

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE SAINT-CYR-L'ECOLE

*
* *
*

Relevé des points traités

Réunion du 4 décembre 2018

Etaient présents :

M. Roberti, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines
Mme Plantier-Lemarchand, Directrice de la Réglementation et des Elections

Représentants des usagers, personnels et exploitant de l'aérodrome :

M. Devouge – Groupe ADP
Mme Gravier – Groupe ADP
M. Lamborot – CFDT Groupe ADP
M. Coupey - GUAS
M. Parpaleix - GUAS
M. Sourisse – GUAS

Représentants des collectivités locales :

M. Tourelle – CAVGP
M. Loppinet – CAVGP
M. Sanson – CAVGP
M. Fonvielle – CAVGP
Mme Renaud – CAVGP
Mme Piganeau – Conseil Régional IDF

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome et de protection de l'environnement :

M. Menon – Yvelines Environnement
M. Brel – ADECNAP
M. Duval – AC2NB (non votant)

Personnes invitées :

M. Charles – Maire de Toussus-le-Noble
M. Bouniol – DSAC Nord
M. Lemoine – DGAC
M. Favarel – DSAC Nord
M. Testard – Chef CA Saint-Cyr
M. Nigon – DDT78
Mme Thomas – DDT78

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 27 février 2017.....	3
2. L'activité de l'aérodrome en 2017.....	3
3. Bilan des contrôles	4
4. Point sur la mise en révision du PEB.....	4
5. Rapport d'activité du comité de suivi de la charte de l'aérodrome.....	7
6. Points divers.....	7

Le quorum étant atteint, la séance de la commission consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Vincent Roberti, secrétaire général de la préfecture des Yvelines.

[REDACTED]

Le procès-verbal de la séance du 27 février 2017 est approuvé à l'unanimité sans observation particulière.

[REDACTED]

La présentation faite par M. Devouge (Groupe ADP) a mis en évidence les points suivants :

- En 2017, une légère baisse du trafic global (-3 %) pour atteindre 60 897 mouvements.

La décomposition par type de trafic montre :

- une baisse du trafic avions de -6 % (54 775 mouvements).
- une hausse du trafic ULM de +28 % (4 691 mouvements).
- une hausse du trafic hélicoptères de +18 % (1 431 mouvements).

- Répartition du trafic avions

La répartition du trafic avions en 2017 est quasiment inchangée par rapport à l'année précédente :

- 60 % de tours de piste.
- 23 % de vols locaux qui sont des vols d'entraînement.
- 17 % de vols de voyage.

Le trafic est réalisé à pratiquement 100 % par des avions qui sont basés sur l'aérodrome.

- Mise en place de l'amer

Depuis le 17 octobre 2018 a été mis en place un amer (plaque GRT en rouge et blanc) sur la trajectoire du tour de piste pour préserver la commune de Bailly lors des déagements vers la trajectoire nord au départ de Saint-Cyr-l'École.

- Le site *entrevoisins.org*

Il est précisé comment laisser des messages sur le site *entrevoisins.org* : cliquer sur l'onglet "riverains", puis sur "hélicoptère d'Issy-les-Moulineaux ou un aéroport d'aviation générale".

Les messages sont ensuite traités par Annelis Gravier avant d'être dispatchés sur les correspondants concernés (DGAC, GTA).

En l'absence des représentants de la DCPAF, ce point à l'ordre du jour n'a pu être traité.

M. le Président indique qu'il se rapprochera de la DCPAF pour qu'un bilan écrit puisse être transmis aux membres de la CCE.

- Rappel de la méthodologie de réalisation d'un PEB (cf document distribué)

M. Favarel (DGAC/DSAC-Nord) souligne en introduction que le PEB est un document d'urbanisme opposable aux tiers.

Puis il rappelle succinctement les points clés d'élaboration d'un PEB ainsi que les principales étapes de la procédure de révision de ce document.

Enfin, il projette une planche montrant la superposition du PEB actuel (1985) avec les différentes courbes d'environnement sonore correspondant à un trafic moyen annuel de 68 500 mouvements (63 000 mouvements avions, 5 000 mouvements ULM, 500 mouvements hélicoptères).

M. Favarel (DGAC/DSAC-Nord) fait observer qu'il ne s'agit pas d'un avant-projet de PEB mais juste de courbes de bruit basées sur les hypothèses de trafic précédemment définies. Lorsqu'il s'agira d'établir un avant-projet de PEB, les hypothèses de trafic retenues pourront être différentes.

- Questions ou observations

- Les observations des membres de la CCE ont porté principalement sur les sujets suivants :

- *la méthodologie d'élaboration du PEB* : si certains représentants émettent des critiques concernant la méthodologie d'élaboration du PEB (notamment une prise en compte insuffisante de la gêne ressentie des riverains), d'autres font valoir que la méthodologie de construction du PEB s'impose réglementairement à tous les aérodromes et que le PEB est avant tout un document d'urbanisme et non une mesure du bruit ressenti.

- *le degré de protection du futur PEB* : le PEB actuel, datant de 1985, apparaît sur certains points plus protecteur (zone B asymétrique, trajectoire nord du tour de piste) que les nouvelles courbes de bruit présentées. Il apparaît donc nécessaire d'entreprendre une réflexion approfondie concertée, dans le cadre du CSC, sur les hypothèses à retenir pour bâtir le nouveau PEB.

▪ Le détail des interventions a été le suivant :

- M. Duval (AC2NB) pose la question de la prise en compte du bruit spécifique des hélicoptères par le PEB : y a-t-il une pondération particulière pour tenir compte du bruit ressenti beaucoup plus important généré par les hélicoptères (bruit pulsé, fréquences basses) ?

Réponse de la DGAC : la méthode d'élaboration des PEB sur tous les aérodromes d'aviation générale s'impose réglementairement aux services de la DGAC. Le progiciel utilisé (INM) prend en compte le bruit des hélicoptères et les trajectoires particulières suivies par ce type d'aéronef mais il n'y a pas aujourd'hui de pondération particulière affectée aux hélicoptères.

- M. Brel (ADECNAP) souhaiterait que la logique d'élaboration du PEB soit inversée : que l'on parte d'un niveau sonore à ne pas dépasser (par exemple, 57 dB) pour en déduire un volume de trafic à respecter.

Réponse de M. le Président : l'objectif d'un PEB n'est pas de limiter le trafic d'un aérodrome. C'est un document d'urbanisme utilisé par les communes qu'il convient aujourd'hui de réviser car le PEB actuel date de 1985 et repose donc sur des bases qui sont aujourd'hui dépassées (volume et répartition du trafic, typologie des aéronefs).

- M. Parpaleix (GUAS) souligne deux insuffisances des nouvelles courbes isophones présentées : la zone B (courbe orangée) est a priori moins protectrice que celle du PEB actuel ; et l'absence de protection de la partie nord du tour de piste (sous la vent-arrière) à proximité de Bailly-Noisy. Quelles en sont les raisons ?

Réponse: La DGAC précise que l'asymétrie de la zone B s'explique par le taux de répartition des deux QFU (pistes) et par la FATO. Sans doute faudra-t-il revoir légèrement la répartition sur les deux QFU. Quant à la partie nord (sous la vent-arrière), le nouveau tracé de la courbe est la résultante de la modélisation prenant en compte la part des tours de piste (60 %) dans l'ensemble des mouvements. M. le Président souligne que les courbes ne sont qu'indicatives. La définition des hypothèses serait la première étape nécessaire en cas de révision du PEB.

- M. Duval (AC2NB) demande si le modèle prend en compte les vents dominants qui ont un impact sur le bruit ressenti par les riverains.

M. Favarel (DGAC) confirme que le modèle prend en compte l'effet des vents dominants via la répartition des QFU. Les données météo standards sont intégrées au modèle (2013 hectopascals, température 15°, vent de face 15 km/h, etc.).

M. Duval conteste que seuls des paramètres moyennés, sans indication d'écart-type, soient fournis ne permettant pas en conséquence aux riverains d'avoir accès à une information exacte sur le bruit ressenti.

La DGAC fait valoir qu'il n'est pas possible d'éditer une multitude de cartes pour tenir compte de la variabilité des conditions météorologiques journalières.

M. Menon (Yvelines Environnement) fait observer que le bruit ressenti est certes une question importante méritant d'être débattue mais il convient de différencier ce sujet de la question du PEB à l'ordre du jour. Le PEB est une carte à destination des responsables de l'urbanisme local pour accorder ou refuser des permis de construire.

De même, pour M. le Président la question n'est pas, au sein de la présente instance, de réviser une méthodologie qui s'impose à tous les aérodromes mais de savoir s'il convient de réviser le PEB de 1985 avec des hypothèses qui sont à affiner.

- M. Tourelle (CAVGP) regrette l'absence des instances de contrôle (DCPAF) pour établir un bilan des contrôles effectués, comme prévu à l'ordre du jour. Il partage par ailleurs l'avis du GUAS sur l'absence de prise en compte, dans l'esquisse de PEB présentée, de la problématique de la trajectoire nord du tour de piste. Il rappelle que Grand Parc Versailles a émis un avis défavorable sur la révision du PEB, non pas par opposition au principe même de révision du PEB, mais du fait de la prise en compte insuffisante de l'impact du projet de PEB sur les projets d'urbanisation en cours des communes. Il mentionne notamment le projet de la zone de Chaponval sous la trajectoire nord des tours de piste. Pour M. Tourelle, il y a un travail important à effectuer sur les données d'entrée du PEB.

M. le Président confirme qu'il y a effectivement un travail préalable de réflexion à mener sur les hypothèses à valider (trafic, typologie des avions, etc.) afin de pouvoir confronter les impacts potentiels du futur PEB sur les projets d'urbanisation en cours ou envisagés des communes.

- M. Brel (ADECNAP) demande s'il est envisageable de retenir des hypothèses de trafic avions plus faibles que celle actuellement retenue (63 000 mouvements).

M. Devouge (Groupe ADP) fait observer que la législation sur le PEB n'a pas été faite pour réduire le trafic d'une plateforme. L'objectif d'un PEB est de concilier une activité aéronautique avec l'urbanisation en évitant que de nouveaux logements ne s'installent dans des zones de bruit. Pour ADP gestionnaire de l'aérodrome, il ne faudrait pas que des logements nouveaux puissent s'installer sous la vent-arrière comme c'est le cas avec les nouvelles courbes de bruit présentées. Il conviendrait donc au contraire de renforcer les hypothèses de trafic si l'on veut éviter cet inconvénient. Pour ADP, baisser les hypothèses de trafic serait contre-productif par rapport à la finalité d'un PEB.

Pour M. Tourelle (CAVGP), il conviendrait donc de partir du projet de l'aérodrome et de mener, sur ce projet de révision du PEB, un travail concerté entre riverains, élus et professionnels de l'aéronautique.

➤ Vote de la CCE

Au terme de la discussion, M. le Président soumet l'opportunité du lancement de la révision du PEB au vote de la Commission.

La proposition est rejetée à la majorité (6 voix contre, 4 abstentions, 2 voix pour).

A la demande de l'association AC2NB, ADP précise à nouveau les raisons qui ont motivé le gestionnaire à voter contre : ADP, qui gère une dizaine d'aérodromes en Ile-de-France, est sensible à l'intégration de son activité dans l'environnement, or les courbes proposées ne protègent pas suffisamment la trajectoire de la vent-arrière. Le PEB actuel offre une meilleure protection de ce point de vue.

M. Menon (Yvelines Environnement) fait observer que la partie nord évoquée par ADP, comme l'aérodrome, est d'ores et déjà en site classé et donc protégée.

M. Sourisse (GUAS) au nom des usagers motive également son vote : l'insuffisante protection de la vent-arrière ainsi que celle de la zone à l'est de l'aérodrome qui passerait de la zone B à la zone C et deviendrait donc constructible.

M. Nigon (DDT) précise que les possibilités de construction en zone C sont très contraintes (pas de construction individuelle groupée, pas d'augmentation de la population).

M. le Président souligne que l'on ne peut reporter indéfiniment la révision du PEB. Il rappelle à nouveau que le PEB actuel repose sur des hypothèses qui ne sont plus d'actualité.

M. le Président propose en conséquence qu'un travail approfondi de réflexion, dans le cadre du comité de suivi réunissant l'ensemble des parties (élus, associations, gestionnaire et professionnels), puisse se faire sur les hypothèses servant de bases à l'élaboration du PEB. Une fois ce travail préalable d'éclaircissement et d'affinement réalisé en CSC, la CCE pourra dans les 6 mois se prononcer à nouveau sur la question de la révision du PEB.

M. Tourelle (CAVGP) et M. Parpaleix (GUAS) sont favorables à cette proposition. Ils insistent sur la nécessité d'avoir des éléments concrets à partager en CSC, en particulier sur les conséquences dimensionnantes des différentes variables et hypothèses sur les zones du PEB.

M. Lemoine (DGAC) fait observer que, selon les textes, les services de l'Aviation Civile ne sont pas censés produire un avant-projet avant que la mise en révision ne soit décidée.

M. le Président en convient mais précise qu'on ne peut continuer "à tourner en rond". Il faut donc des éléments qui permettent d'engager un dialogue.

M. Parpaleix (GUAS) fait le constat d'une absence du comité de suivi de la charte en 2017, en dehors toutefois d'une réunion en mars 2017 faite à l'initiative de l'APEBN,

réunissant riverains, élus et pilotes. Le CSC a souffert en 2017 d'un problème de représentativité. La reconstitution du CSC a été faite début 2018. M. Parpaleix précise que le CSC devra définir son nouveau président puisque la présidence de cette instance est annuelle et tournante. Il suggère que la prochaine réunion du CSC puisse être appelée par la préfecture.

M. le Président accepte volontiers d'ouvrir le prochain comité de suivi. Il insiste à nouveau sur l'urgence de reprendre les travaux du CSC sur la question de la révision du PEB afin de permettre la tenue d'une CCE avant l'été.

Plaintes des riverains

M. Menon (Yvelines Environnement) rappelle ce qui avait été décidé concernant les plaintes lors de la précédente Commission.

M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord) précise avoir répondu le 23 octobre 2018 au mail de M. Turpin (APEBN) du 17 octobre. Un courrier de rappel a été envoyé au GUAS ainsi qu'à l'aéro-club en question.

M. Menon (Yvelines Environnement) indique qu'une lettre sera adressée à la préfecture concernant les problèmes générés par les avions qui tangentent la D307 pour les riverains de Bailly et de Noisy-le-Roi. M. le Président propose de joindre ce courrier au compte rendu de la CCE.

M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord) détaille ensuite les plaintes reçues, en dehors de la réclamation juridique de l'ADECNAP sur le survol des agglomérations dont il ne peut faire état, la procédure étant en cours : 1 plainte concernant Elancourt, 2 pour Les Clayes-sous-Bois, 2 pour des non-respects des plages de moindre bruit, 1 plainte concernant le survol à basse hauteur de Fontenay-le-Fleury.

M. Sanson (CAVGP) demande des explications concernant le survol régulier du clocher de l'église de Fontenay-le-Fleury. M. Bouniol indique que ces survols se produisent en atterrissages face à l'est qui, pour des raisons de sécurité, comme le permet l'arrêté de 1957, restent dans l'axe.

Les emplois de la plateforme

En réponse à la question de M. Lamborot (CFDT), M. Bouniol (DGAC/DSAC-Nord) précise que la plateforme de Saint-Cyr fait travailler 25 personnes (contrôle, instructeurs salariés, restaurant).

* * *

Sans autre question des participants, M. le Président lève la séance à 16 heures 30 après avoir remercié les membres de la commission de leur participation.

Fait à Versailles le 11 MARS 2019

Le Président
 Pour le Préfet et par délégation
 Le Secrétaire Général
 Vincent ROBERTI