

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

* *

*

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 13 novembre 2017

Etaient présents :

M. Daniel BARNIER, 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
Mme Popluhar – Frémécourt

Représentants des associations

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

Représentants des Professions Aéronautiques

M. Devouge – Groupe ADP
Mme Gravier – Groupe ADP
M. Parizot – Groupe ADP
M. Poutrel – Pontoise Aero Maintenance
M. Chellet – Pour la Renaissance du Caudron Simoun
M. Minard – Ameridair Handling
M. Courbère – Cergy Pontoise Airclub
M. Choix – Aéroclub Hispano-Suiza
M. Marchais – Ecole Pontoise Aéro Formation

Représentants des Administrations

M. Bouniol – DGAC/DSAC Nord
M. Lemoine – DGAC/DSAC Nord
M. Limare – DGAC
M. Ly Van Tu – DDT 95
Mme Nangis – BGTA

Ordre du jour

1. Approbation du PV de synthèse de la séance du 23 janvier 2017.....	3
2. Bilan de l'activité de l'aérodrome.....	3
3. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus.....	4
4. Suivi radar des trajectoires d'appareils équipés du système "Flarm".....	6
5. Questions diverses	
- Limitation environnementale à 17 tonnes.....	8
- Complément de la carte pédagogique.....	8

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 18 heures 15 sous la présidence de M. Daniel Barnier, Secrétaire Général de la préfecture du Val -d'Oise.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 23 janvier 2017

M. Buteux (DIRAP) souhaite apporter deux corrections au PV de la précédente réunion de la CCE, à savoir :

- Page 7 : concernant le niveau sonore des aéronefs, au lieu de "*... et que les caractéristiques acoustiques des avions futurs soient communiquées en marge de bruit*", remplacer par "*... et que les caractéristiques acoustiques des avions futurs permettant de calculer la marge de bruit soient communiquées*".

Page 7 : concernant le trafic nocturne, au lieu de "*... la DIRAP demande une interdiction de l'activité d'affaires de nuit (comme à Cannes-Mandelieu) ou une limitation du trafic nocturne aux avions particulièrement silencieux*", remplacer par "*... la DIRAP demande une interdiction de l'activité d'affaires de nuit (comme à Cannes-Mandelieu).*"

Le procès-verbal ainsi modifié est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

Par ailleurs, M. Buteux (DIRAP) signale qu'il a envoyé à la préfecture un mail en date du 11 janvier 2017 pour préciser une correction à apporter au compte rendu du Comité Permanent de novembre 2016.

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

La présentation faite par M. Devouge (Groupe ADP) souligne les points clés suivants :

- une activité toujours fortement saisonnière de l'aérodrome.
- une baisse de -9,6 % du trafic en 2016 qui atteint un bas historique de 36 761 mouvements, étant précisé que le trafic 2015 était déjà en baisse de 20 % par rapport à celui de 2014.
- une reprise de l'activité en 2017 : +15 % à fin septembre 2017 par rapport à la même période de 2016. Cette reprise est portée par un bon premier trimestre 2017 (météo favorable), mais elle ne s'est pas concrétisée les mois suivants puisque l'activité a été stable ensuite, voire en baisse depuis juillet, par rapport à celle de 2016.

Le trafic de la plate-forme a pratiquement été divisé par deux depuis la fermeture du Point de Passage Frontalier (PPF).

M. Buteux (DIRAP) s'étonne que dans le dossier ne figurent pas les informations concernant les tours de piste et la part des avions basés comme cela était le cas l'an passé.

M. Buteux (DIRAP) précise l'objet de sa demande : avoir des informations sur les tours de piste permettant d'évaluer la part des tours de piste effectués par

les avions non basés. Il souhaiterait avoir cette information par mail avant la prochaine CCE.

M. Devouge (Groupe ADP) précise que ce type d'information ne fait pas l'objet d'un traitement informatisé. Avoir ce type d'information nécessite un très gros travail de dépouillement manuel de l'ensemble des "strips" en provenance de la tour de contrôle.

En conclusion de ce point, M. le Président demande à Aéroports de Paris de "faire au mieux", en procédant si nécessaire par sondage.

3. Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus

3.1. Bilan dépersonnalisé des plaintes

- M. Bouniol (DGAC) présente le bilan dépersonnalisé des plaintes 2017.

5 plaintes ont été reçues depuis la dernière CCE :

. 11 mars (survol de Us) : effectivement des aéronefs ont survolé la commune d'Us entre 900 et 1 200 ft.

. 12 mars (survol d'Us) : aucune trace de survol de la commune d'Us n'a été retrouvée.

. 28 mars (survol d'Ableiges) : 2 bimoteurs ont survolé l'extrémité sud-est d'Ableiges en dehors de la trajectoire et ont pris le golf comme itinéraire de sortie.

. août (2 réclamations) : vols à sensation (Fouga et L39)

Les discussions ont porté sur les points suivants :

- l'insuffisante réactivité dans l'analyse des plaintes transmises :

M. Buteux (DIRAP) signale 2 réclamations supplémentaires envoyées mais non traitées à ce jour par la DGAC : le 6 janvier, mail envoyé à M. Bouniol concernant un survol d'Ableiges ; le 11 mars, mail envoyé à *environnement.idf* concernant un cas de non respect du circuit de piste à Ableiges.

M. Buteux précise que le faible nombre de réclamations envoyées s'explique par le filtre opéré à la demande de la DGAC : n'envoyer que des écarts flagrants et des réclamations suffisamment renseignées pour faciliter les recherches. M. Buteux regrette, qu'en dépit du faible nombre de plaintes transmises, toutes les réclamations n'aient pas été transmises et suivies d'action.

M. Bouniol (DGAC) reconnaît, du fait d'un problème de turnover du personnel, la performance non satisfaisante cette année du dispositif mis en place. Il s'engage à fournir les réponses aux deux plaintes signalées par la DIRAP.

- les vols à sensation :

M. Bouniol (DGAC) précise que, suite aux plaintes contre les survols des avions à sensation, un courrier a été envoyé aux deux sociétés concernées pour

leur rappeler l'exigence du respect des tours de piste. Les chefs pilotes ont répondu qu'ils avaient pris en compte et répercuté l'observation aux pilotes.

M. Métails (Génicourt) regrette que les communes n'aient pas été prévenues de la présence de ce type d'avions et demande qui les a autorisés.

M. Bouniol (DGAC) précise que Pontoise est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique avec comme seule limitation l'interdiction aux avions de plus de 17 tonnes. Le contrôle de la DGAC ne peut se limiter qu'aux aspects techniques de sécurité, ce qui a été fait.

- l'avion électrique

M. Henique (Amis du Vexin) s'enquiert de l'avancement du projet d'avion électrique qui pourrait être une solution aux tours de piste.

M. Bouniol (DGAC) indique que, lors du dernier salon du Bourget, un protocole a été signé entre la DGAC et la Fédération Française Aéronautique pour acheter et expérimenter l'avion électrique. Un avion de ce type devrait arriver à Toussus-le-Noble début 2018. Ce type d'avion nécessite de reviser entièrement les protocoles de sécurité et les objectifs de formation.

3.2. Présentation des chevelus

M. Bouniol (DGAC) précise les jours demandés par la DIRAP :

Piste 12/30 : 19 février, 17 mars, 13 avril et 25 juin.

Piste 05/23 : 8 mars, 23 mars et 13 septembre.

Et le 26 août pour les avions bruyants.

Les chevelus apparaissent en blanc conformément à la demande faite lors de la précédente CCE.

Les relevés ont été faits sans filtre, sur la tranche du sol à 3 000 ft. Figurent donc à la fois les tours de piste et les transits qui passent à la verticale.

Les débats ont porté sur les points suivants :

- la fiabilité des chevelus

M. Métails (Génicourt) conteste vivement la véracité des chevelus. La journée du 19 février ne fait apparaître qu'un seul chevelu sur Génicourt. Or, de 15 heures à 17 heures 30, M. Métails qui faisait une partie de tennis a pu observer 35 passages d'aéronefs à la verticale des terrains de tennis. Pour M. Métails, il doit y avoir un problème de radars, ce n'est pas possible autrement.

La DGAC fait valoir que ces chevelus sont issus d'une extraction brute des données qui sont archivées, sans aucun filtrage ou tri. Si certains radars pour la couverture de Pontoise avaient été en maintenance, ses services en auraient été informés. Par ailleurs, en cas de souci, existe une procédure dégradée qui permet de travailler sans radar. La DGAC propose de mener des investigations pour vérification.

M. le Président fait part de son étonnement : c'est la première fois qu'il entend une pareille remise en cause de la fiabilité des chevelus. Que ce soit à Roissy ou à Orly ou sur un autre aérodrome, jamais un tel souci n'a été évoqué.

M. le Président demande à la DGAC de mener une investigation sur la journée du 19 février et de rendre compte de ses conclusions à la prochaine CCE.

- le non-respect du circuit de piste sur Génicourt

M. Métais (Génicourt) fait observer que les avions se déportent systématiquement à droite sur Génicourt en s'éloignant de plus de 150 mètres de la ligne théorique du circuit de piste, et ceci au lieu de longer sur la gauche les silos. Les biréacteurs survolent systématiquement Génicourt et son école.

Les usagers font valoir qu'il peut y avoir une dispersion par rapport au tracé du tour de piste. Lorsque la piste 12/30 est en service, le vent d'ouest a tendance à déplacer les avions légers vers Génicourt quand ils essaient de serrer les silos.

Pour M. Métais (Génicourt), il convient que les pilotes anticipent ce phénomène de vent pour éviter ce déport sur la commune.

- l'absence de zoom pour la journée du 26 août

M. Buteux (DIRAP) regrette qu'il n'y ait pas de zoom sur la commune de Courcelles pour la journée du 26 août.

La DGAC précise que le mail de la DIRAP faisait état d'une recherche sur les vols à sensation et non d'un zoom sur cette commune. Il n'y a néanmoins pas de souci pour faire un zoom sur telle ou telle commune lors d'une prochaine demande.

4. Suivi radar des trajectoires d'appareils équipés du système "Flarm"

- M. Buteux (DIRAP) fait une présentation du dispositif équipant aujourd'hui les planeurs (matériel Flarm couplé à l'application internet Flight Radar 24) qui permet un suivi des trajectoires de ces aéronefs.

La présentation montre que ce système permet de repérer la position d'un aéronef avec une précision importante (avec un écart de l'ordre d'une dizaine de mètres).

Pour la DIRAP, l'intérêt de ce dispositif est triple :

- pour la formation des pilotes : grâce à ce dispositif, le pilote dispose immédiatement des tracés de ses trajectoires pour analyse.
- pour les riverains : le dispositif permet de repérer facilement les trajectoires anormales pour transmission à la DGAC ;
- pour la DGAC : une optimisation du traitement des réclamations car ces dernières seront mieux documentées.

En conséquence, la DIRAP propose de mettre à l'étude en Comité Permanent le dispositif Flarm (ou équivalent) afin de réduire les nuisances sonores.

Cette étude aurait pour objectifs d'analyser la faisabilité du projet, les modalités de financement et les incitations à la mise en place de cet équipement.

M. Hénique (Amis du Vexin) propose que les pilotes s'équipent d'un GPS enregistreur dont s'équipent aujourd'hui les randonneurs. C'est un matériel d'un coût tout à fait modeste (entre 30 et 100 € selon les modèles). C'est un appareil qui ne perturbe en aucune manière le fonctionnement de l'avion et qui permet au pilote de se constituer un historique de ses trajectoires et de mieux se rendre compte de leur dispersion éventuelle. Pour M. Hénique, ce ne sont pas les avions en IFR qui posent problème sur la plateforme mais les petits avions VFR qui font des tours de piste.

Est évoqué également par M. Chellet (Renaissance Caudron Simoun) le suivi de vol par la technologie ADS-B (Automatic Dependent Surveillance-Broadcast) associée au transpondeur mode S qui semble s'affirmer comme la solution du futur. Cette technologie sera obligatoire en 2018 aux Etats-Unis. L'Europe l'étudie mais n'a pas encore pris position.

- M. le Président sollicite l'avis des usagers et de la DGAC sur la proposition de la DIRAP

Pour les usagers, le dispositif Flarm est avant tout un système anti-collision adapté à la préoccupation des planeurs. M. Choix (Hispano-Suiza) ne comprend pas bien les motivations à équiper les avions de ce système alors qu'aujourd'hui les acteurs disposent d'un système de radar indiscutable qui ne dépend pas de la volonté du pilote et qui est d'une qualité et d'une précision bien supérieures au système Flarm.

La DGAC indique qu'une expérimentation de Flarm par des associations de riverains dans les Yvelines a mis à jour certaines lacunes du dispositif, notamment sur la stabilité des "étiquettes". A titre d'exemples, la vitesse d'un monomoteur de base (DR-400) a été évaluée à 900 km/h ou l'altitude d'un petit avion de tourisme à 26 000 ft parce que ces appareils avaient croisé l'étiquette d'un B-777.

La DIRAP souligne que son objectif n'est pas d'équiper les avions de la plateforme d'un système parfait mais simplement de disposer d'un outil qui permette de faire progresser le dialogue, d'avoir plus de réactivité en détectant les situations anormales, et de pouvoir traiter ces cas en temps réel pour faire progresser les choses. N'avoir des chevelus que sur 7 journées par an n'est pas une situation satisfaisante.

Au terme de la discussion, M. le Président propose que le sujet soit évoqué en Comité permanent afin d'approfondir l'analyse technique dans un esprit de dialogue. Le Comité Permanent devra se tenir avant la fin avril 2018 et rendra compte naturellement à la Commission plénière du contenu des échanges réalisés.

5. Questions diverses.

5.1. Limitation environnementale à 17 tonnes (point sur les travaux de mesure du laboratoire ADP, point d'avancement sur les contacts bilatéraux entre ADP et les associations)

M. Devouge (Groupe ADP) confirme que le Laboratoire du Groupe ADP a rajouté une borne d'enregistrement à Génicourt en juin pendant la tenue du SIAE, comme il en avait été convenu. A ce jour, les données recueillies par le Laboratoire n'ont pas pu encore être totalement analysées.

Pour des questions de turnover (départ de Mme Dreyssé), il n'a pas été possible de tenir le groupe de travail sur la limitation à 17 tonnes, comme prévu.

Il est convenu qu'un point d'étape sur les analyses du Laboratoire sera fait au cours du prochain Comité Permanent qui se tiendra en 2018.

M. Devouge rappelle la position d'Aéroports de Paris sur la question : une mesure environnementale concernant le bruit ne se mesure pas en tonnes. Dès lors, pour Aéroports de Paris, des limitations à la nuisance sonore doivent être travaillées sur la notion de bruit et non sur celle de masse des aéronefs.

Un débat s'engage alors sur le survol de Génicourt.

M. Métais (Génicourt) précise qu'il est opposé à la suppression de la limitation à 17 tonnes, non pour une question de bruyance, mais pour un problème fondamental de sécurité puisque l'aviation commerciale survolera systématiquement le village de Génicourt et l'école notamment à une hauteur de 75 mètres.

M. Bouniol (DGAC) indique ce qu'il avait déjà mentionné à la précédente CCE, à savoir que l'aviation d'affaires de plus de 17 tonnes, volant aux instruments, utilisera systématiquement la piste 05/23, sans conséquence sur Génicourt. Ce n'est que de façon marginale qu'elle utilisera la piste 12/30 en cas de fort vent de travers.

La DGAC ajoute que le survol de Génicourt se fait conformément à la réglementation sur la sécurité aérienne. L'aérodrome est doté d'un plan de servitudes aéronautiques interdisant tout obstacle dépassant de ce plan.

M. Bouillon (DIRAP) demande à avoir communication du plan de servitudes aéronautiques.

M. le Président souligne que, compte tenu du risque pénal encouru, il est difficilement envisageable que l'Aviation Civile puisse autoriser des survols qui ne seraient pas conformes à la réglementation nationale ou européenne.

En conclusion de cette discussion, M. le Président demande à la DGAC d'expliquer en Comité Permanent les conditions règlementaires de survol des agglomérations et de Génicourt en particulier.

5. Questions diverses

5.2. Complément de la carte pédagogique

A la demande de la DIRAP, il est précisé par Aéroports de Paris que les erreurs recensées sur la carte pédagogique ont bien été corrigées. La carte pédagogique a été diffusée à la tour de contrôle et aux aéroclubs.

Il est convenu qu'un exemplaire de la carte pédagogique sera communiqué à la DIRAP (sous format PDF de préférence) et qu'elle sera annexée au compte rendu de la séance.

La DGAC confirme pour sa part que la demande de faire figurer sur la carte VAC la zone des serres a bien été prise en compte. A priori les éléments concernant cette modification pourront être apportés au prochain Comité Permanent.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre point divers, M. le Président annonce qu'il s'agit de sa dernière CCE et remercie vivement l'ensemble des membres de la Commission pour le travail effectué et la qualité des échanges réalisés au sein de la Commission.