

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

* *

*

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 31 janvier 2019

Etaient présents :

M. Maurice Barate, Président, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise

Représentants des collectivités territoriales

Mme Sauret – Cormeilles-en-Vexin
M. Bathelier – Epiais-Rhus
Mme Poucet - Génicourt
M. Métais – Génicourt
M. Matéos – Montgeroult
M. Pelletier – Ableiges
M. Soret – Grisy-les-Plâtres
M. Guiard – Boissy-l'Aillerie
Mme Borgeon – Conseil Départemental 95
Mme Von Euw – Conseil Régional IDF (pouvoir)

Représentants des associations

M. Buteux – DIRAP
M. Deslandes – DIRAP
M. Batard – DIRAP (pouvoir)
M. Gohin – DIRAP
M. Noël – DIRAP (pouvoir)
M. Brisseau – DIRAP
M. Kremer - DIRAP
Mme Chironnier – Val d'Oise Environnement
M. Destrée – Val d'Oise Environnement (pouvoir)

Représentants des Professions Aéronautiques

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP (pouvoir)
M. Devouge – Groupe ADP
M. Parizot – Groupe ADP
M. Bolon – Groupe ADP
M. Sotty – Airology Handling
M. Choix – Aéro-club Hispano Suiza
M. Polacco – Aéro-club Hispano Suiza
M. Molines - CPAC
M. Hanne – Flight Sensation IDF
M. Vergne – RKC
M. Chellet – Association "Pour la renaissance du Caudron Simoun"

Représentants des Administrations

M. Bouniol – DGAC/DSAC-Nord
M. Pierre – DGAC/DSAC-Nord
M. Lemoine – DGAC/DSAC-Nord
M. Limare – DGAC
M. Pierrard – DDT95
Mme Saint-Denis – DDT95/SUAD
M. Ly Van Tu – DDT95/SUAD
Adjudant-Chef Tallon – BGTA
M. Cornebois – BGTA

Ordre du jour

1. Approbation du PV de la séance du 13 novembre 2017.....	4
2. Bilan de l'activité de l'aérodrome 2018.....	4
3. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus.....	5
4. Limitation environnementale à 17 tonnes.....	7
5. Questions diverses	
- Programme Calipso.....	6
- modification de la carte SIA.....	11

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

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 13 novembre 2017

M. Buteux (DIRAP) signale qu'il n'a pas reçu le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome demandé par la DIRAP lors de la précédente CCE.

M. le Président et M. Bouniol (DGAC) prennent acte de cette demande. Le lien renvoyant au site *Géoportail* contenant le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles sera communiqué au plus tard la semaine prochaine.

Sans autre observation ou correction de la Commission, le procès-verbal de la réunion du 13 novembre 2017 est approuvé à l'unanimité des membres de la CCE.

2. Bilan de l'activité de l'aérodrome de l'année 2018

M. Devouge (Groupe ADP) met en évidence les points clés de l'activité 2018 de l'aérodrome :

- une activité saisonnière sensible aux conditions météorologiques.
- une légère hausse du trafic (+8,7 %). Le trafic total (IFR+VFR) atteint, en 2018, 43 712 mouvements.
- l'analyse par type de trafic montre :
 - . une baisse du trafic IFR (vols aux instruments) de - 5,4 % qui s'explique par le fait que l'aérodrome de Pontoise avait bénéficié, en 2017, de transferts de vols du Bourget (tenue du Salon aéronautique + panne du système de navigation) ;
 - . une hausse du trafic VFR (vols à vue) de + 10,4 %. Le trafic VFR atteint 39 600 mouvements en 2018. Cette hausse s'explique principalement par un mois de décembre aux conditions météorologiques plus satisfaisantes que celles de décembre 2017.
- l'aviation d'affaires, marquée par l'arrêt de l'assistance pendant plusieurs mois, a représenté moins de 300 mouvements (256 mouvements en 2018).

Depuis la reprise de l'assistance Ameridair (obligatoire pour les avions de plus de 3,5 tonnes) en septembre, le trafic d'aviation d'affaires représente depuis cette date un peu moins de 200 mouvements.

Questions et observations

M. Sotty (Airology Handling) souligne que l'aviation d'affaires représente moins de 1 % du trafic de la plateforme, soit une moyenne d'un avion par jour.

M. Duteux (DIRAP) réitère sa demande celle d'obtenir des statistiques sur les vols non basés, demande motivée par le fait que les usagers imputent principalement le non respect des tours de piste aux avions extérieurs.

En réponse, M. Devouge (Groupe ADP) précise que toutes les statistiques proviennent de la tour de contrôle. Il se rapprochera du Service de la Navigation Aérienne pour vérifier si cette information est accessible ou pas.

3. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus

En propos liminaires, M. Buteux (DIRAP) note une amélioration dans la présentation des chevelus. Toutefois, il observe et regrette que les dimensions des cercles délimitant les zones de survol à éviter soient inférieures de 30 à 50 % à celles figurant dans la carte officielle VAC.

M. Bouniol (DGAC) prend note de la remarque pour la prochaine présentation.

3.1. Bilan dépersonnalisé des plaintes

M. Bouniol (DGAC) présente les plaintes suivantes :

- courrier du 30 janvier 2018 :

. survols de nuit le 5 janvier 2018 : ont été relevés 2 passages d'un hélicoptère (Dragon) de la Sécurité Civile

. survols non respectueux du tour de piste le 26 janvier 2018 : ont été relevés 2 appareils en dehors des trajectoires. Les pilotes ont reçu un courrier de rappel à l'ordre.

- courrier du 8 avril 2018 faisant état sur Us et Ableiges de survols en dehors du tours de piste et de vols pendant les plages de silence : ont été relevés des avions d'un aéroclub, un courrier de rappel a été envoyé à l'aéroclub. A été relevé également un avion non basé faisant un tour de piste pendant un créneau horaire où ne sont autorisés que certains types d'appareils, un courrier de rappel a été envoyé.

- courrier du 5 mai 2018 faisant état de survols anormaux sur Us et Epiais-Rhus. Des suivis imprécis du tour de piste ont été relevés. Un rappel a été fait en réunion d'analyses et de retours d'expérience (AREX).

- courrier du 27 août 2018 faisant état de survols anormaux de tours de piste en juillet et août (Us) : un appareil basé a fait l'objet d'un courrier de rappel et un appareil étranger fautif n'a pas pu être identifié.

M. Buteux (DIRAP) tient à préciser que le faible nombre de plaintes s'explique à la fois par le filtre opéré par la DIRAP, à la demande de la DGAC, entre des plaintes prioritaires, avec notamment des écarts manifestes (plus de 300 mètres) par rapport au tour de piste, et des plaintes plus accessoires, et par le traitement de la DGAC.

M. Buteux (DIRAP) demande à la DGAC, pour les plaintes non traitées par celle-ci, de lui communiquer en retour les motifs du non traitement. M. Bouniol (DGAC) prend acte de cette demande pour la prochaine fois.

M. Bouniol (DGAC) précise, en réponse à une question de M. le Président, qu'il n'y a pas de "multirécidivants" parmi les plaintes analysées.

3.2. Présentation des chevelus

- M. Bouniol (DGAC) précise les jours demandés par la DIRAP, les communes concernées et la méthodologie :

- Journées : 31 août, 11 septembre, 26 septembre, 6 octobre 2018.

- Communes : Cormeilles-en-Vexin , Courcelles-sur-Viosne, Frémécourt, Génicourt.

- Méthodologie : les relevés concernent la tranche 0 à 1 500 pieds de façon à éliminer les vols de transit qui se font à une altitude supérieure.

Pour chacune des journées, les chevelus relatifs aux quatre communes sont projetés et commentés.

A plusieurs reprises, M. Buteux (DIRAP) signale la dimension insuffisante des cercles délimitant les zones de survol à éviter, notamment pour Frémécourt et Courcelles.

- Puis M. Bouniol (DGAC) fait un focus sur les chevelus des avions bimoteurs pour les journées demandées (16 octobre, 3 novembre, 31 novembre 2018) toujours sur les 4 communes de référence (Cormeilles, Courcelles, Frémécourt et Génicourt).

Il souligne la faiblesse du trafic des bimoteurs traduite par les chevelus.

M. Métais (Génicourt) attire l'attention de la Commission sur le fait que le trafic est nettement plus significatif notamment sur Génicourt en cas d'utilisation de la piste 12-30 en atterrissage, en configuration de vent d'ouest.

M. Limare (DGAC) précise les taux d'utilisation des pistes de l'aérodrome : la piste 05 est utilisée aux deux tiers du temps, la piste 23 un peu moins d'un tiers de temps et la piste 12-30 à hauteur d'environ 10 %.

Il est convenu avec la DGAC, pour la prochaine CCE, que l'analyse des chevelus des bimoteurs portera sur la journée du 28 janvier 2019, journée correspondant aux paramètres définis par M. Métais (utilisation de la piste 12-30 en atterrissage).

En conclusion de ce point, M. le Président demande, pour la prochaine CCE, que les cercles matérialisant les zones de survol à éviter soient normés et correspondent à ceux de la carte VAC, ceci pour éviter toute ambiguïté et comparer des choses comparables.

5. Questions diverses : - Programme Calipso

La DGAC précise que Calipso est un dispositif de classification des avions basé sur le bruit ressenti d'un aéronef en tour de piste. La finalité de ce classement est de pouvoir objectiver les discussions dans les CCE. Ce n'est pas un dispositif qui est réglementairement obligatoire. A ce jour, sur l'aérodrome de Pontoise, aucun avion n'est classé Calipso.

M. Buteux (DIRAP) s'étonne de cette absence de classement d'autant que la DGAC fait état de plus de 1 000 avions déjà classés Calipso sur les autres

aérodromes d'aviation générale en France. La DGAC confirme que les aérodromes franciliens de Toussus-le-Noble et de Saint-Cyr-l'Ecole ont des taux importants d'avions école classés Calipso.

Pour M. Choix (Hispano-Suiza), la classification ne supprime pas la nuisance. Ce qui supprime la nuisance, ce sont les équipements onéreux effectués par les avions école en silencieux adaptés qui apportent une réduction significative des nuisances aux riverains.

M. Buteux convient que l'objectif recherché est la diminution des nuisances sonores par la systématisation de l'équipement en silencieux, par l'entretien de ces équipements, et par le respect des règles de survol.

M. Bouniol (DGAC) précise que, depuis 2018, les aides financières de l'Etat à l'équipement en silencieux des avions sont conditionnées au classement Calipso des appareils.

M. le Président demande pour la prochaine CCE un éclairage sur le taux de classement Calipso des aéronefs en Ile-de-France.

4. Limitation environnementale à 17 tonnes

➤ Présentation par le Groupe ADP

M. Devouge (Groupe ADP) aborde les éléments suivants :

La plateforme de Pontoise-Cormeilles est aujourd'hui interdite aux avions de plus de 17 tonnes. Cette contrainte résulte d'une décision réglementaire ancienne datant du 25 avril 1980.

Depuis cette date, les gains acoustiques des avions ont considérablement évolué (en moyenne, les marges des appareils ont progressé de 10 dB). Des classifications internationales (les chapitres de l'OACI) sont reconnues et appliquées par tous les constructeurs

Pour le Groupe ADP, il apparaît désormais plus pertinent et efficace de s'orienter vers une limitation environnementale prenant en compte le bruit certifié des avions que leur masse.

La proposition faite est de n'accepter sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles que les aéronefs chapitre 3 ayant une marge supérieure à 13 EPNdB et les aéronefs chapitre 4, encore plus performants d'un point de vue acoustique ; ce qui permettrait d'accueillir sur la plateforme des avions d'affaires de plus de 17 tonnes plus modernes et plus silencieux.

Le trafic d'aviation d'affaires est aujourd'hui de 300 mouvements par an, soit un avion par jour. Les caractéristiques physiques de la plateforme font que le trafic d'aviation d'affaires resterait de toute façon contraint : la seule piste utilisable pour l'aviation d'affaires est la 05-23 d'une longueur limitée (1518 mètres), la capacité portante de cette même piste est limitée (coefficient 14), de même que les aires de stationnement.

Au terme de la présentation, les représentants des élus et des associations font part de leur crainte d'une augmentation du trafic d'aviation d'affaires rendue

possible par la suppression de la limitation réglementaire à 17 tonnes et, au final, d'une augmentation des nuisances sonores subie par les riverains.

Cette crainte des élus et de la DIRAP s'exprime à travers les sujets de discussion qui ont été débattus :

- Quelle sera la masse maximale des appareils qui pourront dès lors se poser à Pontoise ? (M. Buteux - DIRAP)

La masse maximale va dépendre du nombre de roues qui permettent de répartir le poids de l'appareil. Concrètement, les Boeing ou les Airbus ne pourront pas se poser à Pontoise, ni les gros jets qui utilisent la plateforme du Bourget, comme les Global Express ou les Gulfstream (réponses ADP et Airology Handling)

- Le risque d'extension de la piste et plus globalement de la capacité d'accueil de la plateforme

Si, dans la configuration actuelle, ADP dit que l'augmentation du trafic d'affaires est contrainte, qu'advient-il du volume de trafic si la piste est rallongée de 500 mètres et si les infrastructures de l'aérodrome de Pontoise évoluent ? (Mme Sauret – Cormeilles-en-Vexin).

La DGAC fait observer que les règles de gestion de l'espace aérien en région parisienne imposent une contrainte forte : avec les aéroports de Roissy et du Bourget, il n'est pas possible de créer à proximité un nouvel aéroport au trafic important.

- Le risque lié à la privatisation du Groupe ADP

Avec la privatisation du Groupe ADP, l'investisseur privé va chercher à tout prix à rentabiliser son investissement. Et donc la pression sera forte pour effectuer précisément les investissements nécessaires pour augmenter le trafic de la plateforme de Pontoise (M. Guiard – Boissy-l'Aillerie, M. Métais – Génicourt)

M. Devouge (Groupe ADP) fait observer que les investissements évoqués (rallongement de la piste, augmentation des taxiways et des parkings, etc.) sont des investissements très lourds de plusieurs millions d'euros, donc très difficiles à rentabiliser dans le contexte aéroportuaire actuel.

Pour M. Choix (Hispano-Suiza), le paradoxe est que, compte tenu de la difficile rentabilité de la plateforme, le risque est plutôt que le repreneur privé se désengage progressivement de Pontoise qui n'accueillera plus que des avions anciens et bruyants.

M. le Président rappelle que la privatisation du groupe ADP s'accompagnera d'un cahier des charges à respecter. Par ailleurs, quel que soit le statut du gestionnaire, la commission consultative de l'environnement et les règles de gestion de l'espace aérien seront incontournables.

- Le risque lié à la saturation de la plateforme du Bourget

Pour M. Matéos (Montgeroult) la capacité d'accueil du Bourget n'est pas exponentielle. Se posera dans l'avenir la nécessité de délester une partie du trafic sur d'autres plateformes, et notamment Pontoise.

M. Devouge (groupe ADP) rappelle que les transferts du Bourget sur Pontoise ne sont pas liés à une saturation de cette plateforme mais à des périodes ponctuelles d'indisponibilité (Salon du Bourget).

M. Molines (CPAC) souligne qu'un avion d'affaires préférera toujours se poser au Bourget plutôt qu'à Pontoise pour des raisons d'accès et de proximité avec La Défense et Paris.

- L'augmentation de la nuisance sonore

M. Pelletier (Ableiges) considère, qu'en faisant sauter la limitation à 17 tonnes, il y aura une augmentation du nombre d'appareils à l'atterrissage comme au décollage. Ceci entraînera automatiquement une multiplication des événements sonores qui, même s'ils sont d'intensité inférieure, généreront une nuisance accrue pour les riverains.

MM. Devouge (ADP) et Sotty (Airology Handling) font valoir que les prévisions tablent sur un trafic d'affaires multiplié par 2, ce qui correspondrait seulement à 2 avions par jour en moyenne, avions plus modernes et plus silencieux qui partent rapidement, selon une trajectoire plus favorable aux riverains, en ligne droite de la piste 05-23.

M. Buteux (DIRAP) conteste ce dernier point car, pour les arrivées, les avions survolent les populations à seulement 600 mètres sur une grande distance.

➤ Présentation par la DIRAP

Après avoir rappelé l'article 8.4 de la Charte du PNR et les craintes issues du passé (en 2005, le PEB évoquait une prévision de "20 000 mouvements supplémentaires"), M. Buteux (DIRAP) souligne les points principaux suivants :

La crainte des riverains est qu'il y ait une augmentation des nuisances sonores si le trafic d'aviation d'affaires augmente et si le bruit émis des avions n'est pas suffisamment faible.

Les riverains souhaitent donc que les nuisances sonores n'augmentent pas, voire soient réduites.

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 : types d'aéronefs, bruit émis par les appareils, nombre de mouvements, etc.

- mesurer sur une période significative le niveau de bruit actuel d'aviation d'affaires au global et par type d'appareil pour pouvoir comparer avec une situation future. La DIRAP réclame que les mesures de bruit soient faites, en parallèle des stations de mesure d'ADP, par les propres stations de mesure de la DIRAP.

Concernant la nuisance des avions futurs, les riverains craignent que la limite de bruit soit plus élevée qu'actuellement (environ 3 000 mouvements à plus de 70 dB) et ne soit pas respectée.

Par conséquent, la DIRAP demande que le bruit des avions futurs soit mesuré en situation locale et non simplement par certification.

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 ou de préférence diminué.

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 alors 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).

Concernant les trajectoires d'approche, la DIRAP demande à avoir des mesures de bruit des avions en approche qui survolent les populations pendant une longue distance à seulement 600 mètres d'altitude.

Enfin, la DIRAP signale les perspectives de fort développement du trafic aérien : les prévisions font état d'une augmentation de 50 % à une échéance proche. Cet élément ravive l'inquiétude des riverains.

En conclusion, M. Buteux (DIRAP) évoque le comité permanent pour travailler sur le sujet et souligne le souhait des riverains à avoir des réponses aux questions soulevées.

Questions ou observations

- M. Devouge (Groupe ADP) retient que la DIRAP est ouverte à la discussion. Il fait observer qu'il ne faut pas confondre les prévisions de développement du trafic aérien commercial au plan mondial avec celles de l'aviation d'affaires, particulièrement en Europe, qui sont bien moindres.

Il réitère qu'il ne faut pas "fantasmer" sur l'augmentation de l'activité de l'aviation d'affaires à Pontoise et surtout sur le chiffre évoqué dans le PEB de 2005. Il rappelle qu'un PEB reste avant tout un document d'urbanisme qui a pour finalité de mieux protéger les nouveaux riverains des nuisances aériennes.

- Puis est évoquée la question de l'utilisation de la piste 12-30.

En réponse à une question de M. Métais (Génicourt), la DGAC précise que, suite à un audit, la piste 12-30 n'est pas utilisable par des jets. Le Groupe ADP confirme ce point, quelles que soient les conditions météorologiques.

M. Buteux (DIRAP) demande si la piste 12-30 pourrait être utilisée par des turbopropulseurs dans des conditions particulières.

M. Limare (DGAC) indique que seule la piste 05-23 est équipée IFR. Dans des conditions marginales extrêmes, elle aurait pu éventuellement être utilisée mais, du fait de l'audit et de l'état de la piste, c'est un cas de figure qui ne peut plus se rencontrer.

5. Questions diverses (suite)

- Modification de la carte SIA (repérage de la serre)

La DGAC confirme que le dossier a été traité et envoyé au SIA pour publication. Le symbole de la serre est consultable sur le site du SIA depuis aujourd'hui.

- Envoi des documents

M. Buteux (DIRAP) demande que les documents d'information soient envoyés dans le délai prévu au règlement intérieur de la CCE, à savoir 10 jours avant la tenue de la CCE.

M. Le Président prend acte de cette demande légitime.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre point divers, M. le Président annonce que la prochaine réunion de la CCE aura lieu dans le dernier trimestre 2019.

Il remercie l'ensemble des membres de la Commission pour leur participation et lève la séance.

(la séance est levée à 20 heures 15)



