tour de piste.

M. Bathelier (Ephiais-Rhus) indique que le Château d'eau d'Ephiais-Rhus mentionné sur la carte VAC ou sur la carte pédagogique est désormais recouvert de lierre et n'est donc plus un repère utile à retenir.

ADP en prend note ainsi que de la nécessité, pour éviter Courcelles, de rajouter les serres comme point de repère sur la carte VAC.

Il est précisé par M. Bouniol (DGAC) que les mises à jour de la carte VAC se font dans un délai de trois à quatre mois.

5.3. Autres points divers

- M. Kremer (DIRAP) demande s'il est possible de d'établir une communication directe avec la tour de contrôle pour signaler en temps réel les éventuels dérapages des avions de leur trajectoire.

M. Limare (DGAC) répond par la négative. La tour de contrôle est un service opérationnel qui n'est pas en mesure d'apprécier les décalages par rapport à des points des aéronefs circulant sur des branches ou sur le circuit de piste.

M. le Président ajoute que cela pourrait perturber l'activité de sécurité des vols qui est la mission première du service de contrôle. Il existe par ailleurs d'autres canaux (commission plénière, comité permanent, groupe de travail, boîte mail fonctionnelle) permettant de faire remonter ce type d'information.

. Il est précisé que la prochaine réunion plénière de la Commission se tiendra à la fin de l'année et que le groupe de travail pourrait faire un point d'étape dans le cadre du Comité permanent, en juillet, après le Salon du Bourget.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre point divers, M. le Président clôt la séance après avoir remercié l'ensemble des participants

La séance est levée à 20 heures.