

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE CHAVENAY**

*
* *
*

Relevé des débats et des décisions

Réunion du 6 septembre 2022

Étaient présents :

M. Jehan-Eric WINCKLER, Président, Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye
Mme Roxane LALLEMAND, Bureau Aménagement et Développement durable
Mme Marie-Pierre FOURNIER, Bureau Aménagement et Développement durable

Représentants des communes et collectivités locales concernées :

Mme BRENAC, Maire de Chavenay
M. GOMPERTZ, adjoint au Maire de Chavenay
Mme BEAULIEU, CASQY
Mme VAUVERT, mairie de Thiverval-Grignon
M. DEKEYREL, mairie de Feucherolles
M. PROVOST, mairie de Davron

Représentants des usagers :

M. DUMERVAL, Président AUDACE
M. GAILLARD, AUDACE
M. RIEU, Président Aéroclub ARC

Représentants de l'exploitant :

M. DELATTE, Groupe ADP
Mme JENSEN, Groupe ADP
M. BOYER, Groupe ADP, UNSA SAPAP

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome :

M. LECOQ, Président ADNAC
Mme DESBOIS, ADNAC
M. BEAULATON, ADECNA
M. DROUIN, ADECNA
Mme ROSSI-JAOUEN, FNE
M. PERDEREAU, FNE

Représentants des administrations intéressées :

M. BOUNIOL, DGAC (DSAC Nord)
Adjudante-Cheffe LE QUILLEUC, BGTA Toussus-le-Noble
Adjudant-Chef COLLONGE, BGTA Toussus-le-Noble
Capitaine PIETRA, BGTA Saint-Germain-en-Laye
Lieutenant FABRY, BGTA Noisy-le-Roi

La séance s'est tenue le mardi 6 septembre 2022 à la sous-préfecture de Saint-Germain-en-Laye, sous la présidence de M. Jehan-Eric Wrinckler, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye.

Après vérification du quorum, M. le Président rappelle les points inscrits à l'ordre du jour et s'enquiert d'éventuelles interventions liminaires.

- M. Gompertz (maire-adjoint de Chavenay) signale que la Charte entre les usagers et les riverains de l'aérodrome de Chavenay a pu être mise à jour sans difficulté, comme il en avait été convenu, après discussions avec l'AUDACE et l'ADNAC.

M. le Président précise que ce point important sera abordé en questions diverses. M. le Président ajoute qu'il signera sans problème la charte ainsi mise à jour après signature par toutes les autres parties prenantes.

M. Delatte, nouveau Directeur-adjoint de l'aéroport du Bourget des aérodromes d'aviation générale (Groupe ADP), se présente aux membres de la Commission. Il souligne le renforcement de l'organisation du Service des aérodromes d'aviation générale qui compte jouer activement sa mission d'animateur et de coordinateur de la transformation des plateformes. L'ensemble de l'équipe se réjouit de travailler de concert avec toutes les parties concernées (riverains, élus, usagers, DGAC).

1. Bilan de l'activité de la plateforme

Mme Jensen (Groupe ADP) fait une présentation de l'activité de la plateforme (2021/2022) et souligne les points suivants :

- L'évolution mensuelle du trafic depuis 2017 montre un trafic fortement saisonnier avec une baisse importante de l'activité en hiver et des pointes en été.

- Après une année 2017 de forte activité (\approx 80 000 mouvements), on observe une tendance à la baisse avec une année 2020 de baisse marquée (57 400 mouvements) du fait de la crise Covid. On note une légère remontée en 2021 (67 200 mouvements) et il est prévu une légère hausse du trafic en 2022.

- Le trafic de Chavenay est principalement un trafic avions avec quelques ULM et une activité hélicoptères assez marginale.

- Chavenay est un aérodrome utilisé très majoritairement par des avions basés (93 %), avec un accès réservé plutôt à des pilotes expérimentés.

- Les avions effectuent principalement des tours de piste (67 % en 2021), puis des vols locaux (20 %) et des vols de voyage (12 %).

Il est précisé que les chiffres communiqués de trafic incluent les mouvements constatés et estimés (pendant les horaires de fermeture) par le service de la navigation aérienne.

2. Bilan des contrôles (Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de Toussus-le-Noble)

L'Adjudante-Cheffe Le Quilleuc, après une présentation des missions de la BGTA de Toussus-le-Noble et de son périmètre d'intervention, dresse le bilan des

contrôles effectués depuis 2019 (pour 2022, les chiffres ont été arrêtés au 1^{er} septembre 2022).

- Les contrôles plateforme (vérification de la conformité des structures aéroportuaires, mesures de sûreté, contrôles aléatoire des aéronefs) : une trentaine de contrôles par an a été réalisée en moyenne.

- les contrôles aux jumelles télémétriques Les contrôles ont lieu aux emplacements signalés par les riverains et les élus et portent sur le respect des hauteurs et des trajectoires.

En 2022 (chiffres jusqu'au 1^{er} septembre 2022), les communes les plus contrôlées aux jumelles télémétriques sont Saint-Nom-la-Bretèche (78 aéronefs contrôlés), Chavenay (14 aéronefs contrôlés), Feucherolles (12 aéronefs contrôlés).

En dehors des signalements, aucun dépôt de plainte de riverains n'a été enregistré depuis 2018 sur Chavenay. Aucune infraction n'a été constatée lors de ces contrôles.

→ **Observations des participants** :

• Où déposer les signalements des riverains et des élus ? Guichet unique plaintesAAG@adp.fr

- Mme Vauvert (Thiverval-Grignon) signale des avions qui survolent Grignon à basse altitude. Où déposer les signalements ? De même, M. Beaulaton (ADECNA) souhaiterait savoir comment relayer de façon efficace les signalements ou observations des adhérents de son association.

Il est convenu, en accord avec la préconisation du « guichet unique » faite lors de la précédente CCE, que le Groupe ADP sera collecteur des signalements qui seront ensuite redistribués aux organismes instructeurs concernés (DGAC, BGTA).

M. Lecoq (ADNAC), partisan de la demande de « guichet unique », fait toutefois observer que le site *Entrevoisins.org* n'est pas spécialement adapté aux signalements concernant les petits aérodromes d'aviation générale.

Mme Jensen (Groupe ADP) préconise d'envoyer directement observations et signalements à l'adresse suivante : ***plaintesAAG@adp.fr***

- M. Beaulaton (ADECNA) signale qu'il n'a pas encore reçu de retours des signalements qu'il a pu envoyer.

Mme Jensen (Groupe ADP) confirme que toute personne qui a envoyé un signalement recevra un retour mais convient que, du fait des contraintes d'effectifs, il peut y avoir des délais de traitement.

3. Bilan des plaintes enregistrées

M. Bouniol, Chef de la Division Aviation Générale de la DSAC Nord, fait un recensement des plaintes et un bilan des suites apportées.

• Le recensement des plaintes (du 1^{er} janvier au 30 juillet 2022) :

29 plaintes concernant principalement Chavenay et Feucherolles.

- Chavenay (20 plaintes) : à l'ouest, il s'agit de la vent arrière de la piste 05-23 et de la piste 10-28 ; et à l'est des décollages et atterrissages de la 05-23.

- Feucherolles (8 plaintes) : avions qui s'écartent de la vent arrière de la piste 05-23 et survolent la partie sud de la commune.

- Villepreux (1 plainte) : à proximité du tour de piste basse hauteur de la 05-23.

• Bilan des suites :

35 % des plaintes donnent lieu à une action envers les pilotes. Dans les autres cas, même s'il y a des nuisances, aucune infraction n'a pu être constatée.

Détail de suites :

- 7 lettres de rappel (pour les vols qui tangentent les cercles bleus) aux pilotes et aéroclubs concernés pour les sensibiliser à un strict respect des circuits de piste.

- 2 demandes d'explications.

- 2 PVI (procès-verbal d'infraction), qui sont des infractions considérées comme caractérisées. Après explications, le pilote peut être traduit devant la commission de discipline de la DSAC Nord qui se réunit 3 à 4 fois par an. La sanction peut aller de l'abandon des poursuites jusqu'à la suspension de la licence pendant cinq ans en passant par une lettre de rappel ou une suspension provisoire.

Derniers résultats des commissions de discipline :

- décembre 2021 : 1 dossier avec sanction disciplinaire ;
- 1^{ère} commission 2022 : 4 dossiers avec sanction disciplinaire ;
- 2^{ème} commission 2022 : pas de sanction disciplinaire.

Les infractions caractérisées sont très majoritairement le fait de pilotes en transit qui connaissent moins bien les procédures et circuits.

→ **Questions ou observations**

• *Pourrait-on faire évoluer plus souvent la carte VAC pour intégrer les évolutions résultant des échanges au sein de la CCE ? (Mme Brenac, maire de Chavenay)*

Les pilotes en transit ne peuvent avoir toutes les cartes VAC des terrains qu'ils survolent. Par contre, ils doivent respecter la réglementation nationale qui mentionne sur les cartes la hauteur de survol des agglomérations en fonction de la couleur et de la forme des agglomérations (M. Bouniol, DSAC Nord)

4. Questions diverses

4.1. La mise à jour de la charte

M. Gompertz, maire adjoint de Chavenay, souligne les avancées les plus significatives de la mise à jour de la charte, à l'issue des travaux de l'AUDACE et de l'ADNAC.

Quatre points sont mis en avant :

- La prise en compte dans la charte des évolutions techniques, notamment concernant les dispositifs anti-bruit des avions. Les parties s'engagent en effet à faire en sorte que tous les avions-école servant à l'instruction, dans un délai de deux ans, soient inscrits en catégorie A, la catégorie la moins bruyante de la classification Calipso. Par ailleurs, les parties s'engagent à intégrer les évolutions futures de la classification Calipso (avec notamment la classe A'). M. Gompertz signale également que l'aérodrome de Chavenay accueille déjà un avion électrique pour les vols de formation.

- Les parties prenantes émettent le souhait que les dispositions relatives aux plages de silence ou de tranquillité, les week-ends et jours fériés, soient inscrites dans la prochaine édition des cartes VAC afin de leur donner valeur réglementaire.

- Les parties prennent acte du projet de prolongation de la piste 10-28 qui deviendrait ainsi la piste préférentielle. Ceci permettrait aux avions de décoller dans un sens est-ouest et d'éviter ainsi le survol des zones habitées.

- Concernant la voltige, une étude sera demandée à l'autorité compétente afin de déplacer le box d'évolution.

→ **Questions ou observations**

La discussion a porté sur les points suivants :

- les vols de voltige

M. Gaillard (AUDACE) précise que, depuis des années, le box d'évolution n'est plus utilisé complètement de façon à ne pas gêner les habitants de Villepreux. La réflexion porte sur le déplacement de ce box d'évolution plus loin des habitations, tout en restant à proximité de l'aérodrome. C'est un projet complexe dans la mesure où les contraintes sont importantes du fait des vols de transit (aérodromes de Saint-Cyr, des Mureaux, de Toussus, de Chavenay + trafic commercial).

Pour M. Drouin (ADECNA), les vols de voltige, même s'ils ne représentent qu'une faible part de l'activité de la plateforme, génèrent une nuisance considérable pour les riverains. Il doute de l'efficacité d'un faible déplacement du box dans la zone de l'aérodrome compte tenu du rayonnement du bruit.

M. Gaillard fait valoir qu'il n'y a pas de voltige de compétition à Chavenay, que les avions utilisés ne font que 180 CV (au lieu de 230 CV) pour limiter le bruit, et que l'activité voltige est respectueuse des plages de tranquillité les week-ends. Cette activité représente moins de 1 % du trafic et, entre chaque vol de voltige, les pilotes respectent 20 minutes d'interruption.

M. Drouin (ADECNA) demande s'il existe des moyens techniques d'atténuer le bruit des avions de voltige.

M. Dumerval (AUDACE) précise qu'il est très compliqué de faire évoluer les avions de voltige soumis à réglementation. Le fait d'adapter un dispositif de silencieux remet en cause la définition globale de l'appareil.

- L'avion électrique

M. Gaillard (AUDACE) souligne que l'aérodrome de Chavenay est précurseur dans l'utilisation de l'avion électrique en école de formation. Chavenay fait des émules sur d'autres aérodromes.

- Est-il prévu des avions électriques pour la voltige ? (M. Beaulaton – ADECNA)

Pour l'instant, il n'y a pas d'avion électrique de voltige mais la société Siemens fait des études sur le sujet. (M. Gaillard AUDACE)

- Quelle est la part de l'avion électrique dans le trafic de la plateforme ? (M. Beaulaton – ADECNA)

On ne peut répondre aujourd'hui en termes de volume car il n'est pas aussi simple de mettre en œuvre, en école de formation, un avion électrique qu'un nouvel avion thermique. Mais l'important est que la FFA et l'AUDACE s'engagent résolument dans cette direction vertueuse. (M. Gaillard AUDACE)

- Le carburant sans plomb SP 98 et les bornes de recharge électrique

M. Lecoq (ADNAC) suggère qu'un deuxième type de carburant, le SP 98, soit installé sur l'aérodrome de Chavenay.

Aujourd'hui, sur la plateforme, seul l'Avgas 100 LL est distribué, carburant utilisé sur des moteurs d'avions de conception relativement ancienne alors que beaucoup d'avions de dernière génération (moteurs Rotax essentiellement) utilisent du SP 98. Ces avions de dernière génération sont considérablement plus silencieux. On les entend mais ils ne suscitent pas de gêne.

Pour M. Lecoq (ADNAC), l'augmentation du prix de l'essence est une opportunité à saisir pour inciter les pilotes à migrer vers des avions de dernière génération plus silencieux.

M. Delatte (Groupe ADP) confirme que l'introduction de nouveaux carburants est effectivement un sujet en cours de réflexion. Au-delà de l'aspect prix – le prix d'un sans plomb 98 avion, compte tenu des modalités de distribution, ne pourra pas être de même niveau qu'un SP 98 distribué en grandes surfaces – ADP est très ouvert à l'introduction de nouveaux carburants. Mais autant l'installation de bornes électriques est simple à réaliser, autant l'introduction de SP 98 nécessite de discuter avec de multiples acteurs car beaucoup de composantes du sujet dépassent la seule volonté d'Aéroports de Paris.

M. Gaillard (AUDACE) ajoute qu'un groupe de travail va être monté sur le sujet avec des présidents d'aéroclubs, le Groupe ADP, le CRA afin de trouver des solutions à l'introduction du SP 98. Au-delà de la composante financière, qui n'est

pas simple à régler, il y a aussi des problèmes techniques et réglementaires à solutionner.

M. Bouniol (DSAC Nord) souligne que la décarbonation est un objectif de l'Aviation Civile. La FAA a approuvé récemment l'utilisation de l'Avgas sans plomb sur la plupart des avions légers à faible taux de compression. Cela signifie que les avions qui sont actuellement utilisés, moyennant un équipement adéquat, pourront voler d'ici quelques années avec du carburant sans plomb.

M. Rieu (aéroclub ARC) indique avoir reçu de la Région Ile-de-France une subvention (565 K€) pour l'installation de 300 m² de panneaux solaires avec 3 bornes de recharge (dont une pour les avions électriques). Le budget est soumis au vote pour l'obtention d'une subvention additionnelle.

M. le Président demande à avoir communication du dossier pour le faire examiner par les Bâtiments de France. M. Rieu (ARC) prend acte de cette demande.

- La DGAC et la nouvelle Charte

M. Bouniol (DGAC-DSAC Nord) ajoute que, dans la charte révisée, la puissance des avions de voltige est désormais limitée à 180 CV.

Globalement, M. Bouniol (DGAC-DSAC Nord) salue le travail de révision qui a été effectué. La DGAC est favorable à cette nouvelle version qui indique que le terrain est bien intégré dans son environnement et que les échanges entre les acteurs fonctionnent. Il ne peut encore dire si la DGAC signera la charte, cette décision étant prise à un niveau supérieur après analyse plus détaillée du document.

Puis il indique les dispositions prises à son niveau : la charte révisée a été transmise au service de contrôle de l'aérodrome de Chavenay. Les contrôleurs sont donc parfaitement informés de son contenu. Par ailleurs, M. Bouniol a transmis également la charte au Président des usagers de l'aérodrome de Saint-Cyr en lui demandant de la relayer à l'ensemble des aéroclubs et des pilotes, en insistant sur les restrictions de tours de piste.

Enfin, M. Bouniol (DGAC DSAC Nord) mentionne enfin qu'il n'est a priori pas favorable à mettre les dispositions de la charte dans la carte VAC. La carte VAC est un document très normé contenant les informations indispensables à la sécurité de la plateforme, la charte étant un dispositif plus informel. Mais la DGAC, sur ce point reste ouverte à des solutions de compromis.

M. Delatte (Groupe ADP) réaffirme la volonté d'ADP de faire vivre la charte en ayant une approche ciblée des pilotes qui ne la respecteraient pas en utilisant les différents leviers disponibles : relations partenaires, bailleur/locataire, commission de discipline, etc.

- Etudes acoustiques et stations de mesure de bruit

Mme Rossi-Jaouen (FNE 78) demande si une étude de bruit a déjà été faite dans le périmètre de l'aérodrome de Chavenay.

M. le Président indique que le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) a été voté l'an dernier et qu'à cette occasion des cartes de bruit ont été réalisées.

M. Perdereau (FNE 78) fait observer que les cartes de bruit n'ont pas été réalisées à partir de mesures de bruit mais par modélisation à partir des bruits certifiés des avions. Or cette modélisation a été quelque peu biaisée dans la mesure où le bruit de certains avions non répertoriés dans la base ont été pris par équivalence avec d'autres aéronefs. Pour M. Perdereau (FNE-78), il serait intéressant de réaliser des mesures de bruit en installant une à deux stations dans des endroits significatifs afin d'établir un bilan annuel. Cela permettrait de suivre l'évolution de l'environnement sonore et de voir si les mesures prises pour diminuer le bruit vont dans la bonne direction.

M. Delatte (Groupe ADP) précise que des stations de mesure de bruit sont effectivement installées dans les grands aéroports parisiens mais aussi dans quelques aérodromes. Ces mesures ne résolvent pas tous les problèmes car il y a toujours un écart entre la perception du bruit et les mesures réalisées. Et le bruit modélisé par simulation qui tient compte de tous les paramètres permet souvent une image complète de l'empreinte sonore du trafic. C'est pour cela que l'énergie doit être mise à encourager les aéronefs à s'enregistrer dans Calipso et dans l'amélioration de la performance acoustique des avions.

Cela étant, même si toute campagne de mesures a un coût, M. Delatte reste ouvert à engager une discussion sur ce sujet avec éventuellement Bruitparif dont M. Perdereau est administrateur.

- Le projet de rallongement de la piste 10-28

M. Delatte (Groupe ADP) confirme qu'il dispose du budget pour le rallongement de la piste 10-28. Le travail préparatoire à ces travaux sera effectué par Alexandra Galopin qui rejoindra les équipes d'ADP, à compter de janvier 2023, pour superviser la gestion des plateformes de Chavenay, Saint-Cyr l'Ecole et Toussus-le-Noble. A priori, ce projet devrait aboutir à horizon 2024 ou 2025 au plus tard.

- Le projet eVTOL

L'aérodrome de Chavenay sera-t-il concerné par les vols e-VTOL actuellement expérimentation ? (Mme Rossi-Jaouen – FNE 78)

Non, l'aérodrome de Chavenay n'est pas concerné par cette nouvelle activité. L'expérimentation se poursuit sur l'aérodrome de Pontoise. Peut-être y aura-t-il pour les JO 2024 quelques transports de passagers sur quelques lignes précises mais le terrain de Chavenay n'est pas concerné.

- Vols le dimanche après-midi à Thiverval-Grignon

Mme Vauvert (Thiverval-Grignon) dénonce des vols le dimanche après-midi à Thiverval-Grignon qui empêchent les riverains de pouvoir converser dans leur jardin.

M. le Président invite Mme Vauvert à remonter précisément ce signalement pour qu'un contrôle puisse être effectué par les services de la DGAC.

* * *

- Au terme de la réunion, M. le Président fait un point rapide des difficultés à expulser les gens du voyage : le fait que Département des Yvelines n'est pas dans

la norme au regard de la législation sur les gens du voyage (notamment absence d'aire de grand passage, etc), la période Covid qui a eu un effet permissif avec une installation pendant cette période des gens du voyage sur les parkings des grandes surfaces.

Il précise qu'il demande systématiquement aux renseignements administratifs communication des immatriculations des attelages afin qu'ils soient gagés en cas d'astreinte, ce qui s'avère pénalisant en cas de revente des véhicules.

Sur la question précise de la fermeture de la grille de l'aérodrome de Chavenay, M. le Président préconise plutôt l'installation de chicanes et de dos d'âne plus efficaces à l'expérience.

- Puis il remercie la DGAC d'avoir démonté le hangar menaçant ruine qui aurait pu entraîner un accident.


- Enfin, s'agissant de la Charte révisée, M. le Président indique qu'il a demandé à la DGAC et à ADP de travailler sur cette base pour déterminer les actions réalisables. M. le Président se félicite de ce « gros travail » qui a été fait au plan local. Il lui apparaît toutefois assez difficile de rendre obligatoire chacun des items de cette charte dans un cadre réglementaire.

*
* *

Sans autre question diverse, M. le Président lève la séance après avoir vivement remercié l'ensemble des participants et précisé que sera joint au compte rendu de la réunion les contacts et adresses pour transmettre observations et signalements.

(La séance est levée à 16 heures 05)

Pour le Préfet et par délégation
Le Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye



Jehan-Eric WINCKLER