



D I R A P

**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

Décembre 2016

Projet Aviation Affaire : Inquiétude et Vigilance !

EDITO

Le stand DIRAP du salon Paris Air Expo de juin a permis de partager les préoccupations des riverains avec des pilotes et adhérents des aéroclubs locaux dans un climat de compréhension mutuelle.

*En revanche, nous avons été étonnés des propos tenus par le PDG d'ADP dans son discours d'ouverture : « **Il faut développer l'aviation d'affaire sur Pontoise même si quelques brailards 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** » pour accueillir des appareils vers toutes destinations.*

*Aussi chacun comprendra **l'Inquiétude** soulevée par le projet aviation d'affaire proposé par ADP et la **Vigilance** des associations et des Elu(e)s qui doit accompagner les discussions sur ce projet.*

Projet d'ADP de développement de l'aviation d'affaire dit « **Modification de limite environnementale à 17 tonnes** »

« On n'attrape pas les mouches avec du vinaigre », l'expression est bien connue.

Aussi, ADP assisté de la DGAC présentent depuis 2013 leur vision de la maîtrise des nuisances sonores tout en permettant de développer l'aviation d'affaire. La proposition est de supprimer la limitation à 17 tonnes (limite de masse des avions admis sur l'aérodrome) et de la porter à 35 tonnes pour les turboréacteurs, en interdisant les appareils trop bruyants. L'argument est que des appareils modernes de 35 tonnes sont parfois moins bruyants que certains appareils de masse inférieure.

Aérodrome de Cannes : un exemple à ne pas suivre !

ADP donne l'exemple de l'aérodrome de Cannes où la limite de masse est passée de 22 T à 35 T pour des turboréacteurs avec « marge de bruit » (voir encadré) supérieure à 13.

Or l'analyse du dossier et les contacts avec l'association de riverains locale (ADNA) permettent de comprendre que l'arrêté de modification n'a permis de supprimer que 2,7% des avions bruyants sans action sur les appareils turbo propulseurs très bruyants (car pas de réglementation applicable) et avec une augmentation potentielle du trafic d'affaire de 10 000 mouvements. Les responsables de l'aérodrome ne cachent pas leur volonté d'augmenter le trafic dans le rapport annuel 2015 et les promesses de réduction des nuisances des activités restent pour grande partie « à l'étude ».

Un projet pour Cormeilles présenté avec une transparence « relative » qui appelle à la Vigilance.

C'est donc avec VIGILANCE que la DIRAP participe aux réunions du comité permanent de la CCE de façon à comprendre tous les aspects du projet et à garantir que tous les moyens seraient mis en œuvre pour réduire les nuisances sonores.

Evolution du trafic : Si ADP demande d'accepter les avions de masse supérieure à 35T (au lieu de 17T actuellement) c'est pour augmenter l'activité d'affaire, comme l'a affiché en juin le PDG d'ADP (voir édito - propos qui dénotent d'un respect plus que relatif des riverains qui subissent les nuisances !). Mais le projet est présenté sous son aspect de réduction des nuisances sonores avec une activité limitée.

Au départ c'était conforter l'activité actuelle (environ 3500 mouvements par an) avec des avions plus modernes. Ensuite c'était accepter un trafic de 6000 mouvements à horizon 2024 (7000 en 2031, soit un doublement).

ADP affirme qu'il n'est pas envisagé de transfert de trafic du Bourget, mais c'était bien envisagé en 2003 par les représentants d'ADP et le PEB de 2005 présentait une augmentation de trafic de 20 000 mouvements !

A la question « comment le trafic annuel sera limité aux valeurs indiquées ? » la réponse est que « **la limite en**

pointe serait de 6 par heure » (soit 1 vol toutes les 10 minutes !), donc si cette limite est atteinte régulièrement, cela représenterait plus de 30 000 mouvements par an !!

Comme la demande d'ADP est de ré-ouvrir un point de passage frontalier sur l'aérodrome (voir encadré), le passage à 35 T ouvrira le trafic à tous les appareils de ce tonnage (avec limite de bruit) de toutes origines géographiques.

Des avions moins bruyants ? : L'argument d'ADP est « les avions les plus gros ne sont pas les plus bruyants », comme exemple est donné notamment les appareils très bruyants des vols « à sensation » type Fouga Magister, activité récente déjà dénoncée par les riverains et certains élus.

La DIRAP (et ADP) mesurent le bruit depuis plusieurs années. Les mesures indiquent que les survols à plus de 70 dBA représentent 5% du trafic, et les appareils d'aviation d'affaire « modernes de marge de bruit supérieure à 13 EPNdB (voir encadré) » évoqués pour l'aérodrome de Cannes ont tous un niveau de bruit proche de 75 dBA !

Des avions la nuit ? La DGAC indique que le trafic d'affaire de nuit nécessite des pompiers 24H/24, ce qui n'est pas le cas sur l'aérodrome. Mais qu'est-ce qui empêche de le mettre en place ?

Il est important cette fois encore que les riverains et leurs élu(e)s fassent front de façon à ce que l'évolution éventuelle de l'activité de l'aérodrome soit accompagnée d'une réduction des nuisances et que les dispositions pour le garantir soient stipulées de façon réglementaire.

Marge cumulée EPNdB

C'est un indicateur qui permet de caractériser le bruit d'un turboréacteur. Il permet, uniquement pour certains appareils «dits du Chapitre 3 », de fixer des restrictions d'accès aux aéroports.

On fait 3 mesures de bruit : au décollage pleine puissance, en vol latéral, et à l'atterrissage.

On additionne les 3 écarts par rapport à une limite fixée pour le type d'appareil (en fait sa masse) et on obtient la marge cumulée.

Plus cette Marge est importante, moins l'appareil est bruyant.

Point de passage frontalier (PPF)

Lorsqu'un aérodrome n'a pas de statut PPF, il n'a pas l'autorisation d'accueillir les vols directs en provenance et à destination des pays situés hors de l'espace Schengen. C'est le cas de l'aérodrome Pontoise/Cormeilles en Vexin dont ce statut a été supprimé il y a quelques années.

Un stand DIRAP au salon Paris Air Expo de juin 2016

Ce salon a été organisé pour la première fois sur l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin. Il a regroupé toutes les activités de l'aviation légère et d'affaire avec 220 exposants, il aurait accueilli plus de 11 000 visiteurs.

Un stand a été mis à disposition de la DIRAP (à notre demande) ce qui a permis de présenter la problématique des nuisances subies par les riverains.

Près de 50 personnes, en majorité des pilotes et des représentants d'aéroclubs ont visité le stand DIRAP qui présentait **la carte pédagogique** d'aide aux pilotes pour mieux respecter les circuits de piste. Les discussions a permis de prendre en compte quelques propositions de pilotes pour compléter celle-ci avec des repères adaptés.



(photo : DIRAP)

Comment réduire les nuisances sonores ?

Une synthèse des actions possibles pour réduire les nuisances était présentée sous forme d'arbre des causes. Etaient illustrées les actions mises en œuvre sur Cormeilles et celles qui devraient être mises en place.



(photo : Le Parisien)

Les résultats des mesures de bruit.

En 2015, les 4 stations de mesure de bruit de le DIRAP ont été exploitées sur les villages de **Courcelles, Ableiges, Us et Epiais Rhus.**

Les résultats indiquent une augmentation d'environ 4% par rapport à l'année précédente.

Sur une période plus longue, les mesures de 2015 présentent une **réduction d'environ 5%** par rapport à 2009 alors qu'elles intègrent depuis fin 2012 les survols des nouvelles trajectoires de Roissy.

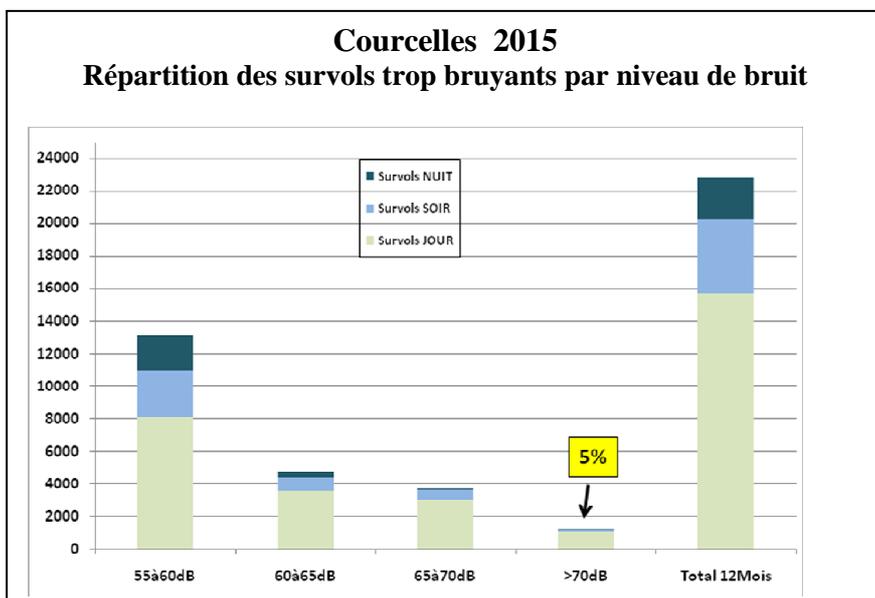
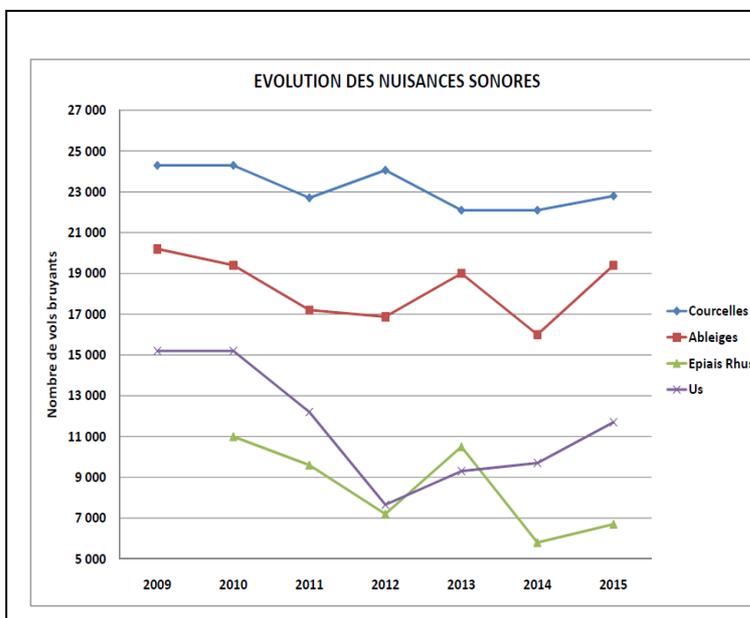
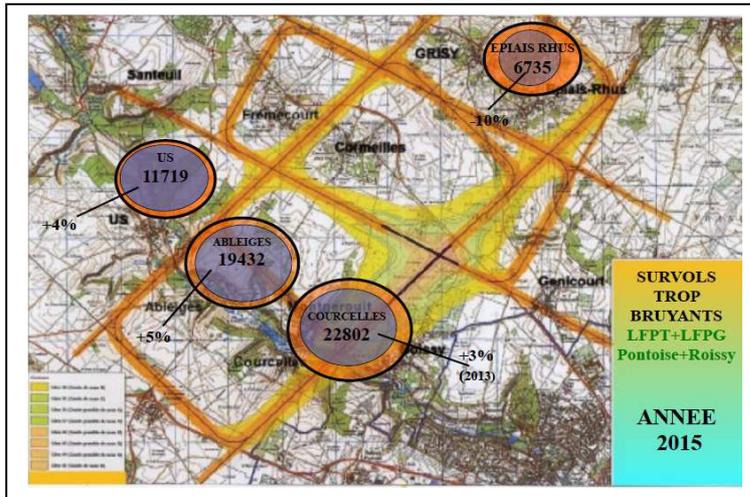
Sur la même période, le trafic de l'aérodrome a **baissé de 27%** (en majorité l'aviation légère).

On aurait pu s'attendre à la même réduction des nuisances.

Une explication : le respect de circulation sur les circuits ne s'est pas beaucoup amélioré. On sait qu'il est du fait d'une partie des pilotes (une mesure DIRAP l'a estimé à 30%).

C'est pourquoi la DIRAP demande lors des CCE que les moyens permettant de faire mieux respecter les circuits soient mis en œuvre :

- l'amélioration de la carte pédagogique pour l'aide aux pilotes,
- l'ajout de repères complémentaires sur la carte VAC disponible pour tous les pilotes
- un repérage et une action envers les pilotes non respectueux.



Les survols au-dessus de Courcelles sur Viosne

Les 23000 survols trop bruyants sont présentés par niveau de décibels.

Ainsi c'est **plus de 50 passages journaliers** à un niveau **supérieur à 60 dBA** que supportent les riverains.

A noter que les survols à plus de 70 dBA, ne représentent actuellement **que 5%** du total.

Activité de Roissy CDG

La DIRAP est membre de la CCE de Roissy CDG pour défendre les intérêts des populations survolées par les trajectoires de Roissy. En 2015 et 2016 on note quelques évolutions positives.

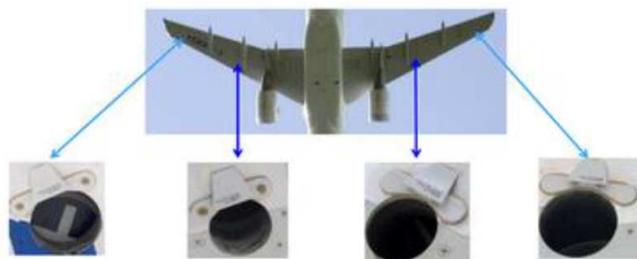
Réduction du sifflement des A320 : à fin juin, plus de 50% des A320 sont équipés de déflecteurs supprimant le sifflement. Air France et Lufthansa sont à 100%, Easyjet à 50% et serait à 100% en novembre 2017. Alors resteront 30% des appareils à équiper (plusieurs compagnies).

Mise en place à 64% des descentes douces au cœur de nuit (0h à 5h) : concerne 14 atterrissages de nuit sur un total de 87. C'est une première étape dont la généralisation est présentée comme complexe par la DGAC mais les associations demandent à l'appliquer sur toute la nuit.

Lancement d'un projet de réaménagement de l'espace aérien pour aller vers la généralisation des descentes douces (DGAC) : une simulation est prévue au printemps 2017 MAIS la mise en œuvre n'est pas prioritaire, on parle « d'opportunité fin 2018 ».

Plus de 50% des A320 rendus plus silencieux

SIFFLEMENT DES AIRBUS A320



Les A320 des compagnies

AIR France : 116

Lufthansa : 142

Easy Jet : 249

Autres compagnies : env. 200

Conclusion

Les actions des associations pour réduire les nuisances des activités aériennes s'apparentent à un travail de fourmis avec à la fois de la détermination, des savoir-faire et de l'obstination pour obtenir une amélioration sur la durée.

Le projet « de modification de la limite environnementale de 17 tonnes » sur l'aérodrome de Pontoise/Corneilles en Vexin, et la façon dont il est présenté, illustre encore une fois la capacité du lobby aérien à user de tous moyens pour accroître en priorité l'activité sans réellement mettre en œuvre les dispositions permettant de réduire les nuisances infligées aux populations. Il appelle des associations et des élu(e)s une grande **VIGILANCE !**

La mobilisation des populations et des élu(e)s sera encore une fois d'actualité pour préserver la santé et le cadre de vie des populations.

La DIRAP remercie la population et les élu(e)s pour leur soutien passé et futur.

SOUTENEZ NOTRE ACTION

BULLETIN D'ADHESION 2017

Nom: -----

Prénom :-----

Adresse:-----

Téléphone :-----

E mail :-----

MONTANT DE LA COTISATION :

10 € (5€ étudiant), 30€ Associations, par chèquà 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 ?: