

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

*
* *
*

Relevé des points traités

Réunion du 27 février 2017

Etaient présents :

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

Représentants des personnels et usagers de l'aérodrome

M. Lamborot – CFDT Groupe ADP
M. Coupey - GUAS
M. Parpaleix - GUAS
M. Sourisse – GUAS
M. Combaluzier - GUAS

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP
Mme Dreyssé – Groupe ADP

Représentants des collectivités territoriales

M. Tourelle – CAVGP
M. Jamati - CAVGP
M. Loppinet – CAVGP
M. Debain – CAVGP
Mme Piganeau – Conseil Régionale IDF
M. Benassaya – Conseil Départemental 78

Représentants des associations

M. Menon - Yvelines Environnement
M. Turpin – APEBN
M. Brel - ADECNAP
M. Miniot – ADECNAP
Mme Guillemain – AC2NB

Personnes invitées

M. Bouniol – DSAC Nord (chef de division Aviation Générale)
M. Martin – DSAC Nord
M. Favarel – DSAC Nord

Mme Baysset – DSAC Nord
M. Limare – DGAC SNARP
M. Testard – Chef CA Saint-Cyr
M. Porroy - DCPAF
M. Edelmann – DCPAF
M. Ribeiro – Bruitparif
M. Nigon – DDT78
M. Eymard – DDT78

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 14 janvier 2016.....	3
2. L'activité de l'aérodrome en 2016.....	3
3. Bilan des contrôles.....	4
4. Présentation des résultats de la campagne de mesure de bruit autour de l'aérodrome réalisée par Bruitparif en 2016	6
5. Courbes d'environnement sonore – bilan de la consultation.....	7
6. Rapport d'activité du comité de suivi de la charte de l'aérodrome.....	8
7. Points divers.....	9

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. Julien Charles, secrétaire général de la préfecture des Yvelines.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 14 janvier 2016.

Le procès-verbal de la séance du 14 janvier 2016 est approuvé à l'unanimité par les représentants de la CCE sans observation particulière.

2. L'activité de l'aérodrome en 2016

La présentation de Mme Dreyssé (Aéroports de Paris) a porté sur les éléments suivants (cf slides de présentation joints en annexe) :

- évolution du trafic mensuel :

Les courbes du trafic mensuel depuis 2007 par type d'aéronef montrent :

- une très forte saisonnalité du trafic qui est très dépendant des conditions météorologiques ;

- une tendance à la baisse du trafic mensuel.

- évolution du trafic cumulé :

Les courbes du trafic cumulé sur 12 mois glissants depuis 2008 par type d'aéronef éclairent les points suivants :

- le trafic avions, après une pointe atteinte en 2011 ($\approx 76\ 000$ mouvements), puis une baisse progressive suivie d'un rebond en 2014 et 2015, baisse de nouveau en 2016 pour atteindre 58 000 mouvements (-13 %). Cette baisse semble résulter de conditions météorologiques défavorables.

- le trafic hélicoptères, après une pointe en 2010 (15 280 mouvements), n'a cessé de baisser du fait de la réglementation pour atteindre en 2016 1200 mouvements.

- le trafic ULM qui atteignait près de 5 000 mouvements en 2015 baisse en 2016 (-25 %) du fait des conditions météorologiques défavorables.

Au global, tous aéronefs confondus, le trafic en 2016 baisse de 14 % pour atteindre 63 000 mouvements.

- répartition du trafic avions

La répartition du trafic avions en 2016 est inchangée par rapport à l'année précédente :

- 60 % de tours de piste
- 24 % de vols locaux qui sont des vols d'entraînement.

A 96 %, le trafic est réalisé par des avions qui sont basés sur l'aérodrome.

Au terme de la présentation, il est convenu, à la demande de M. Minitot (ADECNAP), que les *slides* de présentation de l'activité seront joints au procès-verbal.

3. Bilan des contrôles

M. Porroy (DCPAF/BPA) présente le bilan des contrôles effectués en 2016 :

- 32 contrôles ont été effectués sur le terrain de Saint-Cyr-l'École. Aucune infraction n'a été relevée.

- Aucune plainte directe concernant Saint-Cyr n'a été déposée en 2016.

2 appels ont été enregistrés à proximité de Saint-Cyr. Après enquête, il s'agissait pour l'un des cas d'un travail aérien autorisé par dérogation par la préfecture et, dans l'autre cas, d'un hélicoptère de l'armée.

Les observations des membres de la commission ont porté sur les points suivants :

- M. Brel (ADECNAP) s'étonne de l'absence d'infraction relevée alors que les riverains constatent au quotidien des survols des habitations. Survols d'habitation qui sont, souligne M. Brel, interdits par un arrêté de 1957 en dessous d'une altitude minimale.

L'utilisation par l'ADECNAP de l'application informatique *flightradar* pendant 3 mois (de février à avril 2016) a permis au contraire de mettre à jour 230 survols d'habitations et montre que la totalité des communes de la Plaine de Versailles est survolée.

Pour M. Brel, compte tenu de la situation enclavée de l'aérodrome de Saint-Cyr, il ne peut y avoir d'entrées ou de sorties de l'aérodrome sans survol des habitations, donc sans infraction.

L'ADECNAP propose qu'une enquête soit effectuée pour confirmer ou infirmer les résultats issus de *flightradar*.

- En réponse, M. Bouniol (DSAC nord) estime l'étude issue de *flightradar* insuffisamment précise pour en tirer des résultats significatifs.

Il fait état notamment des observations suivantes :

L'arrêté de 1957 interdit effectivement les survols d'habitations à l'exception des phases de décollage et d'atterrissage. Les bâtiments qui sont à proximité des pistes ne sont donc pas concernés.

Le nombre de survols ne serait pas au nombre de 230 comme indiqué par l'ADECNAP mais plutôt de 170/180. En outre, les trajectoires relevées par *Flightradar* sont entachées d'une marge d'incertitude trop importante pour permettre un positionnement exact des trajectoires.

La hauteur prise en compte dans l'étude réalisée est trop élevée : autour de Saint-Cyr, au-dessus de 1 500 pieds, les trajectoires sont des trajectoires d'approche aux instruments (Villacoublay, le Bourget...) qui ne sont pas concernées.

Enfin l'étude fait apparaître des problèmes de corrélation puisque des vitesses sont affectées à certains appareils qui ne peuvent pas les atteindre (ex : DR 400 volant à 240 nœuds).

- Une discussion s'ensuit au cours de laquelle sont abordés les points suivants

- contestation des propos de la DGAC par l'ADECNAP :

Pour M. Brel (ADECNAP), même en tenant compte des altitudes et de la marge d'incertitude, 90 % des trajectoires issues de *Flightradar* sont bien des survols d'habitation.

La discussion a porté également sur les décollages et les atterrissages qui peuvent être amenés à survoler légalement les habitations. M. Brel (ADECNAP) demande jusqu'à quelle distance des pistes cette autorisation est admise. La DGAC indique qu'il ne peut être apporté de réponse unique à cette question, cette distance étant fonction des caractéristiques propres de l'avion (notamment sa masse) et de la configuration de départ (ouest ou est).

- déconnexion des transpondeurs :

M. Brel signale qu'à la suite de la publication des trajectoires de *flightradar* en mai 2016 une consigne semble avoir été donnée aux pilotes de déconnecter leur transpondeur pour éviter ainsi la récupération de traces radars.

M. Sourisse (GUAS), au nom des usagers, s'inscrit en faux contre cette accusation sans fondement. Tous les aéronefs sont équipés d'un transpondeur qui doit être obligatoirement en marche sur toute la durée du vol conformément à la réglementation européenne.

- les plaintes des riverains.

En réponse à M. le Président qui soulevait la question des plaintes des riverains et de leur contenu, M. Miniot (ADECNAP) précise que les riverains sont lassés de déposer des plaintes sans résultat. Sur 170 plaintes déposées auprès du Procureur, pratiquement toutes ont été classées sans suite.

M. Menon (Yvelines Environnement) propose à toutes les associations et communes de rassembler un état des plaintes reçues sur les deux dernières années afin de communiquer à la préfecture une vue concrète des doléances des riverains.

En conclusion de cette discussion, M. le Président retient la proposition de M. Menon pour la prochaine CCE de collecte des plaintes des riverains sur les deux dernières années. Il est important en effet de pouvoir qualifier concrètement les phénomènes afin de pouvoir progresser utilement dans les échanges.

M. le Président est également favorable à un approfondissement, sous forme par exemple d'une réunion de travail, des échanges d'informations entre la DGAC et les associations sur la question des infractions relatives aux survols des habitations.

4. Présentation des résultats de la campagne de mesure de bruit autour de l'aérodrome réalisée par Bruitparif en 2016

➤ M. Ribeiro (Bruitparif) présente les premiers résultats de la campagne de mesure réalisée par Bruitparif autour de l'aérodrome de mai à juillet 2016.

- Les conditions de réalisation de la campagne de mesure sont tout d'abord rappelées :

Le plan d'échantillonnage a été réalisé en 2015 en concertation avec les membres de la CCE et l'ensemble des acteurs concernés. Trois réunions se sont tenues en 2015 pour préparer la campagne de mesure.

8 sites de mesure ont été définis : Saint-Cyr-l'École, Fontenay-le-Fleury, Villepreux, Plaisir, Noisy-le-Roi (2 stations), Bailly, Rennemoulin.

Compte tenu des conditions météorologiques défavorables, la campagne de mesure, prévue initialement sur un mois, s'est finalement déroulée sur deux mois et demi.

- Puis les principaux tableaux de résultats de l'étude sont présentés : indicateurs énergétiques Lden et événementiels par site, analyse des contributions aux indicateurs Lden, etc. (*cf tableaux de résultats présentés en annexe*).

- Enfin, M. Ribeiro expose les principales conclusions :

- Dans toutes les zones, l'indicateur énergétique Lden est inférieur à 55 dB(A) (seuil réglementaire fixé par la directive 2002/49/CE)

- Les indicateurs événementiels NA62 et NA65 sont inférieurs à 200 et 100 hormis certains jours exceptionnels sur les sites de Saint-Cyr et de Fontenay-le-Fleury.

- Le samedi est le jour le plus impacté de la semaine.

- Forte contribution de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École sur les zones suivantes : site n°1 Saint-Cyr-l'École, site n°2 Fontenay-le-Fleury, site n°3 de Villepreux, site n°7 Rennemoulin.

M. Ribeiro précise qu'il reste à effectuer un redressement des résultats pour tenir compte des conditions météo qui ont pu affecter le niveau habituel de trafic.

Le rapport d'études sera prochainement téléchargeable sur le site de Bruitparif et l'ensemble des mesures effectuées sur la plateforme *Rumeur*.

➤ Au terme de la présentation, M. Brel (ADECNAP) évoque la précédente étude réalisée en 2012 sur Fontenay-le-Fleury. Observe-t-on aujourd'hui une augmentation ou une diminution des indicateurs par rapport aux résultats de 2012 ?

M. Ribeiro (Bruitparif) fait état d'un niveau Lden de +1 dB(A) en 2012 sur Fontenay-le-Fleury, différence qui pourrait éventuellement s'expliquer par un trafic plus intense du fait de conditions météo plus favorables à l'époque. M. Menon évoque également la présence en 2012 de la société Héli-Oxygène (qui a déménagé depuis) et M. Brel émet l'hypothèse d'un taux d'équipement en silencieux en 2012 peut-être plus faible. Sur ce dernier point, M. Parpaleix (Guas) précise que le taux d'équipement en silencieux était à peu près identique à l'époque.

5. Courbes d'environnement sonore – bilan de la consultation

➤ M. Favarel (DSAC Nord), après avoir rappelé succinctement l'objectif et la méthodologie d'élaboration des PEB, expose les hypothèses retenues pour élaborer les courbes d'environnement sonore :

- trafic retenu : 68 500 mouvements dont 63 000 pour les avions, 5 000 pour les ULM et 500 pour les hélicoptères.

- tours de piste : 60 %, Départs : 20 %, Arrivées : 20 %

- sens d'utilisation des pistes : QFU 11 : 42 %, QFU 29 : 58 %

- les aéronefs monomoteurs non reconnus dans la base de données du logiciel utilisé (INM) sont répartis en 2 types génériques (hélice à pas fixe ou hélice à pas variable) ou assimilés à des aéronefs de la base de données présentant des caractéristiques similaires.

- nombre de jours représentatifs de l'activité : pour les avions 333 jours, pour les ULM 322 jours, pour les hélicoptères 326.

- ensuite, pour chaque aéronef, sont renseignés dans le système le nombre de mouvements ainsi que la répartition des mouvements selon les tranches horaires et les trajectoires suivies.

M. Favarel projette ensuite le résultat de la modélisation réalisée faisant apparaître les périmètres envisagés des 4 zones du PEB (A, B, C, D) avec les différentes hypothèses de valeurs Lden possibles pour les zones B (Lden 65 à 62) et C (Lden 57 à 52).

➤ M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des membres de la Commission.

- M. Debain (maire de Saint-Cyr-l'École) demande si la modélisation prend en compte l'effet atténuateur de bruit des bâtiments existants.

M. Favarel précise que le modèle INM prend en compte les variations de relief mais pas les bâtiments existants pouvant faire écran.

- M. Debain fait observer que certains permis de construire délivrés sur la ZAC Renard se situeraient en zone C (entre la courbe marron et verte). Qu'advient-il de ces permis de construire ?

M. le Président souligne que le nouveau PEB, quand il sera en application, n'aura pas d'effet rétroactif sur l'existant. Le PEB qui est un document d'urbanisme annexé au PLU ne vaut que pour les constructions futures.

- Mme Piganeau (Conseil Régional) demande à quelle date le nouveau PEB rentrera en application.

M. le Président précise que la mise en place d'un nouveau PEB est un processus long. Il rappelle les différentes étapes obligatoires s'échelonnant entre la mise à l'étude d'un nouveau PEB et la mise en application par arrêté (consultations de la CCE, consultation des communes, enquête publique). Ce processus peut s'étendre sur une période de deux à trois ans.

- M. Combaluzier (GUAS) s'étonne du contour asymétrique de la courbe orange (limite extérieure de la zone B) du nouveau PEB.

M. Favarel (DSAC Nord) avance comme explications probables de cette asymétrie la part importante des décollages qui sont plus bruyants que les atterrissages et la présence de la FATO.

M. Combaluzier (GUAS) craint que le modèle utilisé ne soit pas véritablement adapté à l'aérodrome (ex : part trop importante faite aux avions modélisés à pas variable par rapport à la réalité des aéronefs utilisant la plateforme) et que la cartographie qui en résulte s'écarte de la réalité. De même M. Sourisse (GUAS), au nom des usagers, s'étonne que des zones sensibles survolées par les avions ne soient pas considérées comme bruyantes dans le projet de PEB présenté.

- À la demande de M. Combaluzier (GUAS), M. Favarel (DSAC Nord) projette une diapositive montrant la superposition du projet de PEB sur le PEB actuel afin de mieux évaluer les différences.

M. Combaluzier (GUAS) fait observer que le projet de PEB semble moins protecteur sur une partie de la zone actuellement couverte. Soit les avions sont devenus plus silencieux, soit le changement de méthodologie a un impact plus restrictif.

M. Favarel (DSAC Nord) énonce les données qui peuvent expliquer la nouvelle cartographie : le changement d'indice (l'indice Lden), la diminution du trafic pris en compte (68 500 mvts dont 500 d'hélicoptères au lieu de 180 000 mvts dont 10 000 d'hélicoptères), et le fait que dans le PEB actuel tous les mouvements sont considérés comme des tours de piste.

M. Brel (ADECNAP), pour sa part, considère le PEB comme une contrainte forte pour les communes et une protection de l'activité aérienne au détriment de l'urbanisation normale.

En conclusion de ce point, M. le Président rappelle que le Plan d'Exposition au Bruit est un document structurant qu'on approuve pour vingt ou trente ans, même si les hypothèses sur lesquelles a été élaboré un PEB peuvent être revues tous les cinq ans. En conséquence, M. le Président réitère son souhait que le projet de PEB recueille le consensus le plus large. La décision de le réviser, en effet, ne peut être prise que sur la base d'un avis clair des différents collèges composant la CCE.

Il demande que le document présenté par la DGAC soit joint au procès-verbal.

6. Rapport d'activité du comité de suivi de la charte de l'aérodrome

➤ M. Parpaleix (GUAS), président du CSC, fait part du rapport d'activité du Comité de suivi de la Charte qui s'est réuni le 7 décembre 2016.

Le travail du CSC a porté sur les sujets suivants :

- sensibilisation des pilotes et suivi des réclamations :

- le non-respect de la trajectoire de vent-arrière par certains pilotes qui ont tendance à s'aligner sur la D307 : le GUAS souhaite recevoir les signalements avec

les éléments permettant l'identification des pilotes irrespectueux, étant précisé que les aéronefs non basés à Saint-Cyr ne peuvent relever que de la DGAC.

- le traitement des réclamations : le GUAS s'engage à fournir une réponse pour chaque plainte et le tableau de suivi sera réactivé.

- pour progresser mutuellement dans la compréhension des problématiques de trajectoires, une réunion de travail réunissant dirigeants d'aéro-clubs, associations de riverains et élus des communes (Noisy-le-Roi, Bailly et Rennemoulin) se tiendra le 15 mars à l'aéro-club de Boulogne-Billancourt.

- Les équipements en silencieux :

80,4 % des avions d'aéro-clubs (89,3 % des avions-école) sont équipés en silencieux. Ce pourcentage est stable depuis 2013. Un tableau retraçant l'équipement des 56 appareils des aéro-clubs est communiqué à la CCE.

- Amer :

Afin de faciliter le respect des trajectoires, il est envisagé d'installer un amer sous la branche vent-arrière du circuit. Cet amer sera positionné sous un regard de conduite de gaz sous concession GRT GAZ et entretenu par ADP. Une proposition de convention entre GRT GAZ et Aéroports de Paris est en cours de finalisation.

- Campagne de mesure Bruitparif : (cf infra point 4)

➤ M. le Président ouvre le débat aux observations des membres de la commission.

M. Miniot (ADECNAP) attire l'attention sur le fait que, sur une centaine d'avions basés à Saint-Cyr, le GUAS n'a "autorité" que sur 56 avions des aéro-clubs. Il n'y a aucune visibilité sur le taux d'équipement en silencieux des avions privés.

M. Sourisse (GUAS) souligne la faible utilisation des avions appartenant à des privés. Alors qu'un avion aéro-club fait en moyenne 300 heures par an, un avion d'un privé ne vole qu'environ 30 heures par an.

7. Points divers

- Mme Guillemain (AC2NB), participante récente à la CCE, s'étonne du faible nombre de contrôles (32 contrôles pour 60 000 mouvements). Comment est-il possible pour les riverains de faire remonter leurs plaintes et informations concernant les vols irrespectueux des trajectoires ?

Il est précisé à Mme Guillemain de faire remonter les plaintes via les mairies qui transmettront au Comité de suivi (CSC) pour analyse. Les boîtes mail d'ADP et de la DGAC seront également jointes en annexe du compte rendu.

- M. Tourelle (CAVGP) rappelle les enjeux d'urbanisme des communes et obligations de construction de logements qui leur sont imposées par l'État. Concernant Noisy-le-Roi, M. Tourelle attire de nouveau l'attention de la commission sur la zone de Chaponval, située sous la trajectoire Nord et qui est destinée à être aménagée. Il réitère sa demande d'une déviation de la trajectoire des avions pour préserver cette zone.

- M. Parpaleix (GUAS) rappelle la nécessité de procéder à une recomposition du comité de suivi (CSC) à la suite de la nouvelle composition de la CCE opérée en juillet 2016 ainsi qu'à la désignation d'un nouveau président. M. le Président prend bonne note de cette nécessité.

- M. Tourelle (CAVGP) insiste pour que l'amer sous la branche vent-arrière de l'aérodrome puisse être installé dans les plus brefs délais. M. Loppinet (CAVGP) s'inquiète d'un éventuel désaccord entre ADP et GRT GAZ concernant la convention juridique préalablement nécessaire à son installation. Mme Dreyssé (Groupe ADP) précise que le service juridique d'Aéroports de Paris a retravaillé la convention qui a été retransmise à GRT GAZ.

- M. Lamborot (CFDT) demande que soient fournies à la prochaine commission des indications chiffrées concernant l'emploi direct et indirect lié à la plateforme de Saint-Cyr. Il est pris note de cette demande.

* * *

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 **28 AVR. 2017**

Le Président

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général
Julien CHARLES
Julien CHARLES