



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Assemblée Générale Ordinaire 15/03/2019





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**



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Projet Terminal T4 Roissy CDG



Concertation

**Informé sur le projet:
ses modalités et ses finalités**

**Recueillir l'avis et les suggestions du public
sur le projet**

**Faire connaître les ambitions portées
par le Groupe ADP pour le projet**

**Informé et échanger sur les impacts
environnementaux du projet et du chantier**

**Réfléchir aux enjeux liés au développement
et à l'aménagement du territoire**

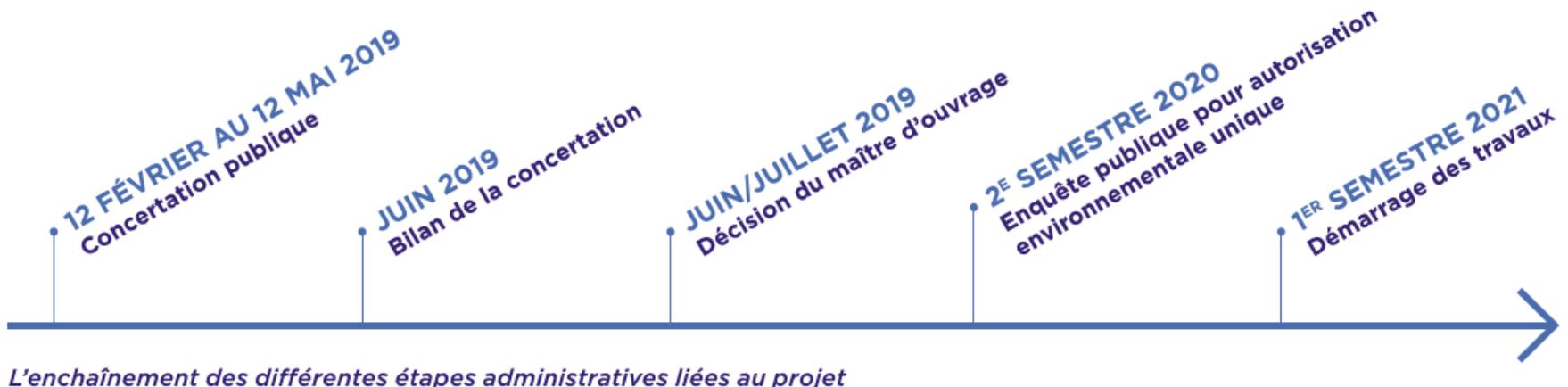
Instaurer un dialogue continu avec le territoire

Un site web: terminal4-cdg.groupeADP.fr

**Selon ADP : pour adapter
le projet avec les parties
prenantes**

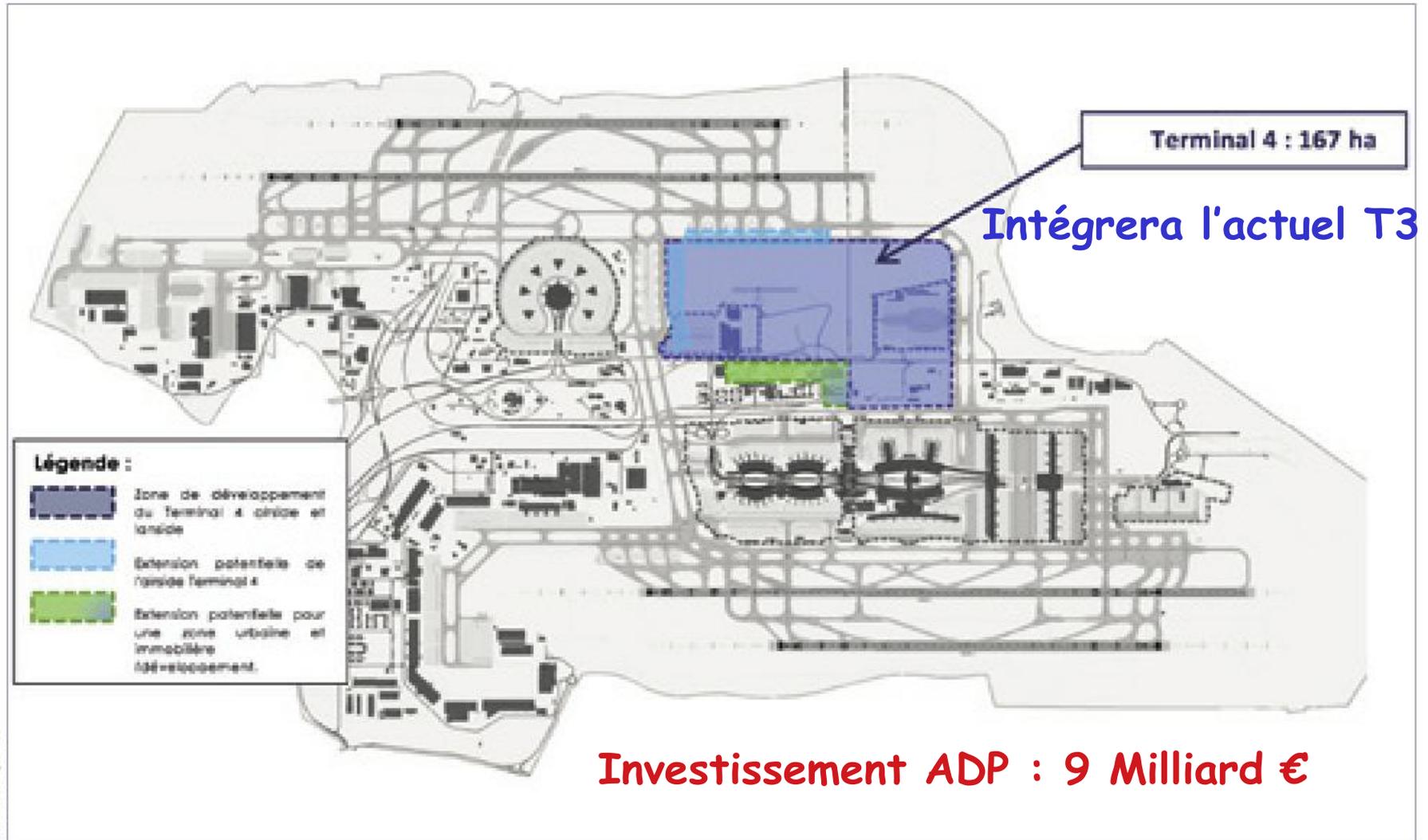
**Suivie par 4 garants nommés
par la Commission Nationale
du Débat Publique.**

Contact: t4cdg@garant-cndp.fr





Localisation du T4





Pourquoi ce projet ?

RÉPONDRE À LA HAUSSE DU TRAFIC AÉRIEN
DANS UN CONTEXTE DE CONCURRENCE
INTERNATIONALE ACCRUE

- Doublement trafic mondial en 2030 ans (7 Milliards de passagers)
- Roissy : 106 à 126 Millions de passagers en 2037 (70 Millions en 2017 ; 90 % international) soit **augmentation de + 50 % à +80 % !**
- T4 : 40 Millions passagers
- Début exploitation : 2025 - Développement : 2028/37

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT
ÉCONOMIQUE LOCAL

AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES ET
L'EXPÉRIENCE DE L'ENSEMBLE DES USAGERS

- Emplois directs 2018 : 90 000
- Le T4 = + 50 000 emplois directs



Pourquoi ce projet ?

Paris-Charles de Gaulle...Il s'agit du premier hub européen pour l'offre de transport intercontinental et le premier aéroport cargo d'Europe. ...

Le Groupe ADP souhaite continuer le développement du trafic en correspondance, vecteur de croissance pour l'entreprise

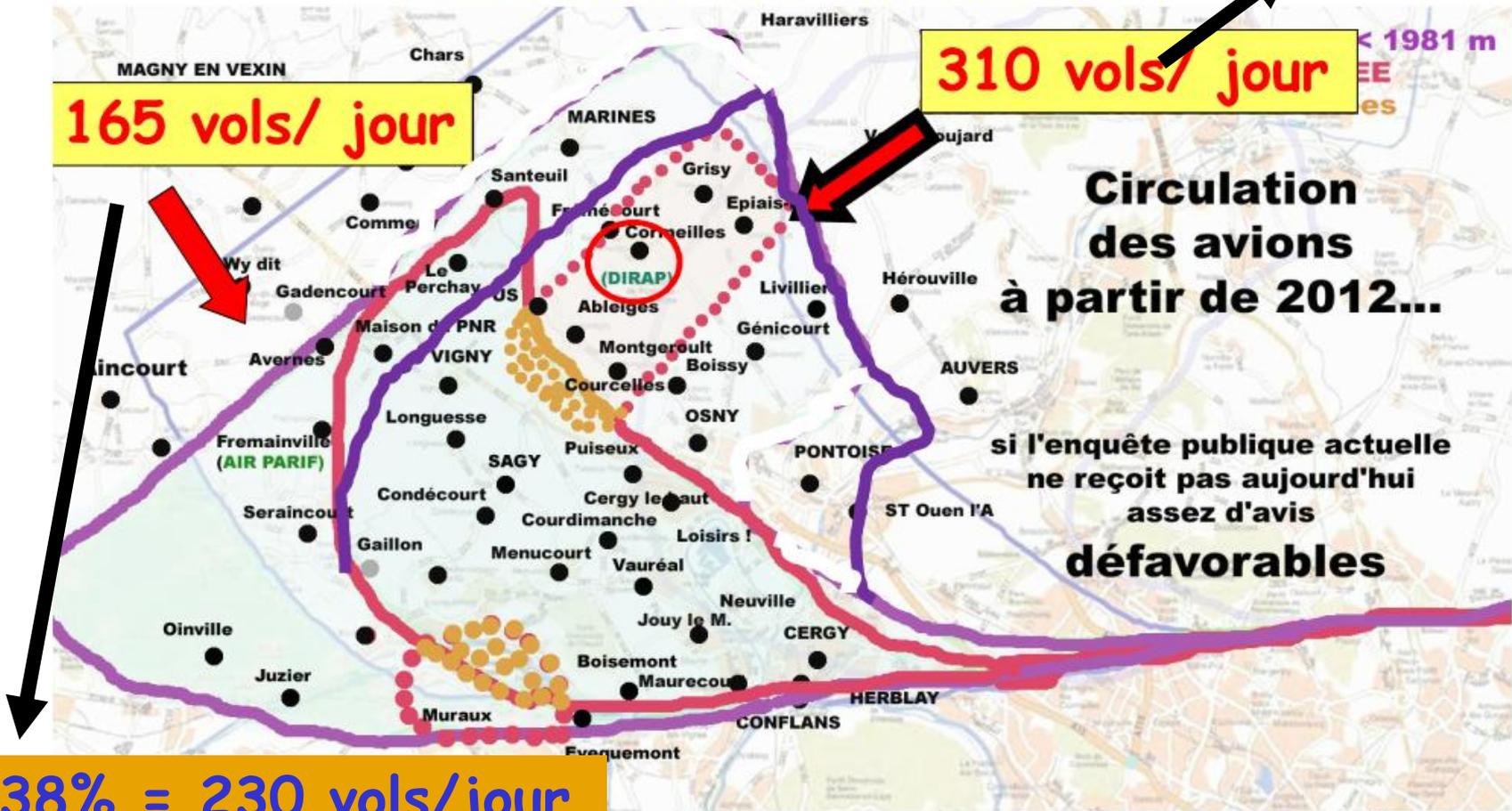
- Cette position de principe empêche d'envisager le report d'une partie du trafic hors région Ile de France !
- Elle s'explique par l'intérêt économique pour ADP (et pas pour le territoire) **des passagers en correspondance (30%)** et des acteurs gérant cette activité :
- Le rapport financier ADP 2017 indique que ses **ressources** financières (EBITDA) proviennent :
- **à 47 % au Commerce + Services + Immobilier** ;
- La part du métier Activités aéronautiques est de 35 % .



L'avenir sera ce que vous en ferez !

+38% = 430 vols/jour

Le cumul des nuisances :



165 vols/ jour

310 vols/ jour

Circulation des avions à partir de 2012...

si l'enquête publique actuelle ne reçoit pas aujourd'hui assez d'avis défavorables

+38% = 230 vols/jour



Trajectoires de vol: Région Pontoise-Cormeilles [Menu de la région](#)

03.10.2015 (Samedi) / 00:00:00-23:59:59

◀ 03.10.2015 ▶

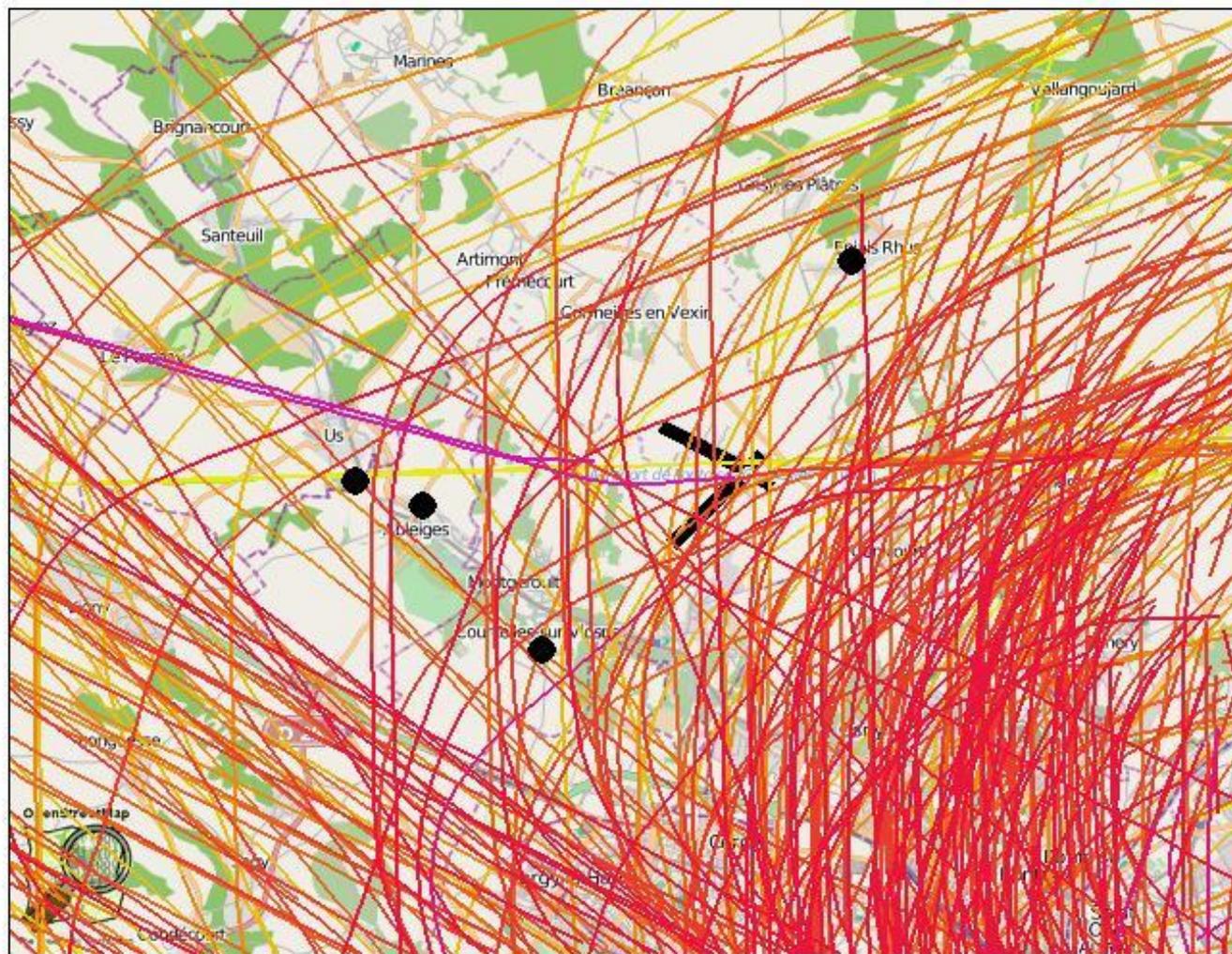
ENVOYER

00:00:00

24 h ▼

Tous ▼

Pour la mesure de bruit, veuillez cliquer sur le point associé à une station





Trajectoires de vol: Région Pontoise-Cormeilles [Menu de la région](#)

13.03.2016 (Dimanche) / 00:00:00-23:59:59

◀ 13.03.2016

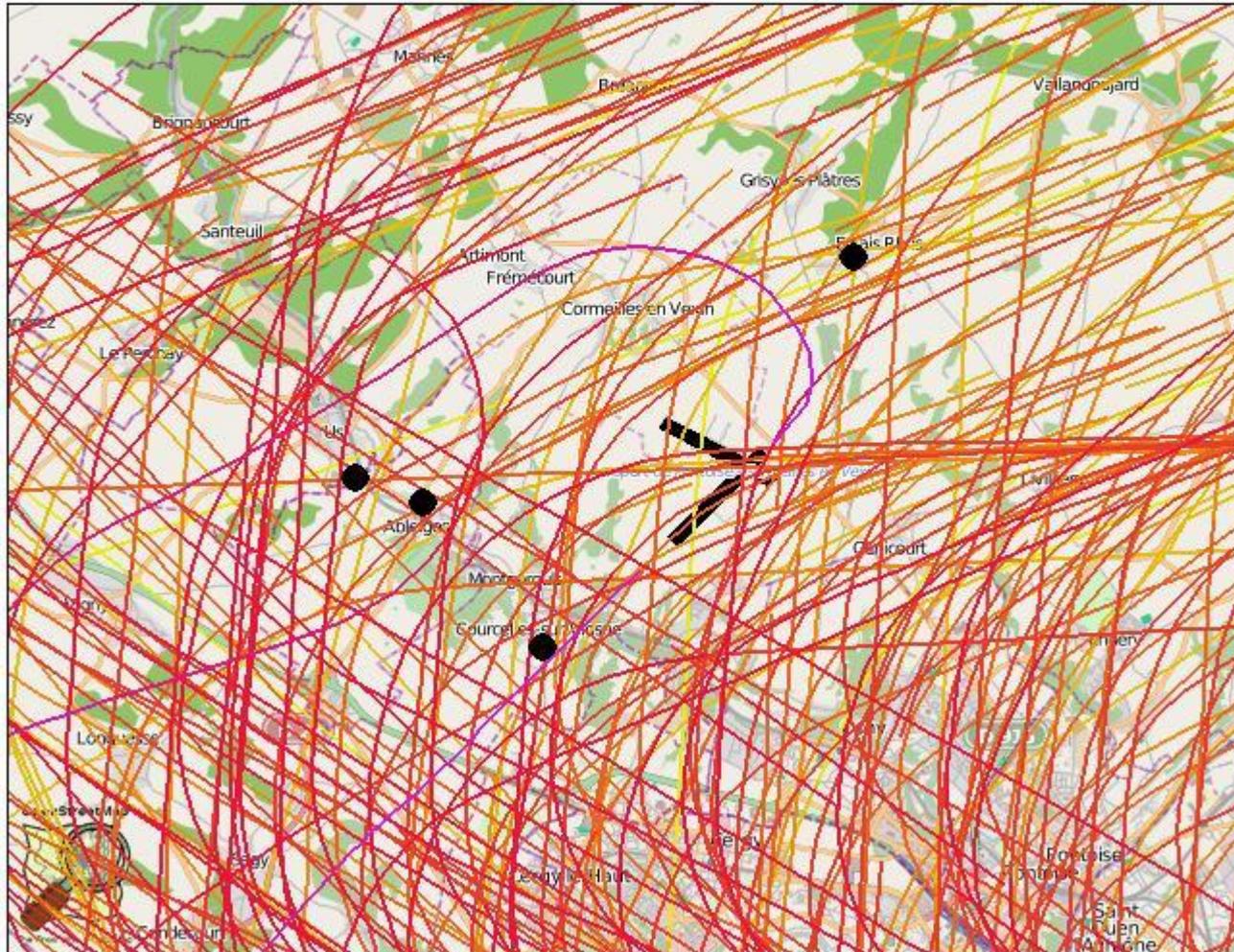
ENVOYER

00:00:00

24 h

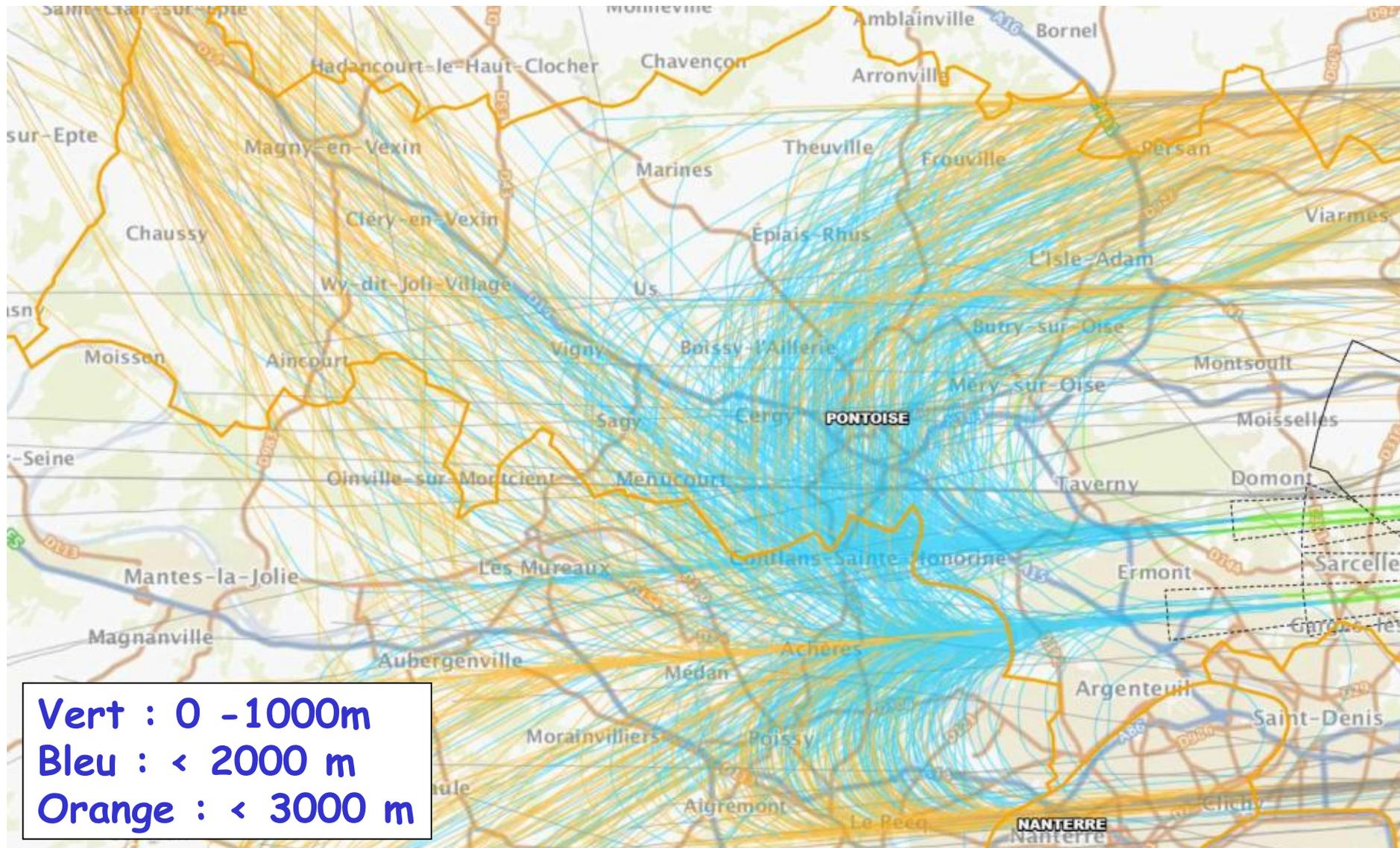
Tous

Pour la mesure de bruit, veuillez cliquer sur le point associé à une station





Journée caractéristique Roissy / Vent Est (2018)



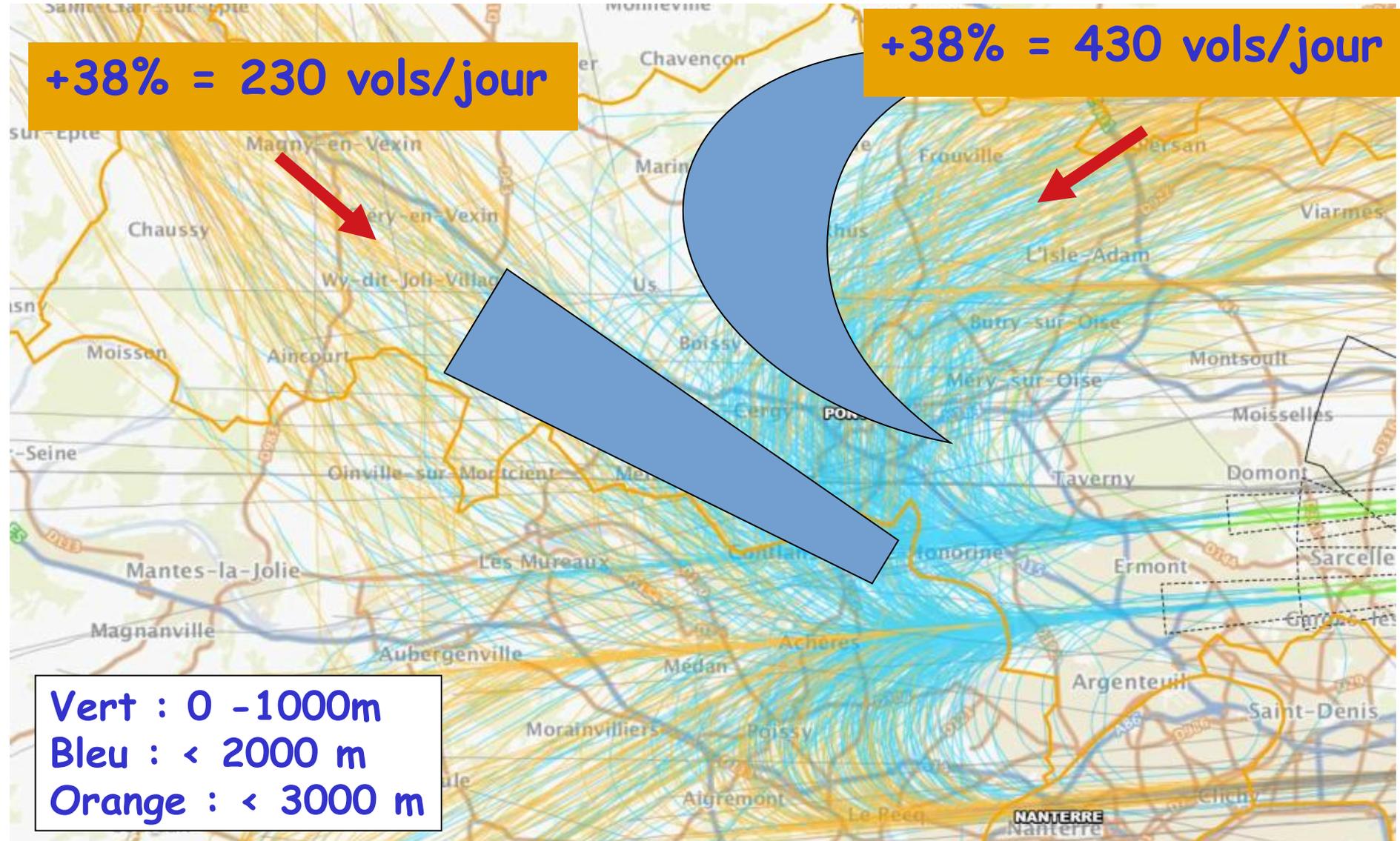


Journée caractéristique Roissy / Vent Est avec + 38 % mouvements (estimation)

+38% = 230 vols/jour

+38% = 430 vols/jour

Vert : 0 - 1000m
Bleu : < 2000 m
Orange : < 3000 m





Conséquences sur le bruit

ADP estime que, si le nombre de passagers augmente de 80% (126 Millions/an), **l'augmentation en mouvements serait de 38%**. Car l'emport moyen devrait augmenter (décisions Compagnies).

ADP estime qu'à proximité, l'indicateur IGMP (indice énergie sonore) augmenterait « légèrement » de 66,7 en 2017 à 75 en 2037, soit le niveau de 2014 !

→ **alors tous les progrès réalisés récemment (réglementations) dont chacun se félicitait seraient balayés !!**

Mais ADP admet (en réunion) que IGMP ne reflète pas toute la nuisance et est ouvert à la définition d'indicateurs complémentaires.

ADP compte également sur la mise en œuvre de procédures de descentes douces pour réduire le bruit à plus de 20km de la piste.

Pour rappel, l'OMS (organisation mondiale de la santé), préconise de fixer la limite de bruit à Lden : 45 dB dont Ln : 40 dB la nuit.

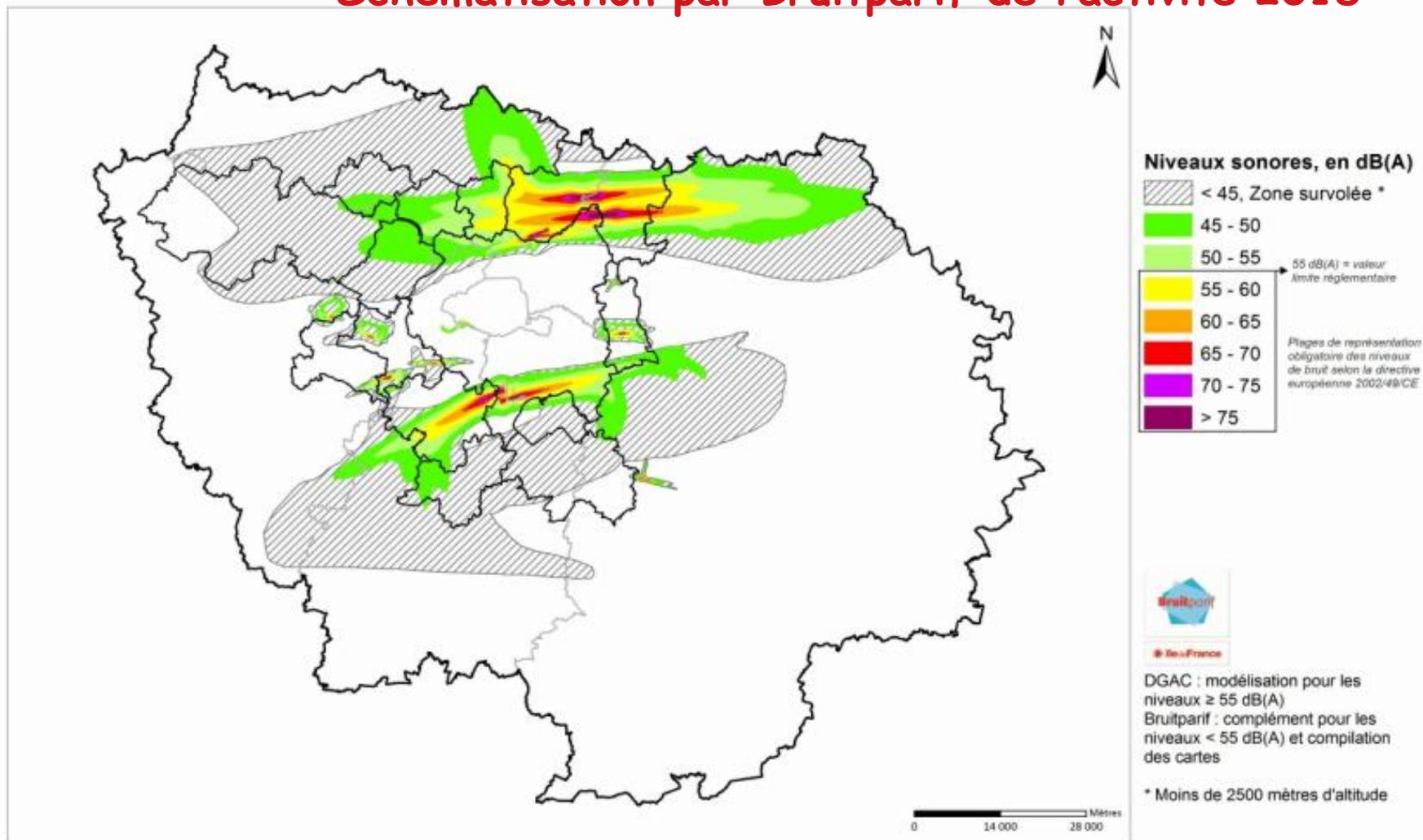


L'OMS recommande de ne pas dépasser 45 dB

Bruit aérien

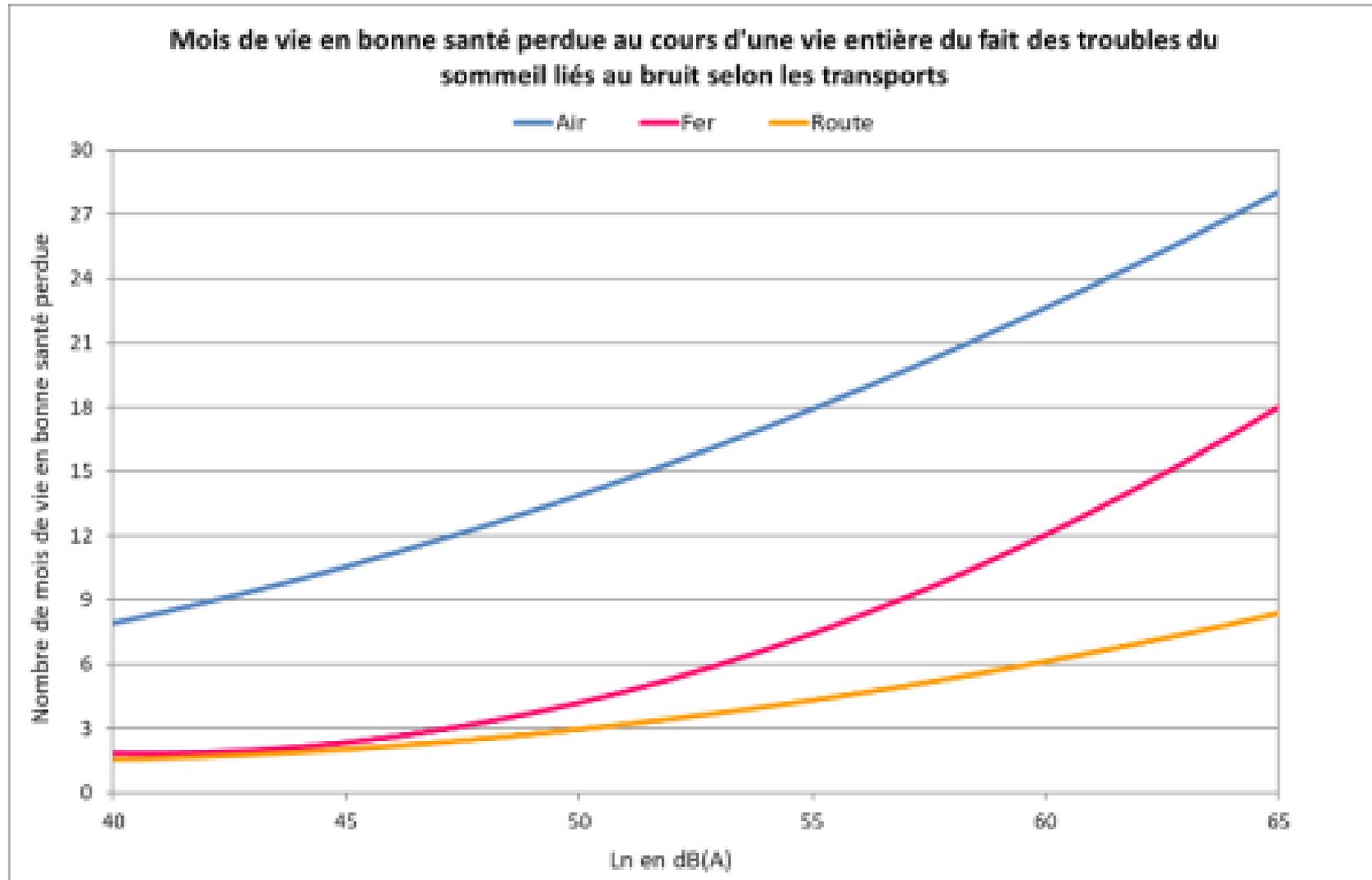
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

Schématisation par Bruitparif de l'activité 2018





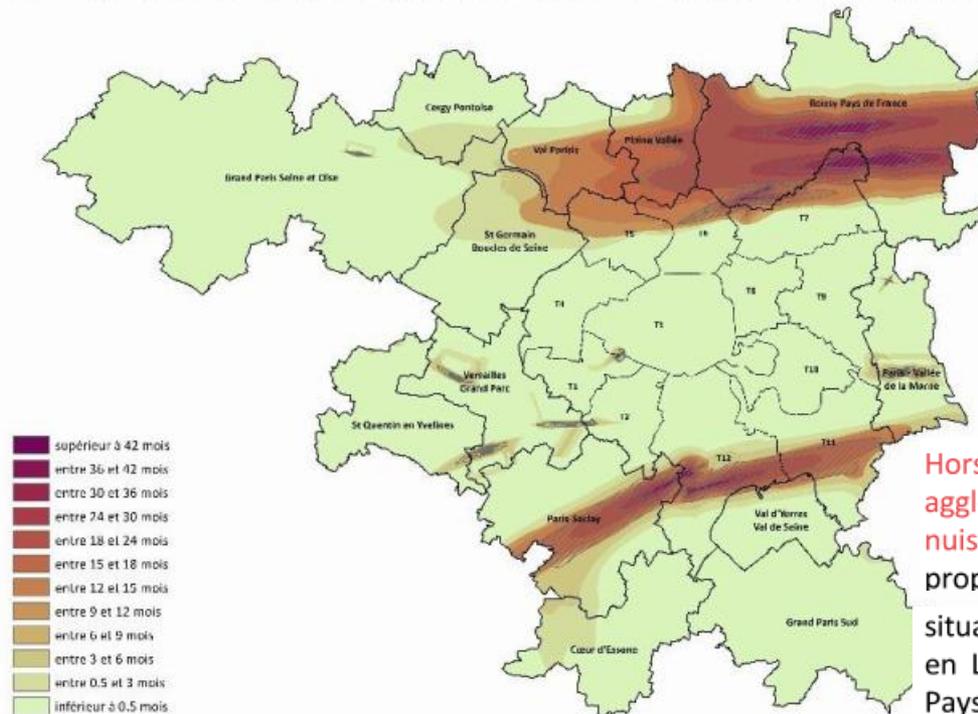
Etude Bruitparif 2019 : impact sanitaire des transports (tous) Ile de France





Etude Bruitparif 2019 : impact sanitaire des transports Ile de France

POTENTIEL DE RISQUES SANITAIRES INDIVIDUELS LIÉS AU BRUIT DU TRAFIC AÉRIEN NOMBRE DE MOIS DE VIE EN BONNE SANTÉ PERDUE PAR INDIVIDU SUR UNE VIE ENTIÈRE



Hors Métropole du Grand Paris, ce sont les agglomérations fortement concernées par les nuisances aéroportuaires qui présentent les proportions les plus élevées de personnes en situation de dépassement d'une des valeurs limites en Lden. Ainsi les deux agglomérations de Roissy-Pays de France et de Plaine Vallée comptent respectivement 57% et 39% de leur population en situation de dépassement. Vient ensuite la

**1,6 million de personnes
Impactées !**



La pollution ?

ADP estime que le taux oxyde d'azote augmenterait de 30 % et les particules fines de 11 %.

Mais ADP compte sur la modernisation des appareils des compagnies pour se limiter à ces valeurs :

- 100 % de renouvellement de la flotte moyen courrier
- 30 % pour la flotte long courrier

Qui imposera, si nécessaire cette modernisation ?

ET pas d'inquiétude car :

- les oxydes d'azote seraient émis surtout en altitude !!!
- les particules fines resteraient sur la zone aéroport : beau cynisme vis à vis des passagers et des employés sur place !!



Les GES : gaz à effet de serre

ADP prévoit des moyens pour réduire les émissions de l'activité de la plateforme (qui représentent une partie faible:3 %).

ADP estime que les émissions des avions (actuellement 62%) seront maîtrisées du fait de l'engagement de OACI de les limiter au niveau de 2020 !! et celles du transport passagers / employés (28%) par le recours au transport en commun !!!???

L'Autorité Environnementale considère pour sa part que les émissions augmenteront de 30 % avec les prévisions de trafic.



L'emploi

ADP estime la création de 50 000 emplois en favorisant les localités proches.

Mais ADP indique que les populations proches ont un déficit de qualifications (et des faibles revenus), que les personnels qualifiés sont éloignés du fait de manque de logements (PEB), de choix personnel de vivre dans des zones d'habitat moins dense éloignées et moins desservies en transport.

Ce qu'il faut comprendre c'est que les populations qualifiées (de revenu plus important) s'éloignent des nuisances de l'aéroport et du risque induit sur le patrimoine (valeur habitation) !

Alors comment ADP peut penser que de nouvelles populations qualifiées resteront sous les nuisances de l'aéroport ??



Accessibilité ?

En 2037 : + 80 % passagers, soit + 56 millions /an.

ADP admet les engorgements des transports actuels, et compte sur des investissements futurs pour éviter l'accroissement avec l'activité du Terminal 4.

- Roissy Express ; Ligne 17 ; modernisation RER B ; **bouclage francilienne EST ; réflexion adaptation réseau BUS**

Mais ces investissements ne sont pas tous décidés.

ADP compte sur l'augmentation du transport en commun (de 37 % à 60 %!). Notamment par les salariés qui utilisent à 90 % la voiture personnelle.

Comment ADP peut espérer cela alors que les salariés habiteront certainement éloignés des nuisances de l'aérodrome, que celles-ci vont s'étendre et que les automobiles devraient être moins consommatriques de carburant donc moins coûteuses en transport ?



Ce que nous proposons pour préserver la santé des populations

- **limiter les mouvements à 500 000/an (~ l'actuel)**
 - Augmenter rapidement l'emport par augmentation des taxes et des interdictions
 - Réduire les vols en transit.
- **Interdire les avions bruyants (marge >> 13)**
- **Réduire les créneaux de nuit (22h/6h)**
- **Appliquer les taxes sur le kérosène (concurrence loyales entre transports ; intégrer externalités négatives)**
- **Mettre en place des descentes douces sans palier.**



Comment vous pouvez agir ?

Pour plus d'informations et prendre en compte les réactions au projet :

Une réunion d'information ADP à Conflans le 2 avril



CIRENA ET COLLECTIF G.A.R.E. VOUS INFORMENT
Groupe des Associations Roissy Environnement

Extension de Roissy CDG

TERMINAL 4, NON MERCI !

Réunion publique de concertation
organisée par ADP

MARDI 2 AVRIL 2019

A 20 HEURES

Salle des fêtes, Place Romagné

Conflans-Ste-Honorine

VENEZ NOMBREUX DIRE NON À L'AUGMENTATION
(40%) DU TRAFIC AÉRIEN AU-DESSUS DE VOS TÊTES

Contact@cirena.com

*Groupe des Associations Roissy Environnement : ADERA,
ADVOCNAR, ATVO, AREC, CIRENA, CSNA, DIRAP, ENV93, FNE77,
MNLE77 et 93, ONASA, SOS, VOE*



« Qui ne dit mot consent ! »

- Il est important de donner votre avis et/ou reprendre des propositions présentées ici avant le 12 mai sur le site internet :
- **terminal4-cdg.groupeADP.fr**
- **EXPRIMEZ-VOUS**
- **PARTICIPEZ EN LIGNE**
- **Choisir thème ou autre, donner mail et AVIS ; accepter ; envoyer.**

Ou par mail à :

terminal4-cdg@adp.fr



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Aérodrome Pontoise/Cormeilles en Vexin

**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!**



Activité Pontoise/Cormeilles en Vexin

CCE 31/1/2019

3. ACTIVITÉ ANNUELLE DÉTAILLÉE DU TRAFIC VOL D'AFFAIRES DE 2016 À 2018



Mouvements (arrivées/départs)	2016	2017	2018
JANVIER	16	20	20
FÉVRIER	56	20	6
MARS	10	48	20
AVRIL	14	12	36
MAI	12	30	0
JUIN	76	214	0
JUILLET	94	24	0
AOÛT	16	34	0
SEPTEMBRE	50	190	55
OCTOBRE	24	154	47
NOVEMBRE	28	22	40
DÉCEMBRE	10	22	32
TOTAL	406	790	256

Mouvements depuis septembre 2018.

Arrivées	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Total général
Jour	26	20	19	16	6	87
Nuit	4	2				6
Total	30	22	19	16	6	93
Départs						
Jour	19	21	14	13	3	70
Nuit	6	4	7	3	3	23
Total	25	25	21	16	6	93

- Effet SIAE avec 214 vols en juin 2017
- Panne ILS au Bourget en septembre et octobre 2017

Jour : 06h00 - 22H00
Nuit : 22h00 - 06h00



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 Aéroporquaires ») : 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)

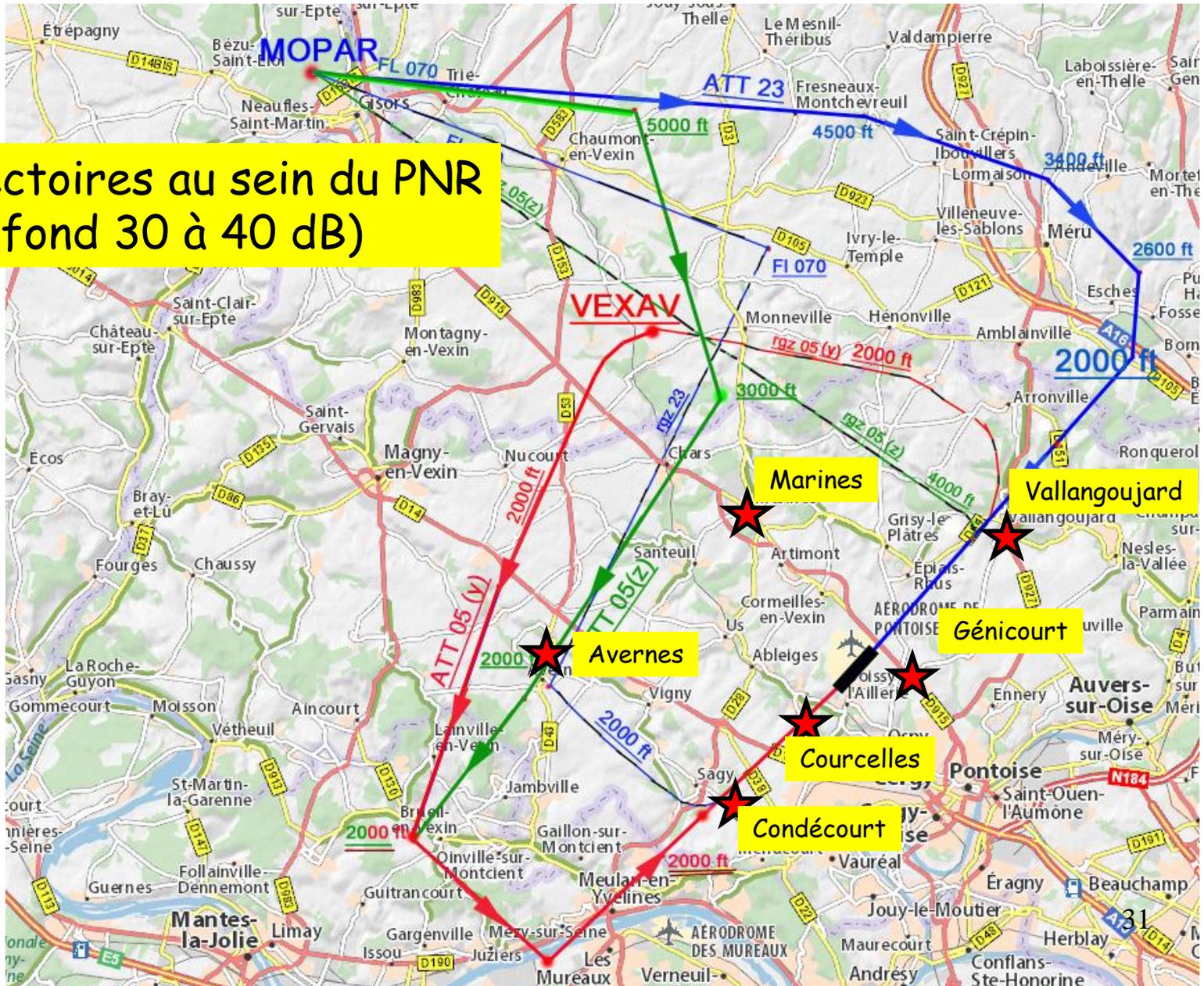
N°4 ÉTUDE 2016

L'ACNUSA demande aux services de l'État et au gestionnaire de l'aérodrome de Pontoise - Corneilles de réaliser une étude afin de vérifier si le changement de référence pour la restriction de fréquentation est possible, et si tel est le cas d'en mesurer les conséquences.



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:

- Connaitre 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).



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Simulation sur les trajectoires



L'avenir sera ce que vous en ferez !

AG : Ordre du jour

- Rapport moral année 2018 (JMB)
- Rapport financier 2018 et Budget prévisionnel 2019 (JMB)
- Quitus sur rapports
- Election du Conseil d' Administration
- Objectifs 2019 (JMB)

- Projet ADP Terminal T4 Roissy CDG (JMB)
- Projet ADP de « passage pistes à 35 tonnes » (JMB/ChB)

- Mesure du bruit: résultats 2018 (MB)
- Traces radar des avion en circuit (chevelus) (MB)

- Questions diverses



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Rapport moral



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
- 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 31 janvier 2019 (pour 2018)
 - Information ADP projet passage piste à 35T: relance
 - Présentation Dirap: craintes et demandes des riverains
- Activité aérodrome 2018: + 9% vs 2017 soit 43 700 mouvements
- Présentation suivis trajectoires aviation légère « chevelus » :**écart** entre suivi DGAC et observations riverains.
- Bilan réclamations: **amélioration** de la prise en compte par DSNA
- **Amélioration** carte VAC: repérage des serres sud-ouest.



Activité Pontoise/Cormeilles en Vexin

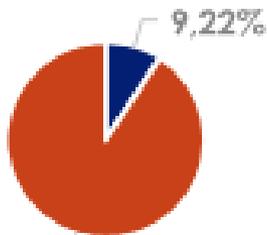
CCE 31/1/2019



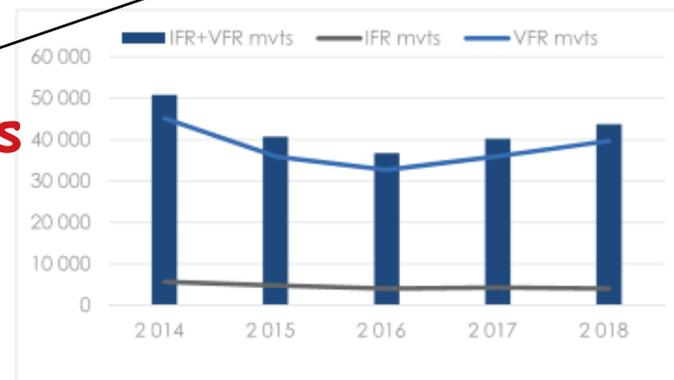
2. ACTIVITÉ ANNUELLE DU TRAFIC DE L'AÉRODROME TRAFIC DE 2014 À 2018

	IFR		VFR		IFR+VFR		
	mvts	% n/n-1	mvts	n/n-1	mvts	n/n-1	Δ Volume
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
2 017	4 258	5,2	35 953	9,9	40 211	9,4	3 450
2 018	4 030	- 5,4	39 682	10,4	43 712	8,7	3 501

2018



43 712 mvts



90,78%

■ IFR ■ VFR



Activité Pontoise/Cormeilles en Vexin

CCE 31/1/2019

3. ACTIVITÉ ANNUELLE DÉTAILLÉE DU TRAFIC DE L'AÉRODROME DE 2017 À 2018



	IFR			VFR			IFR+VFR		
	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
Janvier	245	336	37,14%	1752	1727	-1,43%	1997	2063	3,30%
Février	302	307	1,66%	2299	2890	25,71%	2601	3197	22,91%
Mars	366	394	7,65%	3752	2862	-23,72%	4118	3256	-20,93%
Avril	327	398	21,71%	3806	4314	13,35%	4133	4712	14,01%
Mai	394	427	8,38%	3761	4510	19,91%	4155	4937	18,82%
Juin	501	303	-39,52%	3780	4377	15,79%	4281	4680	9,32%
Juillet	357	223	-37,54%	3280	3409	3,93%	3637	3632	-0,14%
Août	263	354	34,60%	2426	2982	22,92%	2689	3336	24,06%
Septembre	566	363	-35,87%	3465	3981	14,89%	4031	4344	7,76%
Octobre	245	372	51,84%	3376	3724	10,31%	3621	4096	13,12%
Novembre	431	290	-32,71%	2817	2377	-15,62%	3248	2667	-17,89%
Décembre	261	263	0,77%	1439	2529	75,75%	1700	2792	64,24%
Total	4258	4030	-5,35%	35953	39682	10,37%	40211	43712	8,71%

Augmentation de 9%



L'avenir sera ce

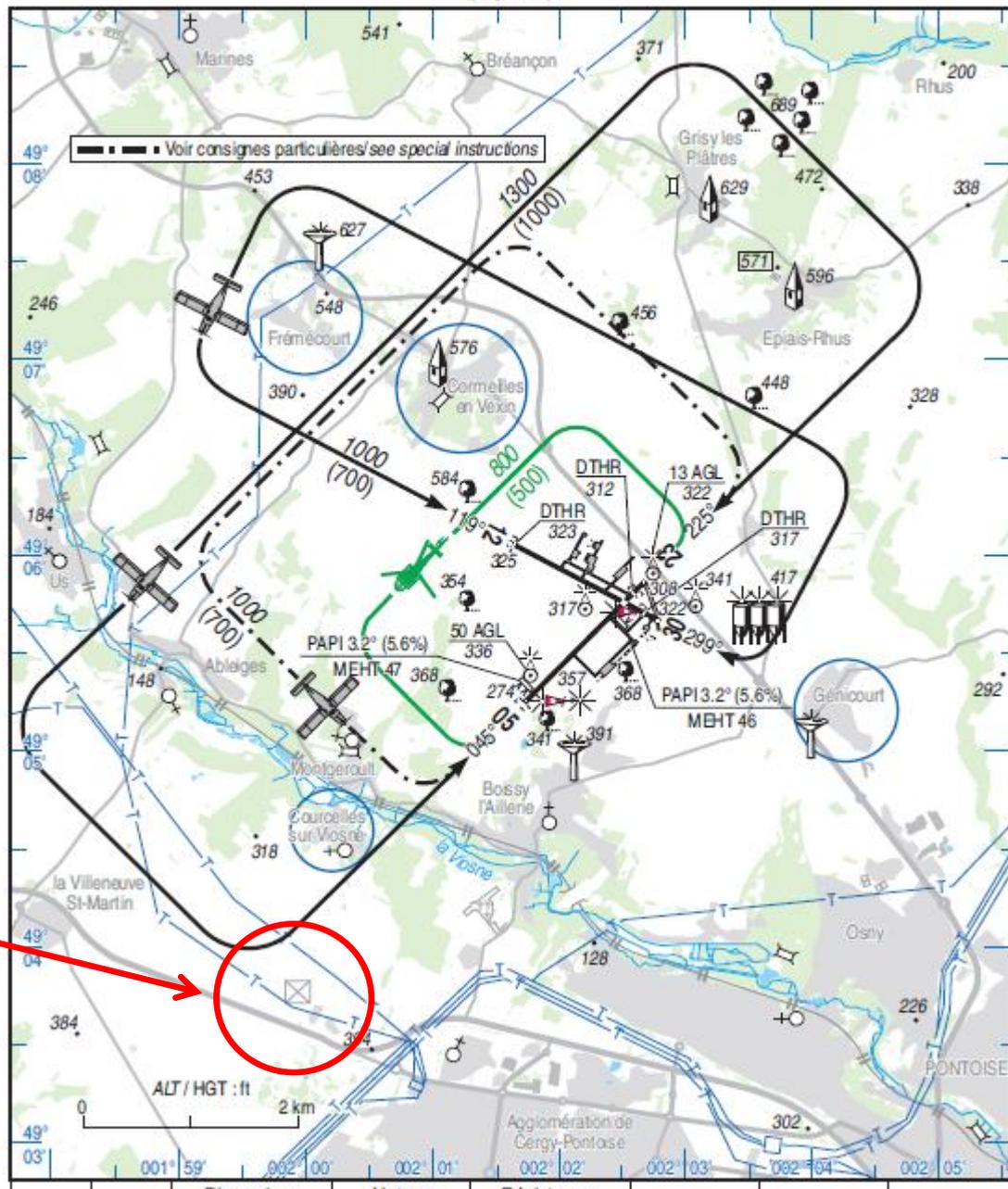
Amélioration carte VAC

CCE 31/01/2019

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
AD 2 LFPT ATT 01

ATERRISSAGE A VUE
Visual landing

31 JAN 19



Repérage des Serres



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 2018

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.



Limitier nuisances de Roissy CDG

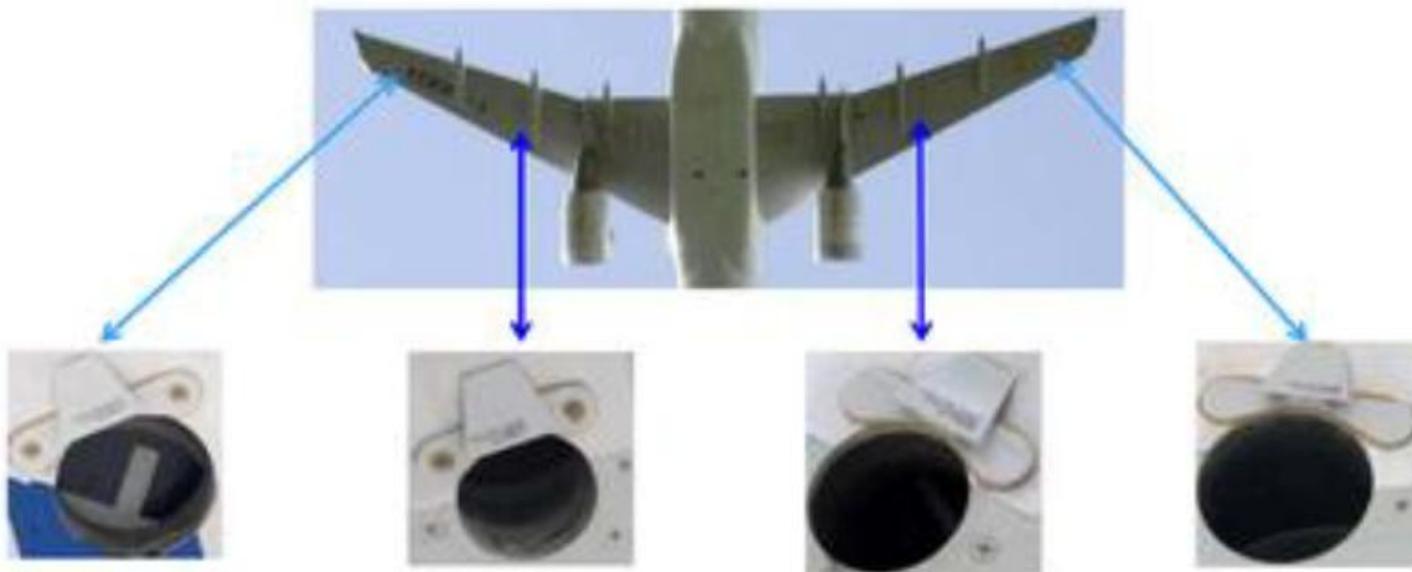
Trajectoires d'approche et Vols de nuit de Roissy

- **DIRAP membre de la CCE et comité permanent Roissy CDG**
- **CCE Roissy : 3/07/2018 ; 17/12/2018**
- 2017 : + 5,7 % passagers et +0,7 % mouvement ; augmentation emport.
- Indicateur énergie sonore IGMP : 2017 : 66,7 (100 en 2000).
- ADP met à disposition trajectoires avions par internet (VITRAIL).
- Fedex : augmentation capacité des installations de tri de 40 % pour 2020, pas d'information sur augmentation nombre de vols ??
- Descentes douces : complexité en configuration face à l'Est.
- ADP information concertation projet Terminal 4
- Etude DEBATS (bruit et sommeil /santé) : résultats fin 2019
- Bruit singulier A320 : 79 % appareils équipés.
- Mise en œuvre descentes douce cœur de nuit: à 65%
- Liste des dossiers du comité permanent
- **Réunion Associations Roissy ...**
 - Préparation information et actions relatives au projet Terminal T4 Roissy.



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
- **Livret: AVIONS Halte aux bruits qui courent**
- **Aviation Légère: 12 février 2019**
- Réunion avec le directeur ACNUSA pour préparer les actions envisageables par cet organisme (hélicoptères ; aviations légère, voltige)
- **Aviation Générale:**
- Reconnaissance UFCNA comme interlocuteur diverses instances.
- **Assises du transport aérien** : contribution Dirap relative à l'aviation légère



Rapport moral

Approbation?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Rapport financier



Bilan financier 2018

AFFRANCHIS.	354,40		
ASSURANCES	139,99		
COTIS. A. A.	230,00		
COMM.population	232,00		
HONORAIRES	0,00		
DIVERS			
DOCUMENT.			
FOURN.BUR.	0,00		
FRAIS BANC	127,90	ADHESIONS	1 365 €
FRAIS DEPL.	46,60		
FRAIS RECEP.	0,00	SUBV COMMUNES	1 912 €
MATERIEL	1506,55		
PUBLICITE		SUBVENTION DEPT	830 €
TELEPH.INT.	136,79		
VIR.CAISSE		INTERETS CE	148 €
TOTAL DEPENSES	2774,23	TOTAL RECETTES	4 255,00 €
		BILAN	1 480,77 €



L'AVOIR DE L'ASSOCIATION

au 31/12/2018

SOLDE COMPTE CHEQUE FIN 2018	9220,69
SOLDE COMPTE EPARGNE FIN 2018	19896,67
SOLDE FIN 2018 AG	29117,36



Budget prévisionnel 2019

BUDGET PREVISIONNEL 2019

DEPENSES 2019

AFFRANCHIS.	775,00 €
ASSURANCES	145,00 €
COTIS. A. A.	225,00 €
COMM.population	2 000,00 €
HONORAIRES	750,00 €
DIVERS	- €
DOCUMENT.	- €
FOURN.BUR.	- €
FRAIS BANC	105,00 €
FRAIS DEPL.	- €
FRAIS RECEP.	- €
MATERIEL	1 500,00 €
PUBLICITE	- €
TELEPH.INT.	250,00 €
VIR.CAISSE	- €

DEPENSES 5 750,00 €

RECETTES 2019

ADHESIONS	1 520 €
SUBV COMMUNES	2 100 €
SUBVENTION DEPT	830 €
INTERETS CE	200 €
REPRISE PROV.	1 100 €

RECETTES 5 750,00 €



Compte rendu 2018

- Remerciement aux **130 adhérents** et aux associations, répartis sur **32 communes**, pour la confiance qu'ils nous témoignent, ainsi qu'aux **12 mairies et au Conseil Général** du Val d'Oise pour leur soutien.
- **Les dépenses sont très inférieures à nos prévisions.**
Le projet aviation d'affaire ADP étant resté en stand-by, il n'y a pas eu de lettre de la Dirap ni de recours à honoraires d'avocat.
- De ce fait le résultat de l'année 2018, affiche un **solde comptable positif de 1480 €.**
- Le niveau des adhésions est quasi stable par rapport à 2017, **l'avoir en fin d'exercice est de 29 117 €.**
- Le budget prévisionnel 2019, est présenté pour approbation. Un accent sera donné en 2019 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) qui a été relancé en CCE de janvier 2019.



Rapport financier

Quitus : OUI ? NON ?

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Election du conseil d'administration

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



Election du Conseil

Votants: NON ?

Abstentions ?

Votants OUI ?



Objectifs 2019

- **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
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Cormeilles pour réduire les nuisances (actuelles, potentielles).
 - **Point d'attention : projet ADP aviation d'affaire 35 tonnes**
- **NATIONAL et EUROPEEN**
 - Participation à CCE et Comité Permanent de CCE Roissy CDG pour réduire nuisances (actuelles, potentielles, vols de nuit, nouvelles approches).
 - En coordination avec UFCNA, UECNA: travaux aviation légère, actions juridiques et réglementation.
 - **Point d'attention : projet ADP terminal T4 de Roissy/CDG**



Focus

- **Mesure du bruit: résultats 2018 (MB)**
- **Traces radar des avions en circuit (Chevelus) (JMB)**



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Mesures de bruit

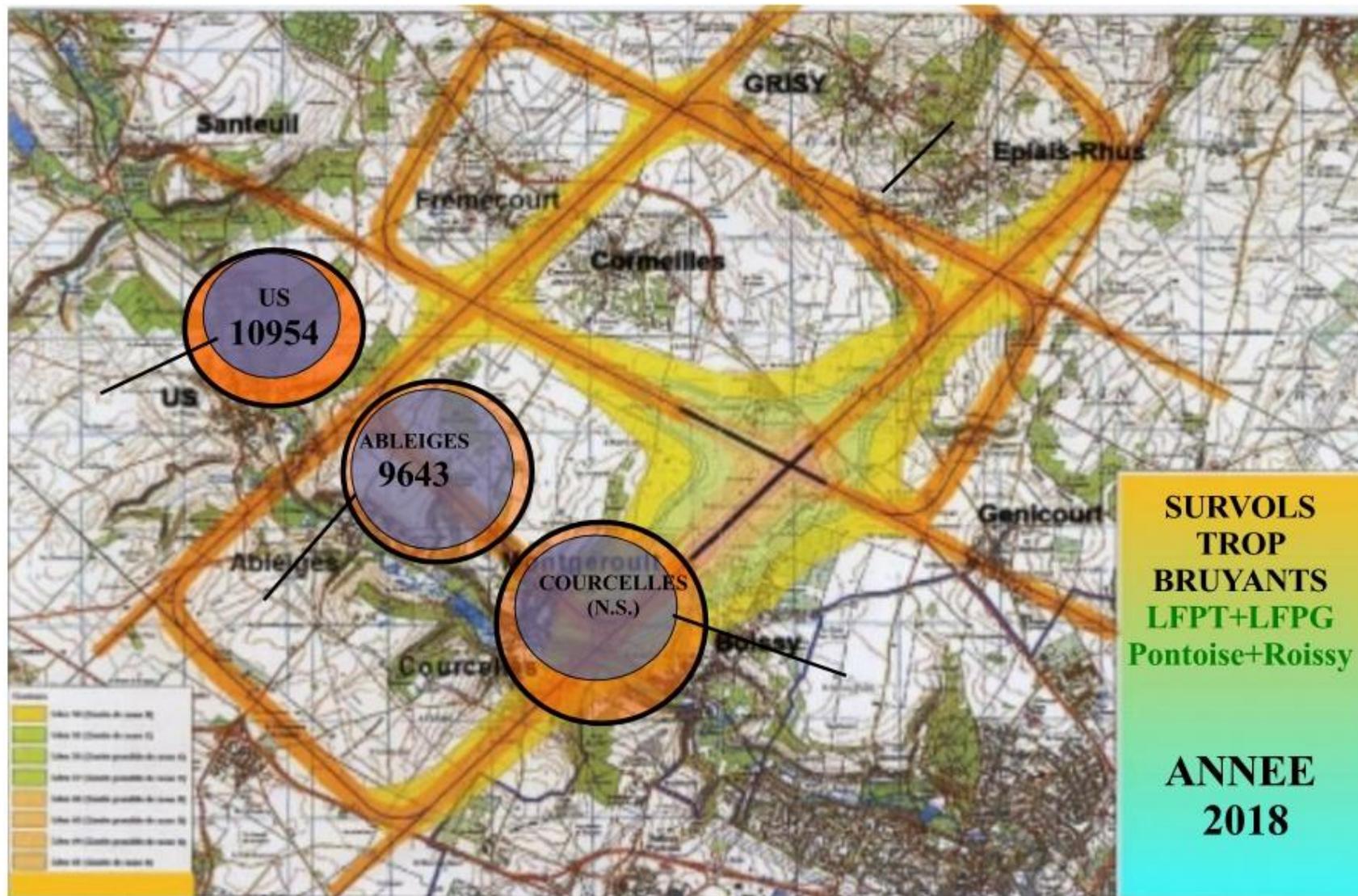


Le bruit en 2018 (année)

Village	Nombre de survols trop bruyants
Courcelles	NS
Ableiges	9 900
Epiais Rhus	Arrêt
Us	10 700
	Extrapolation annuelle des mesures réalisée (dont Avions Roissy)

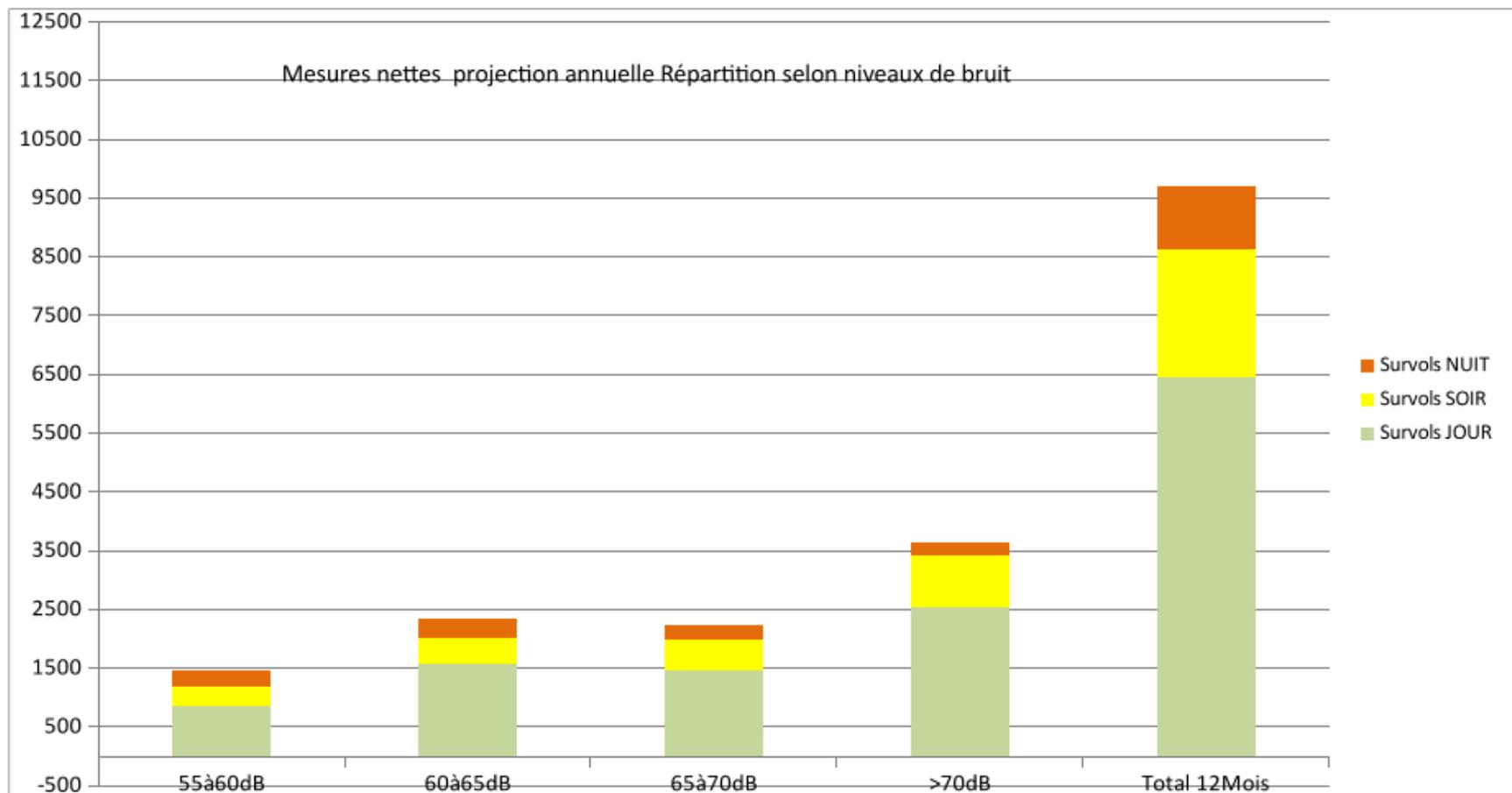


Mesures de bruit



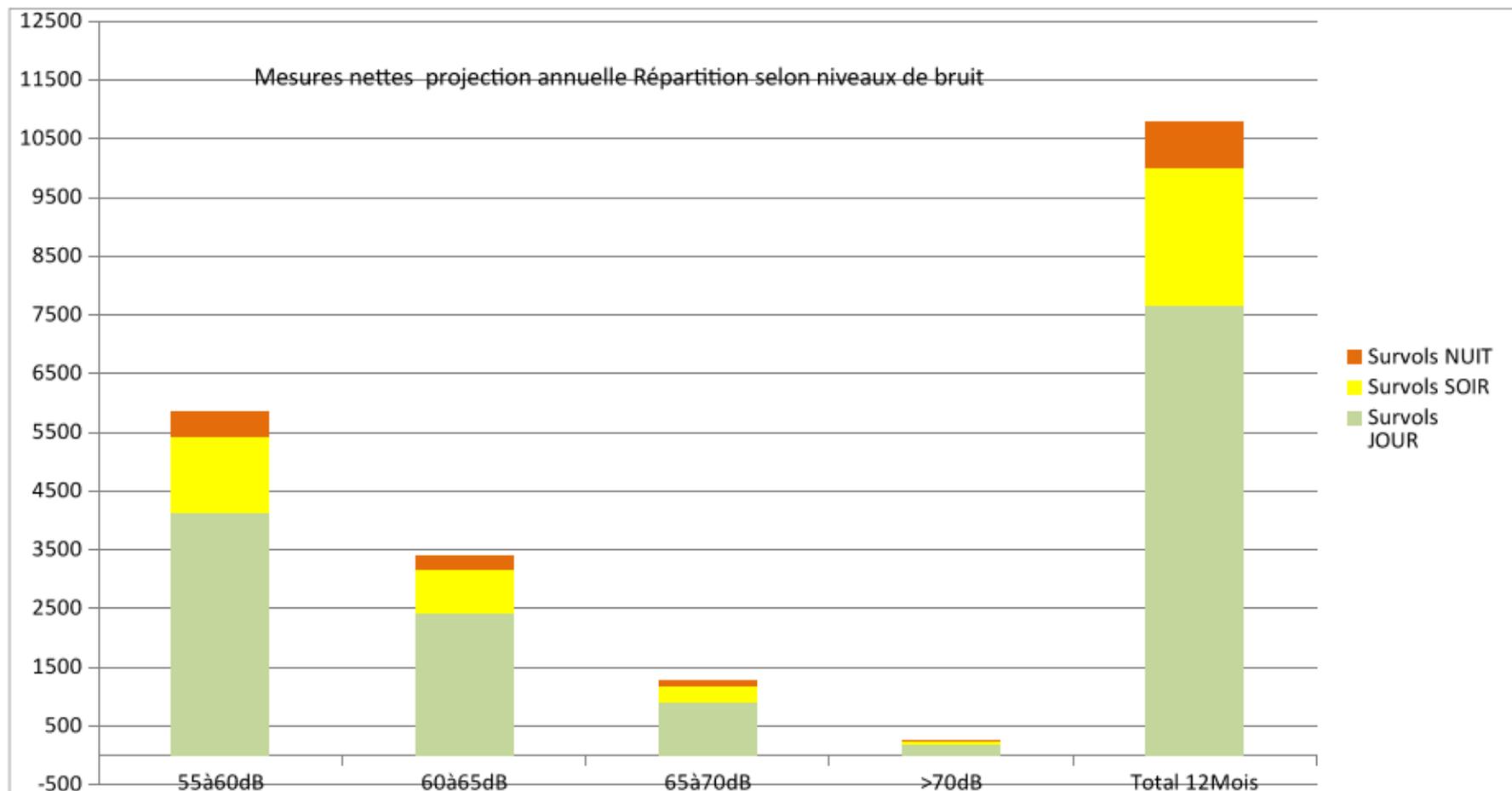


Mesures sur Ableiges





Mesures sur Us

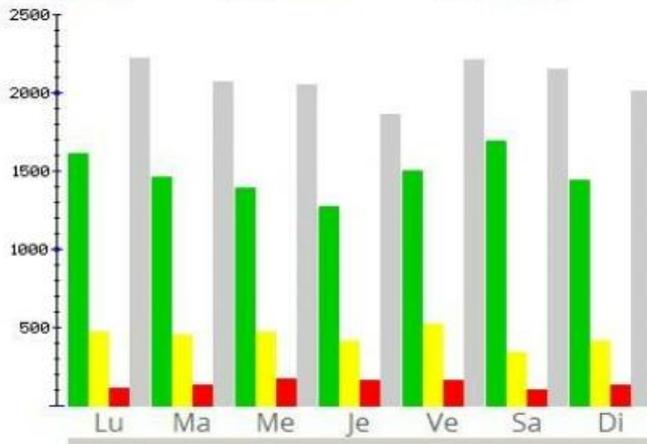




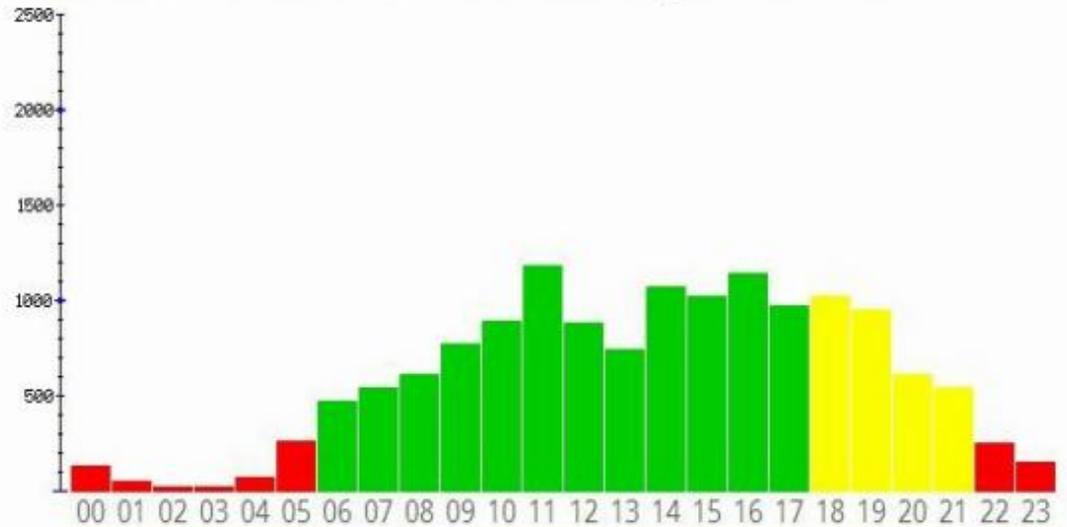
Mesures sur Us

Nombre de survols identifiés par Semaine:

Jour Soir Nuit Jour entier



Nombre de survols identifiés par heure:





Trajectoires de vol: Région Pontoise-Cc

03/01/2019 (Jeudi) / 09:49:30-10:04:30 / Tracé en noir: 09:57:00 h ± 90

« 03/01/2019 » « < 09:57:00 > » ± 7,5 mi

Pour plus d'information, veuillez cliquer sur la partie noire de la trajectoire ou sur le p
[GoogleMaps](#) [GoogleEarth \(2D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#) [GoogleEarth](#)





Trajectoires de vol: Pontoise-Cormeilles

25/02/2019 (Lundi) / 10:30:00-11:30:00



25/02/2019



10:30:00



+ 1 h

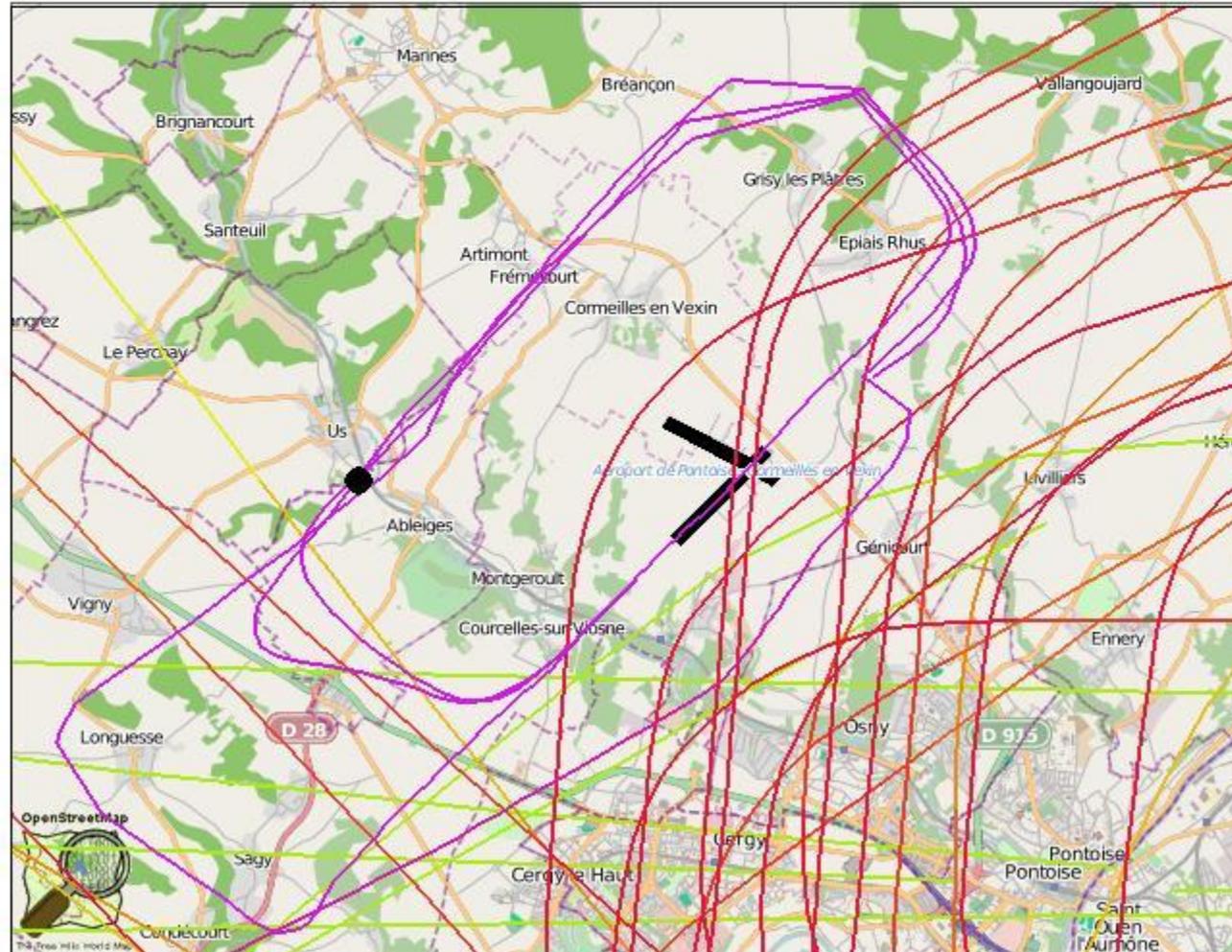


[GoogleMaps](#)

[GoogleEarth \(2D\)](#)

[GoogleEarth \(3D\)](#)

[GoogleEarth \(4D\)](#)



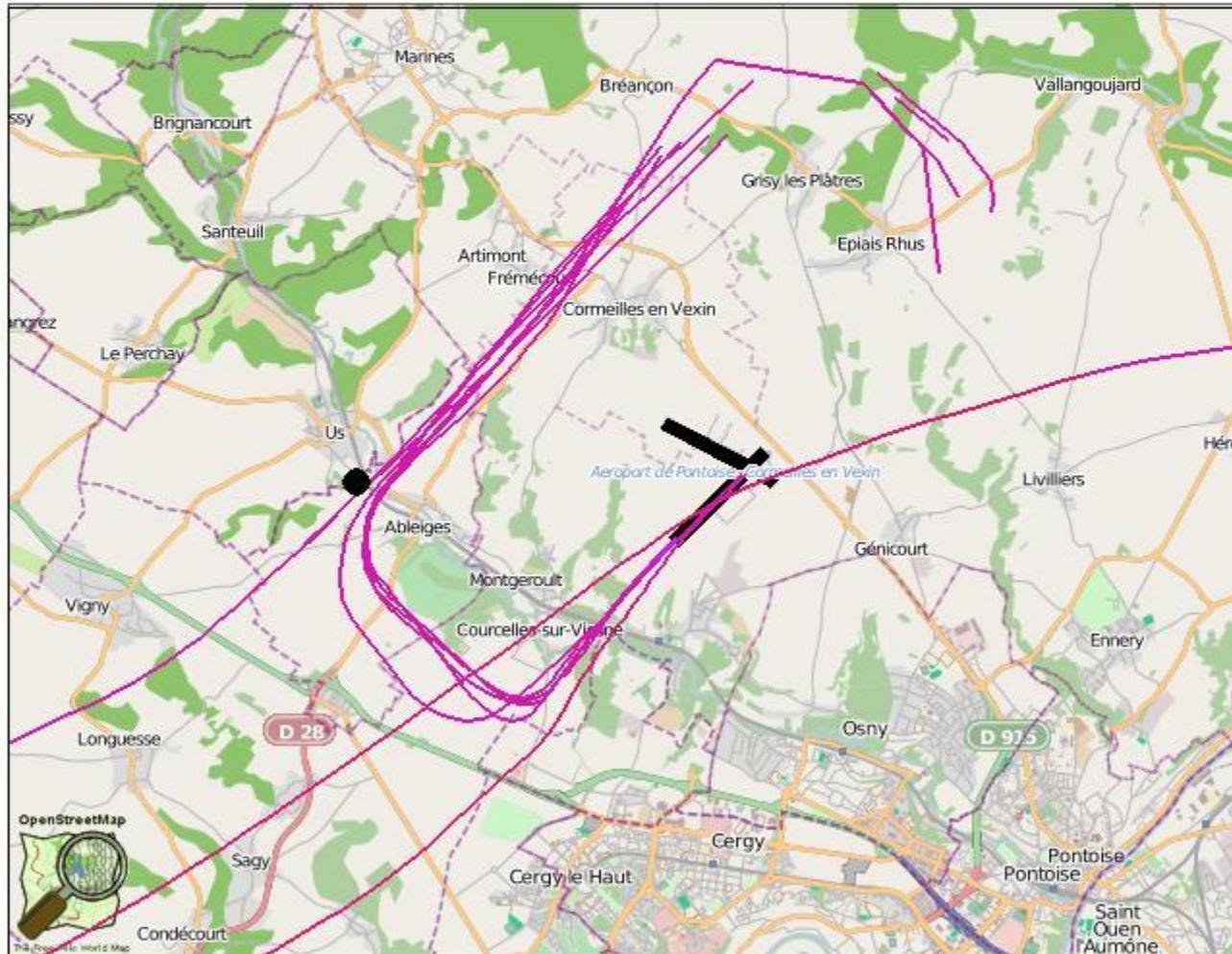


Trajectoires de vol: Pontoise-Cormeilles

07/03/2019 (Jeudi) / 10:18:00-11:18:00

« 07/03/2019 » « < 10:18:00 > » + 1 h

[GoogleMaps](#) [GoogleEarth \(2D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#)



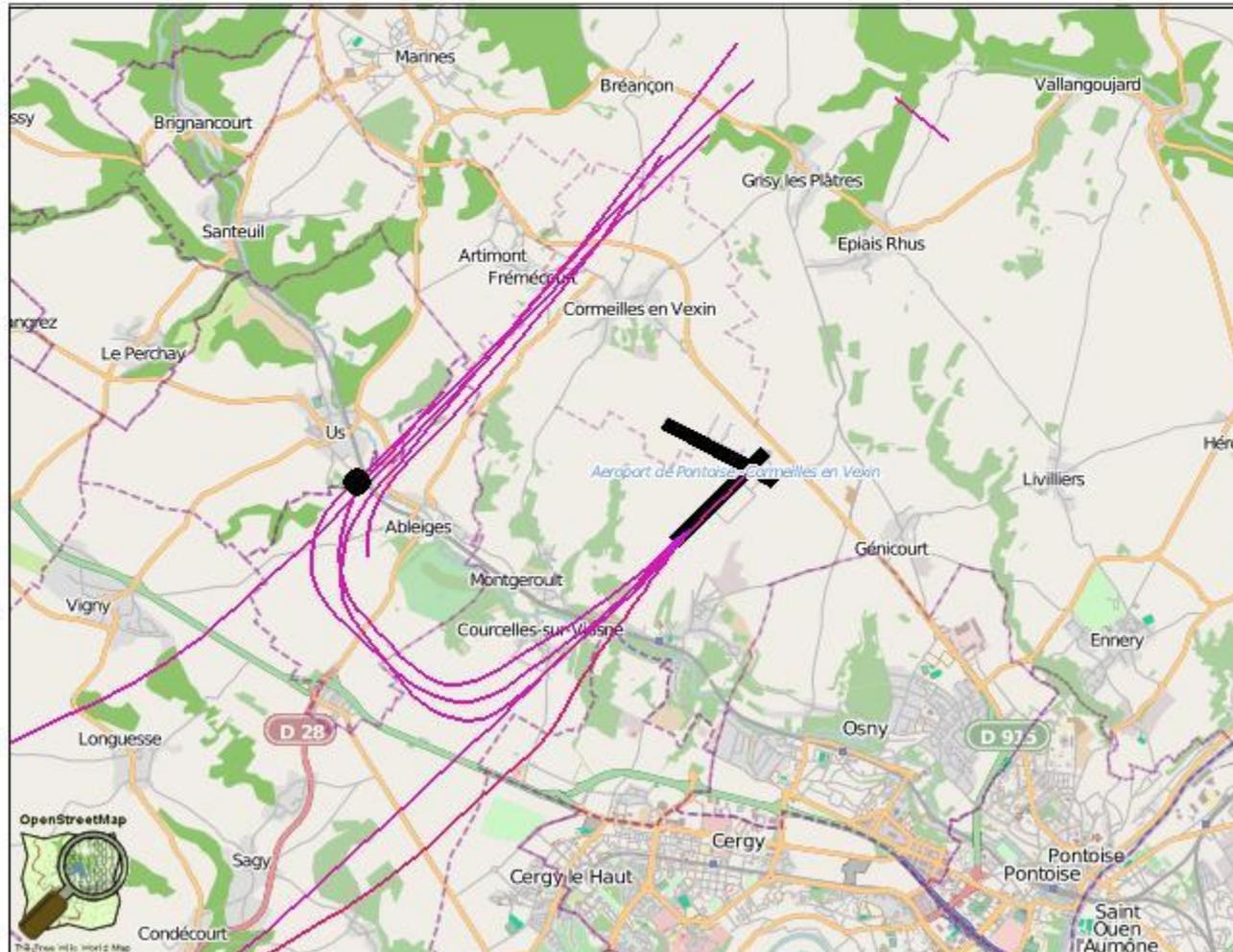


Trajectoires de vol: Pontoise-Cormeilles

07/03/2019 (Jeudi) / 10:51:00-11:51:00

« 07/03/2019 » « < 10:51:00 > » + 1 h ▾

[GoogleMaps](#) [GoogleEarth \(2D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#) [GoogleEarth \(4D\)](#)





L'avenir sera ce que vous en ferez !

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.

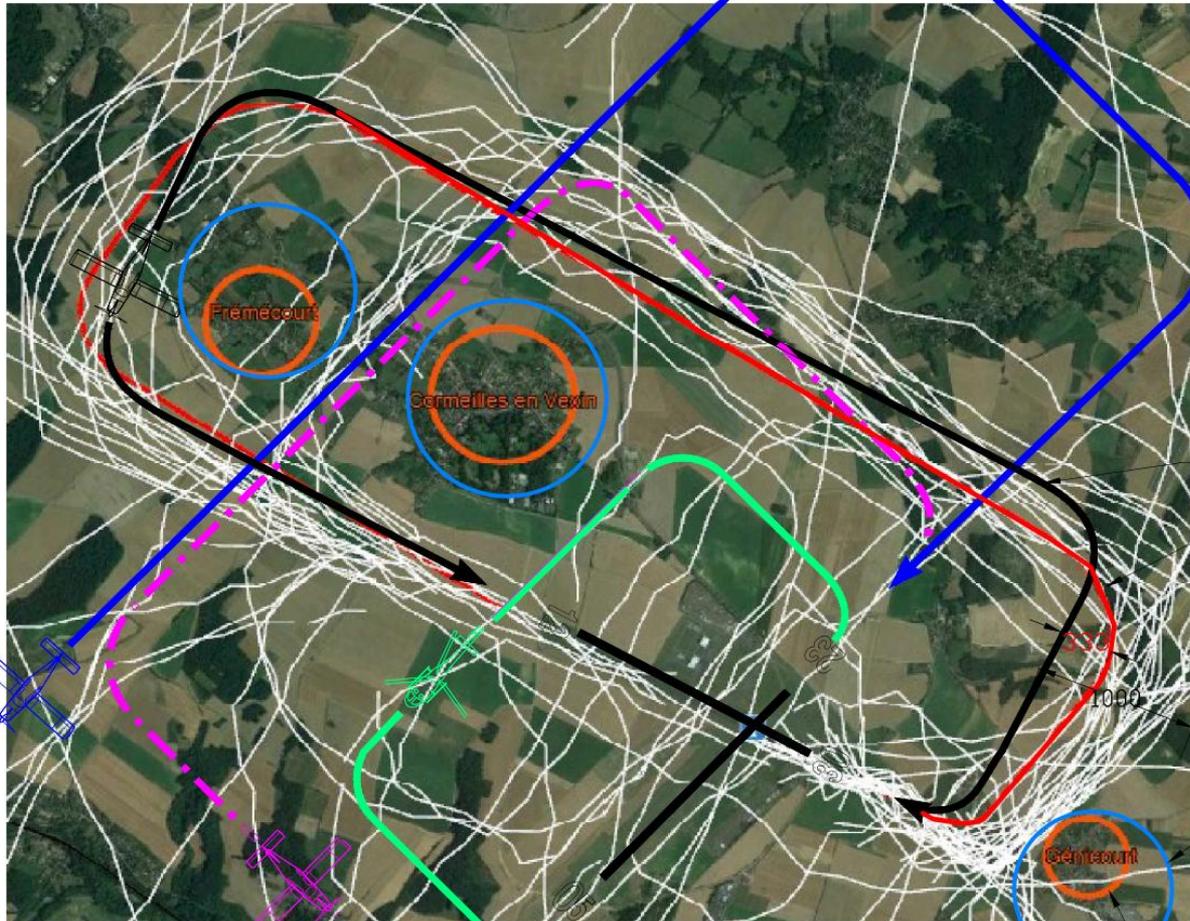
Lors de la CCE du 31/01/2019, les chevelus présentait encore des zones d'attention (cercles) réduits de 30 % à 50 % par rapport aux documents officiels (carte VAC)

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



Chevelus : représentation des écarts

CHEVELU
du 13 AVRIL 2017



CIRCUIT CARTE VAC

CIRCUIT CHEVELU DGAC
décalage > à 300m
par rapport au circuit VAC

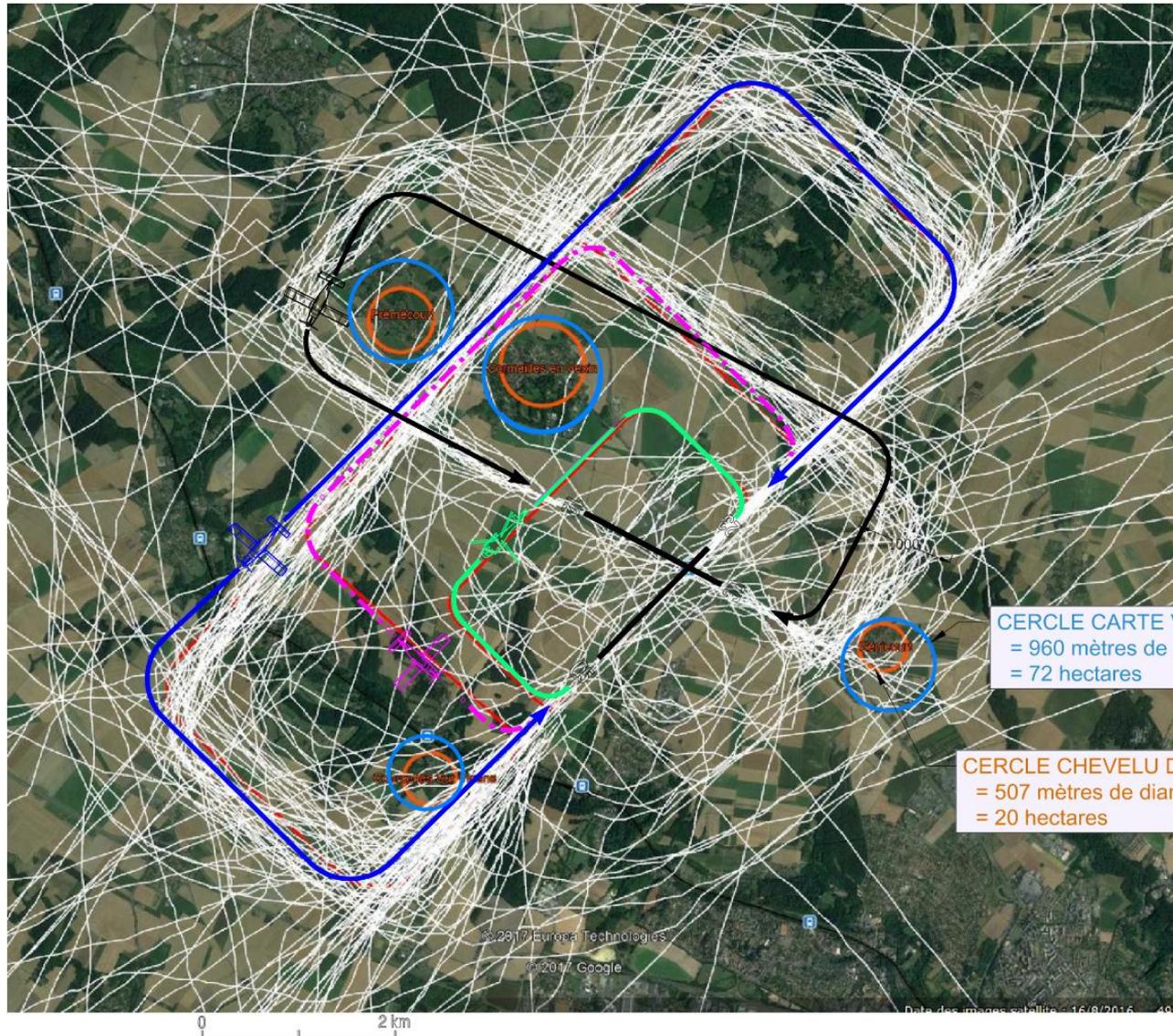
CERCLE CARTE VAC
= 960 mètres de diamètre
= 72 hectares

CERCLE CHEVELU DGAC
= 507 mètres de diamètre
= 20 hectares



Chevelus : représentation des écarts

CHEVELU
du 23 JUIN 2017



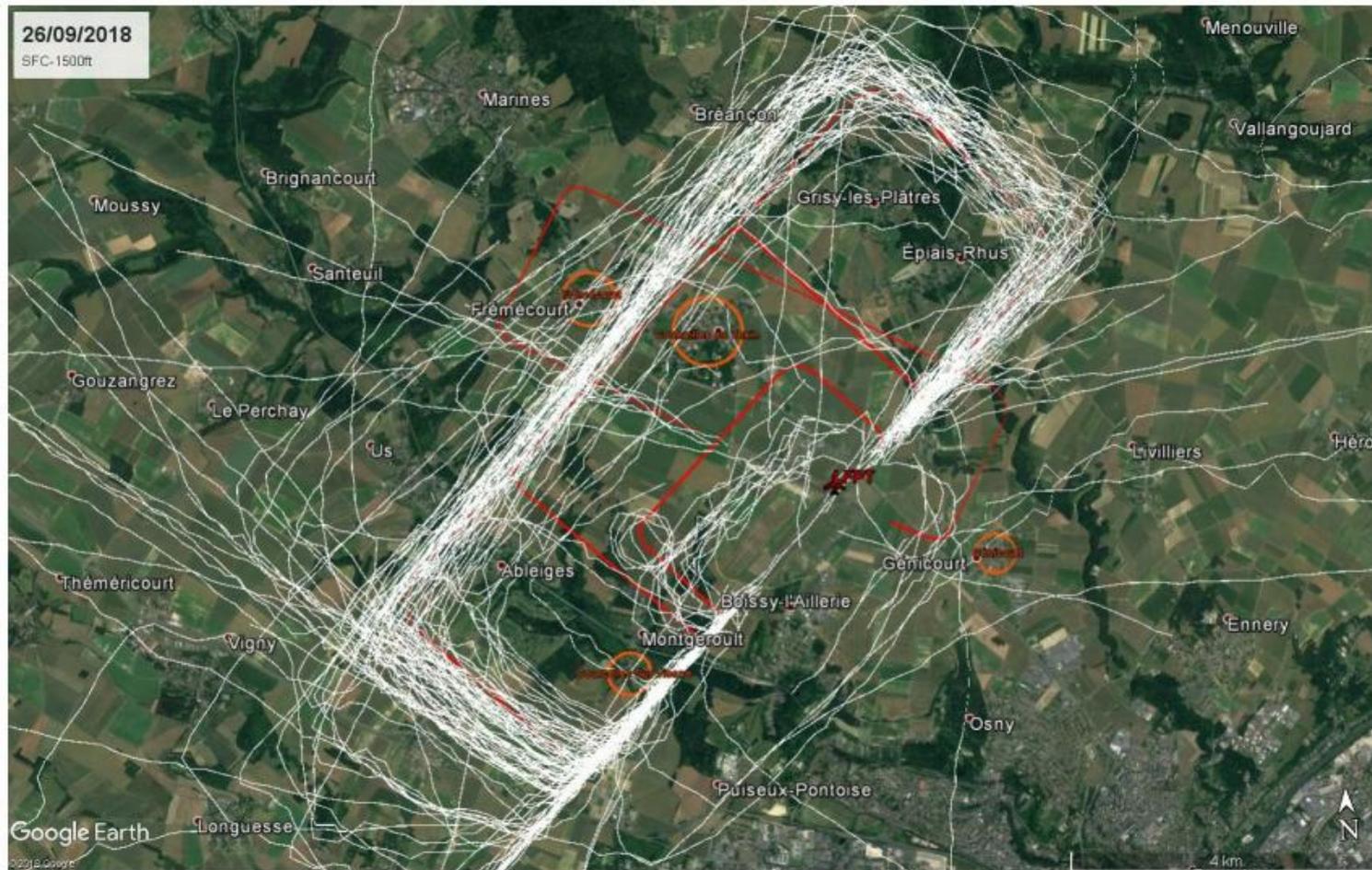
CERCLE CARTE VAC
= 960 mètres de diamètre
= 72 hectares

CERCLE CHEVELU DGAC
= 507 mètres de diamètre
= 20 hectares

Date des images satellite : 16/09/2016 4990



Chevelus



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



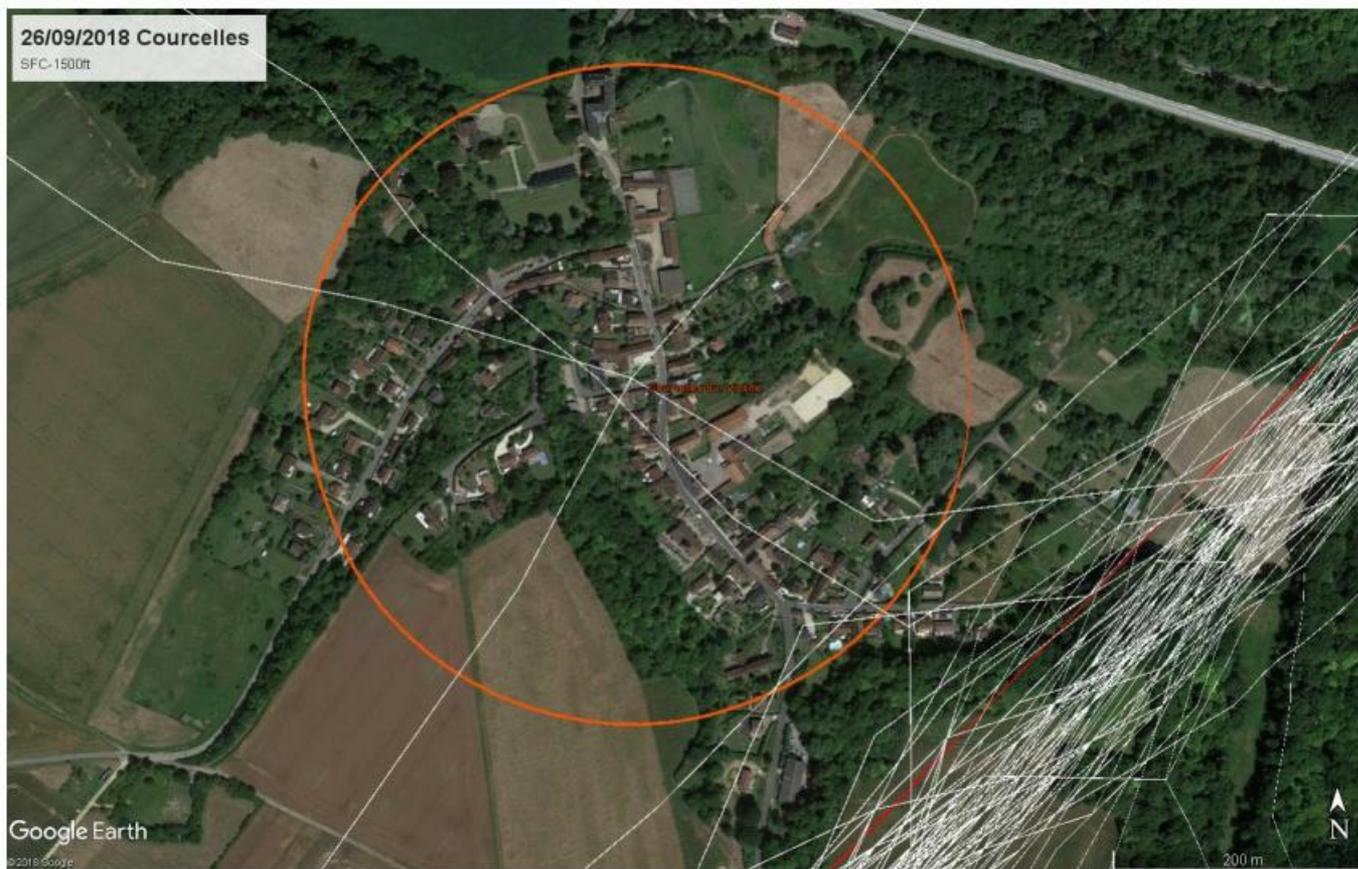
DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



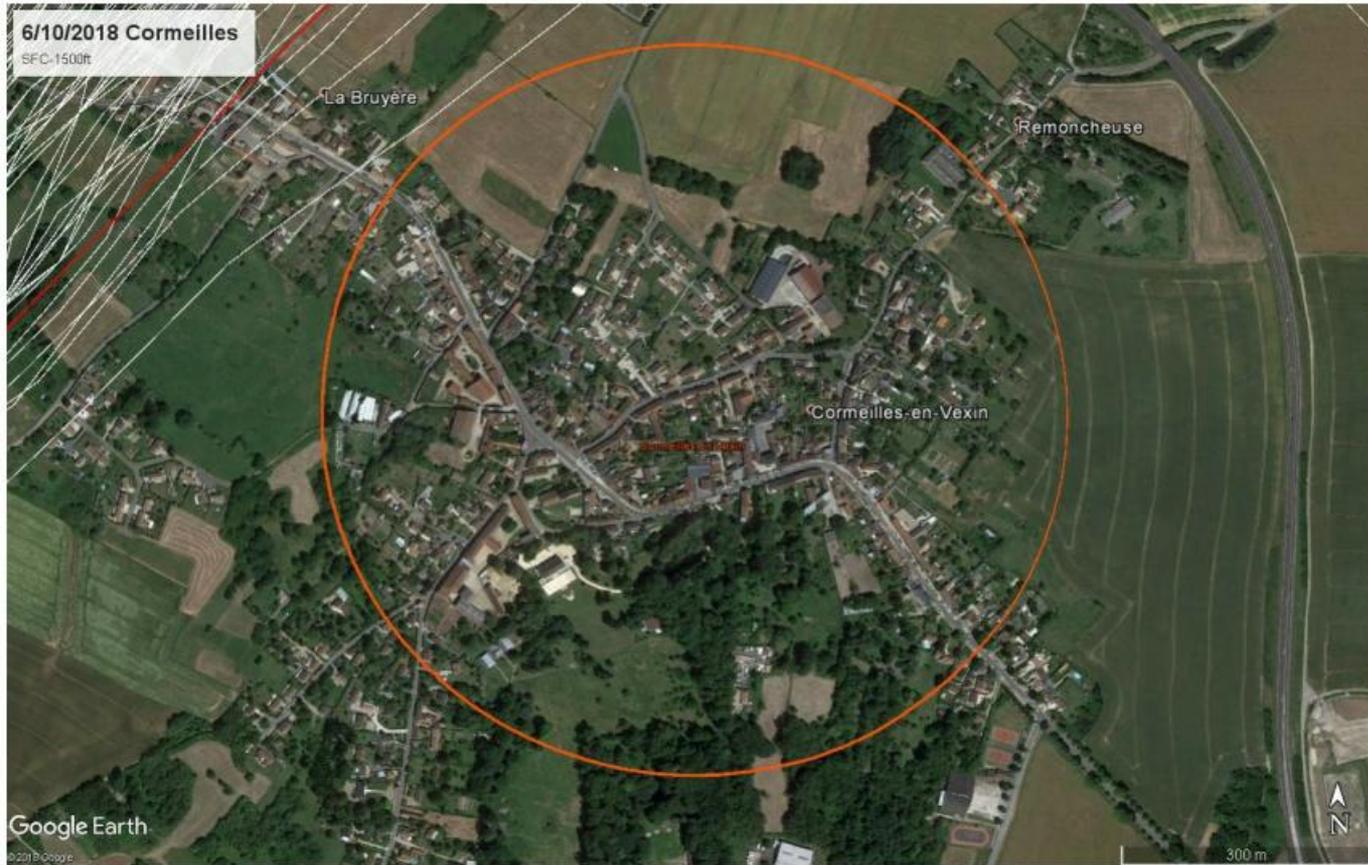
DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



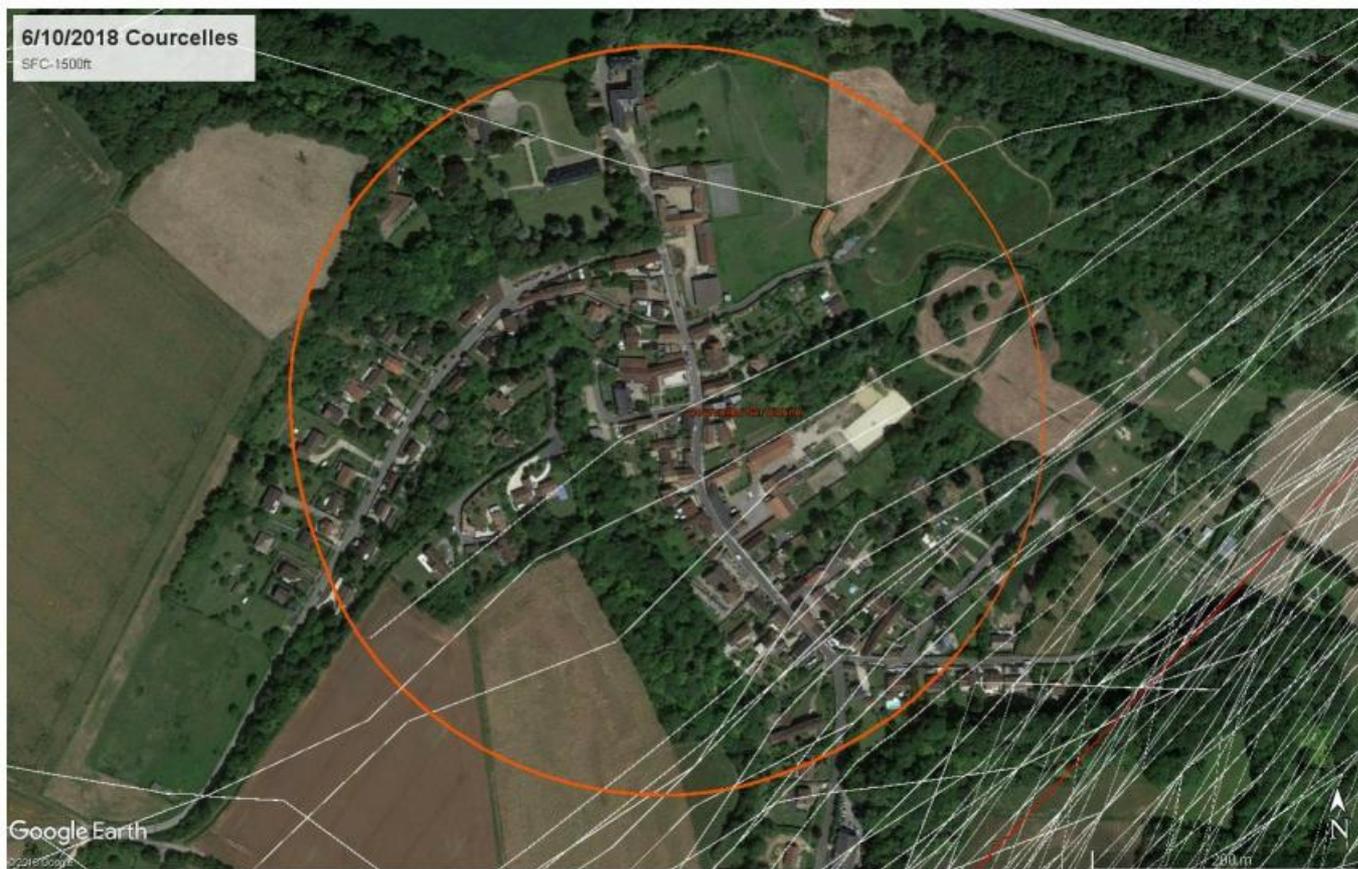
DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



Chevelus



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire



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 braillards 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»



L'avenir sera ce que vous en ferez !

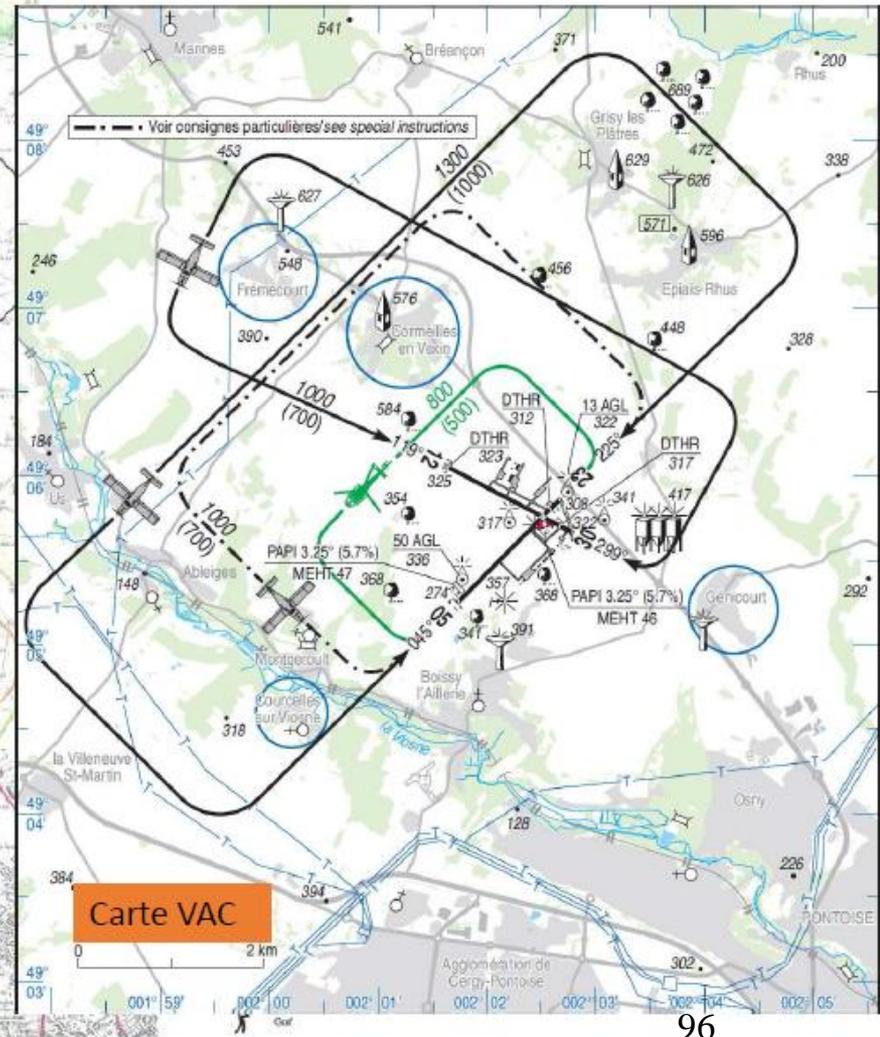
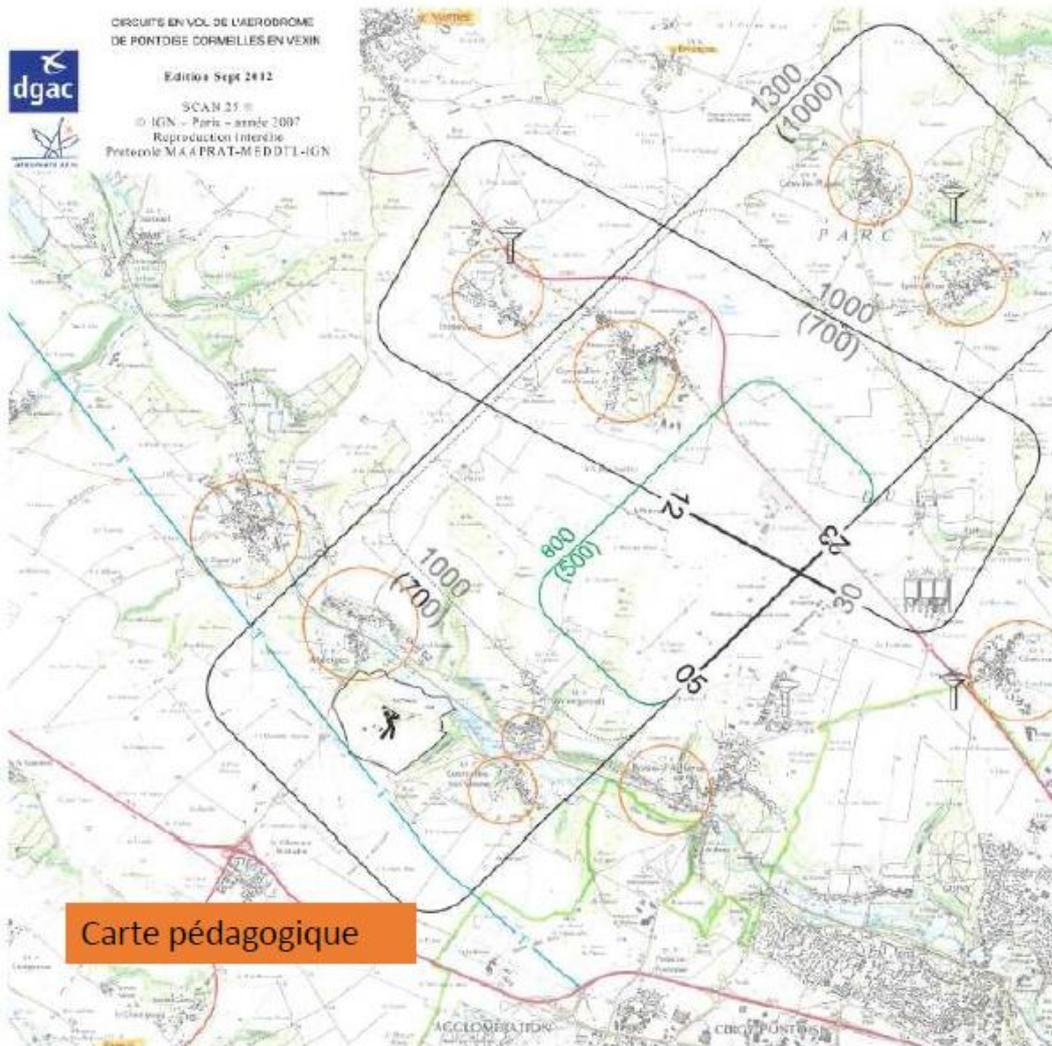
Carte pédagogique



L'avenir sera ce que vous en ferez !

Amélioration carte pédagogique

CCE 23/01/2017





Activité aérienne et pollution



Cycle LTO

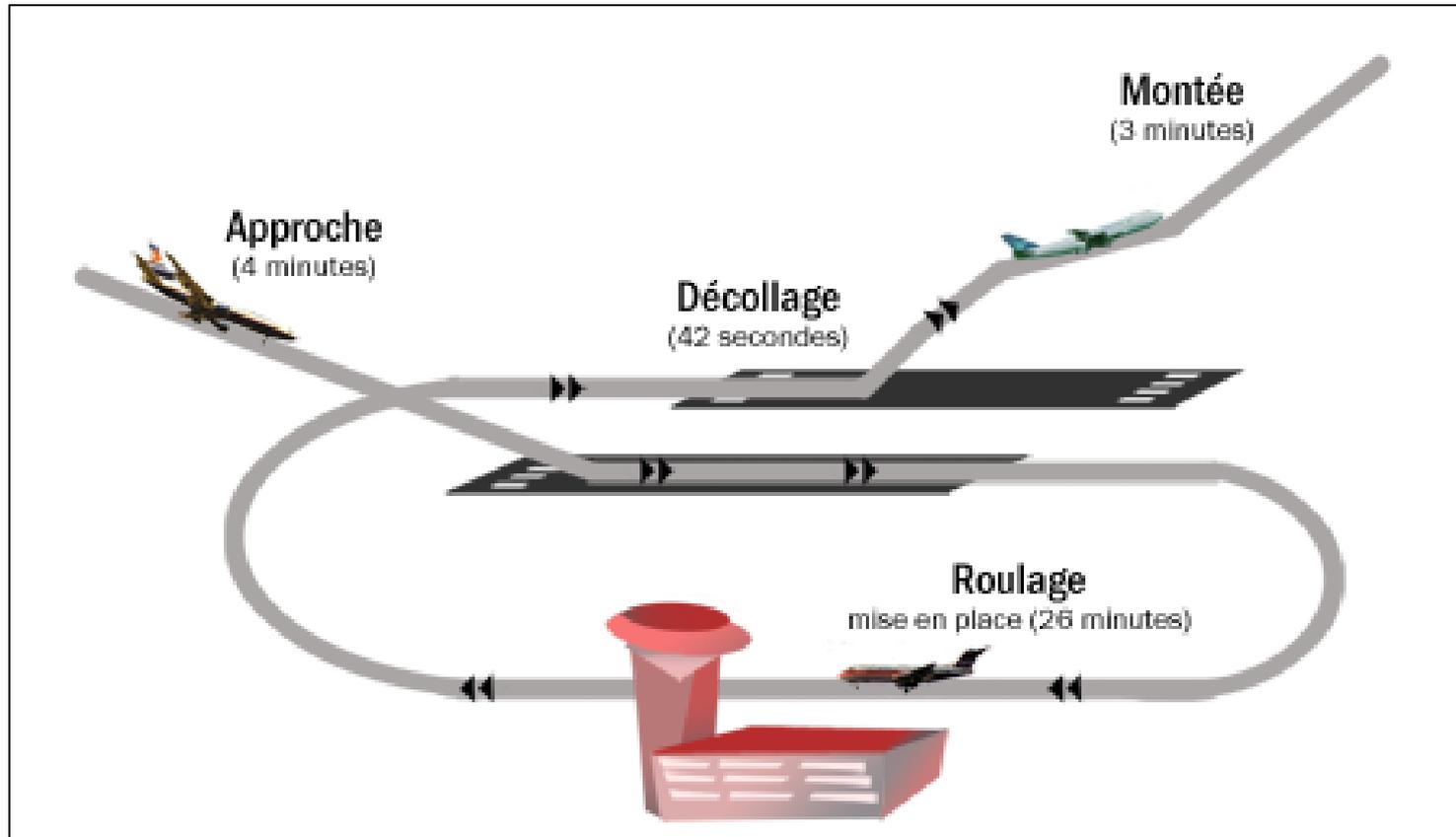
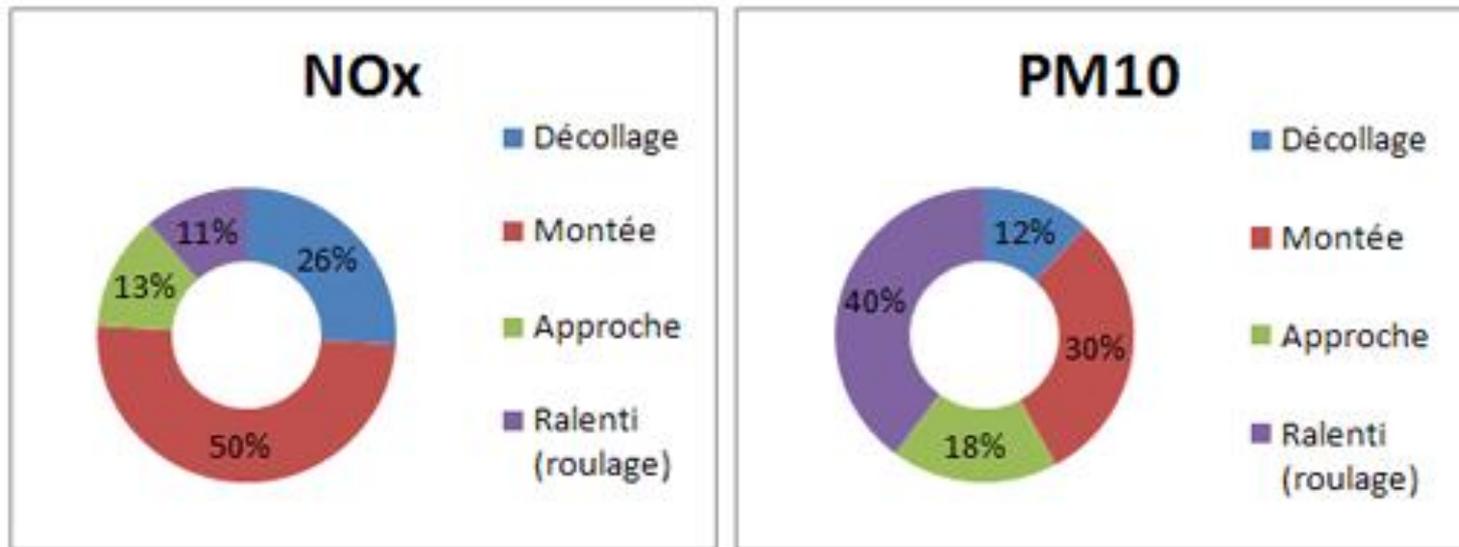


Schéma des différentes phases d'un cycle "LTO"
(données : organisation internationale de l'aviation civile via site Air Parif)



Pollution sur Cycle LTO

Source Air Parif



Émissions des NOx 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