

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE

*

* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 24 novembre 2022

Sont présents :

Président : M. Victor DEVOUGE, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines

Professions aéronautiques

- . M. BOYER – représentant du personnel Groupe ADP
- . M. CHARRIER – Aéro Club Air France
- . Mme ASCIONE – ACOP
- . M. COUVELAIRE – L'Ascendant
- . M. TRIMAILLE – TAF
- . M. MILWARD – Aston Fly (suppléant)
- . M. DESCHARREAUX – Hélichaéro
- . M. GODVIN – Heli Union (suppléant)
- . M. COUTURIER – Groupe ADP
- . M. DELATTE – Groupe ADP
- . M. KADDOUCH – Groupe ADP
- . M. DE FLAGHAC (suppléant) – Groupe ADP
- . Mme GALOPIN (Groupe ADP) pouvoir à M. COUTURIER (Groupe ADP)
- . M. VANRENTERGHEM (Aéro club des IPSA) pouvoir à M. TRIMAILLE (TAF)

Collectivités territoriales

- . M. HILAIRE - CAVGP (commune de Buc) - suppléant
- . M. BERQUET – CAVGP (maire de Châteaufort)
- . M. CURTI – CAVGP (commune de Jouy-en-Josas)
- . Mme DOUCERAIN -CAVGP (maire des Loges-en-Josas)
- . Mme AUROY – CAVGP (Maire de Toussus-le-Noble)
- . M. VALOIS – CA Paris Saclay (commune de Villiers-le-Bâcle)
- . Mme ROSETTI – Conseil départemental 78
- . Mme KOLLMANNBERGER – SQY pouvoir à Mme ROSETTI
- . Mme DUCROHET – Conseil régional (suppléante)

Associations

- . Mme MARTIN – ADVMC
- . M. VALLI – ADVMC

- . Mme FASTRE – APACH
- . M. BAYLE – APACH
- . Mme THIBAUT – AVB91
- . M. DORET – AVB91
- . Mme MICHEL – UAPNRHVC
- . M. MIRIEU de LABARRE – UAPNRHVC (suppléant)
- . M. MAUDUIT – ACCMH
- . M. LELIEVRE – Gif Environnement
- . M. CARSAC – FNE Ile-de-France
- . M. BARBAR – AVCC pouvoir à M. MAUDUIT

Représentants des Administrations :

M. THUMMEL – DGAC, Directeur DSAC Nord
M. VEZIN – DGAC, adjoint au directeur DSAC Nord
M. BOUNIOL – DGAC
Mme LEBLOND – DGAC, DSAC Nord
M. BREHMER – DGAC, SNARP
Mme de MAZANCOURT – DGAC, SNARP
M. MAZENQ – DTT 78
Cdt LE QUILLEUC – BGTA Toussus-le-Noble
Capitaine CANY-CANIAN – BGTA Orly

Invités :

Mme GRIGNON – Présidente CC Haute Vallée de Chevreuse : invitée
M. SINEAU – BRUITPARIF
M. GABOULEAUD – Secrétaire Général ACNUSA

Secrétariat de la CCE : Mme JENSEN (Groupe ADP)

Après vérification du quorum, M. Victor Devouge, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, ouvre à 9 heures 30 la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

En propos liminaires, M. le Président se présente aux membres de la Commission et fait part de son objectif et de sa conviction : relancer une dynamique positive au sein de l'instance sur la base d'un dialogue apaisé autour d'objectifs partagés ; et pour ce faire, progresser sur la base de résultats concrets.

L'objet principal de la présente Commission sera de faire un point des mesures actées lors des sessions antérieures, d'échanger sur les nouvelles pistes de progrès à travailler, et de définir une méthode de travail pour progresser dans l'intervalle des séances de la Commission.

Avant de détailler les points inscrits à l'ordre du jour, M. le Président signale que la composition de la CCE a été revue et intègre désormais l'entreprise Aston Fly, l'un des principaux usagers de la plateforme.

1. Approbation du projet procès-verbal de la CCE du 14 janvier 2022

M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations ou corrections concernant le projet de procès-verbal de la séance du 14 janvier 2022.

M. Carsac (FNE IDF) fait part de son souhait de trois modifications de forme :

- remplacer (page 5, 1^{er} paragraphe) « *Il prévient que les associations vont procéder à des contrôles automatisés* » par « *Il regrette qu'on en soit réduit, nous associations, à faire le travail nous-mêmes* ».

- remplacer (page 10, 1^{er} paragraphe) « *les projets d'aide à l'équipement en silencieux... n'apporteront pas de solution suffisante* » par « *les projets d'aide à l'équipement en silencieux... n'apporteront pas de solution significative* ».

- remplacer (page 11, 1^{er} paragraphe) « *calculer le nombre de pics de bruit* » par « *il faut tenir compte du nombre de pics de bruit* »

M. le Président accepte ces modifications puis soumet le compte rendu, ainsi modifié, au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

2. Bilan des mesures engagées depuis la CCE du 29 mars 2021

→ **Présentation par Mme Leblond (DGAC-DSAC Nord) d'un état des contrôles engagés et de leurs effets :**

Mme Leblond (DSAC Nord) aborde successivement les éléments suivants :

➤ Limitation des vitesses des aéronefs et restrictions relatives aux cercles bleus

- Mme Leblond (DSAC-Nord) détaille la méthodologie appliquée tant pour le respect des cercles bleus que pour les limitations de vitesse des aéronefs. Mme Leblond mentionne en particulier l'utilisation depuis avril 2022 d'un outil facilitant la détection

d'infractions potentielles. Elle indique néanmoins qu'il est nécessaire de procéder à une analyse individualisée des manquements présumés car les pilotes peuvent dévier de leur trajectoire sur instruction du contrôle et pour des raisons de sécurité. (*cf pages 4 et 5 des slides de présentation*).

- Puis sont communiqués les résultats des contrôles sur la période de janvier à octobre 2022, menés sur la base des plaintes des riverains, des contrôles de la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA) et du nouvel outil de la DSAC Nord :

- 168 cas nécessitant le lancement d'une procédure.
- 138 procédures lancées.
- 84 explications reçues suite à relances.
- 18 procès-verbaux émis.

Mme Leblond (DSAC-Nord) indique que la différence entre le nombre de procédures lancées (138) et le nombre de cas détectés (168) s'explique par la recherche nécessaire des propriétaires et des commandants de bord des aéronefs en présomption d'infraction.

Elle signale par ailleurs que 2 dossiers passent en conseil de discipline (pilote professionnel) et commission de discipline (pilote privé) le 24 novembre 2022.

- les intrusions dans les cercles bleus : les taux d'intrusion en pourcentage du trafic diminuent au fil du temps, attestant de l'effet significatif des dispositions prises (*cf slide 7*)

➤ le contrôle des mesures de restriction des hélicoptères

- Ont été analysés les vols touristiques et les vols d'entraînement.

D'avril à juin 2022, 7 manquements ont fait l'objet de procès-verbaux (4 en avril, 2 en mai et 1 en juin) transmis à l'ACNUSA, compétente pour prononcer des sanctions.

- Concernant le trafic hélicoptères, on constate une baisse très sensible des mouvements sur les plages contraintes, sans effet de report sur les autres plages. On constate également une baisse significative du trafic sur l'été 2022. (*cf slide 9*)

➤ Bilan des manquements :

Est communiqué (*cf slide 10*) le détail des manquements notifiés au cours du printemps été 2022 par type de manquement (restrictions hélicoptères, restriction des tours Calipso, plage de silence, couvre-feu).

Ainsi que le bilan des sanctions pécuniaires prononcées par l'ACNUSA depuis la séance plénière de 2020 (*cf slide 11*).

➔ Questions et observations

M. le Président souligne et se félicite de la mise en place effective d'un système de contrôle et de suivi des signalements par la DGAC. Lorsque les manquements sont caractérisés, les sanctions sont prononcées. M. le Président note également une amélioration des comportements avec une réduction des intrusions dans les cercles bleus.

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

- Mme Martin (ADVMC) se demande pourquoi certains pilotes incriminés n'ont pas encore pu être identifiés.

Mme Leblond (DSAC-Nord) explique que les recherches peuvent être plus longues lorsque les aéronefs impliqués sont immatriculés N car il faut dans un premier temps identifier le propriétaire pour avoir les coordonnées des commandants de bord. La GTA apporte son concours dans ces recherches mais tous les avions ne passent pas forcément régulièrement sur l'aérodrome. Cela étant, les recherches avancent de manière significative.

- M. Carsac (FNE IDF) se félicite de l'effectivité du contrôle car il n'était pas acceptable qu'il n'y ait pas de contrôle efficace des pilotes. Cela étant, le vrai problème reste la réduction significative de la gêne sonore pour les riverains qui ne peut résulter du seul respect des mesures prises (ronds bleus, couvre-feu, etc.).

- M. Milward (Aston Fly) tient à féliciter l'ensemble des usagers et des acteurs concernés pour les progrès accomplis. Le faible nombre de survols des cercles bleus montre que la très grande majorité des pilotes respecte les circuits de piste et les taux d'intrusion des cercles bleus continuent de baisser.

M. Milward attire par ailleurs l'attention sur la situation précaire des hélicoptéristes (départ d'un opérateur significatif, baisse des chiffres d'affaires des autres opérateurs) suite aux restrictions avec les conséquences négatives en termes d'emplois et de tissu local.

Enfin, M. Milward souligne que la majorité des avions sont la propriété des aéroclubs et des centres de formation et sont donc multi-pilotes. Il précise que les responsables de ces centres remontent les informations en cas de contrôle et que leur système de déclaration interne d'incidents est ouvert à la DGAC.

- M. Valois (CAPS) se félicite de la dynamique positive des contrôles mais s'étonne et dénonce le « deux poids deux mesures » entre la logique des contrôles routiers et des contrôles aériens. Dans le premier cas, c'est le propriétaire qui est impliqué immédiatement et la sanction tombe sans demander s'il y a des circonstances atténuantes. Alors que dans le cas de l'aérien, il faut faire des recherches, une analyse des circonstances etc. Il y a encore une possibilité de renforcer les contrôles.

M. Thummel (Directeur DSAC-Nord) indique comprendre cette appréciation mais souligne qu'il est très difficile de transposer les dispositions du code de la route à l'aérien compte tenu des spécificités de la conduite aérienne. Mais le contrôle est un domaine où la DGAC renforce son action et son suivi compte tenu de l'importance du sujet.

3. Suite des travaux sur les mesures du plan d'action

M. le Président et la DGAC soumettent à la Commission les mesures additionnelles envisagées et les pistes de réflexion dans la continuité du plan d'action.

3.1. Aide au financement d'équipement en silencieux

M. le Président précise le montant de l'enveloppe de financement de la DGAC (30 K€) pour aider les flottes associatives à équiper en silencieux leurs avions les plus bruyants. Cette enveloppe est d'ores et déjà provisionnée.

Il est prévu également des enveloppes additionnelles des intercommunalités concernées :

- Mme Auroy (CAVGP) confirme que Versailles Grand Parc a voté également une enveloppe de 30 K€ de participation au financement des silencieux. Mme Auroy demande des précisions sur les modalités pratiques d'accès à l'enveloppe financière de la DGAC pour les aéroclubs.

Sur ce dernier point, M. le Président précise que le financement DGAC peut être déjà mobilisé. Il fait part de son intention de monter un petit groupe de travail « modernisation des flottes » pour définir les avions prioritaires à équiper et préciser les modalités pratiques de la procédure à suivre.

- Mme Rosetti (CD 78) au nom de Mme Kollmannberger (SQY) indique que la Communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines envisage d'apporter son concours également mais souhaiterait connaître d'abord la position des autres collectivités.

- M. Valois (CAPS) précise que la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay n'apportera pas son concours, compte tenu à la fois de la tension extrême des finances publiques et du fait que cela ne répond pas aux attentes des associations de riverains.

Questions et/ou observations

→ Sur les silencieux

- le projet « Silent Sky » de Aston Fly

M. Milward (Aston Fly) fait observer que les entreprises qui vivent de l'activité aérienne sur le plateau de Toussus ne reçoivent aucune subvention. Il annonce que la société Aston Fly, dans le cadre de son projet « Silent Sky », va équiper en silencieux, sur ses fonds propres, 100 % de sa flotte de Cessna 172 (soit 15 aéronefs) ce qui représente une dépense de 150 K€. Par ailleurs, toujours dans le cadre de « Silent Sky », Aston Fly arrête l'exploitation des avions de catégorie C. Ces silencieux sont efficaces et représentent un effort financier très conséquent de sa société.

- Pas de gain significatif à attendre de la mesure d'aide projetée:

Les représentants des associations estiment que l'équipement en silencieux des avions bruyants n'apportera pas de gains significatifs pour les riverains.

C'est le cas de M. Carsac (FNE IDF) qui souligne qu'une expérimentation a montré que les riverains ne percevaient une différence sonore qu'à partir d'un indice de performance supérieur à 100 des avions, ce qui n'est pas le cas des équipements prévus.

C'est l'opinion également de M. Mauduit (ACCMH) : seuls les avions de nouvelle génération ayant un indice de performance supérieur à 100 sont moins bruyants. La fréquence de passage est aussi un élément essentiel dans « la pollution sonore ». Or cette fréquence n'a pas diminué, elle a même augmenté avec le trafic en 2019.

Même avis pour M. Lelièvre (Gif Environnement) et Mme Michel (UAPNRHVC) ; le problème du bruit ne sera pas réglé par des silencieux. La pollution et la nuisance sonore du trafic de l'aérodrome posent un problème de santé publique qui ne pourra être réglé que par une maîtrise du trafic et par le remplacement des avions obsolètes par des avions de nouvelle génération.

- Les restrictions mettent en péril l'activité des aéroclubs

Pour Mme Ascione (ACOP), il n'est pas acceptable de dire que « les silencieux ne diminuent pas le bruit ». La seule chose qui semble intéresser les associations de riverains est la restriction des vols et de l'activité. L'activité hélicoptère est moribonde des restrictions. On restreint l'activité des aéroclubs tout en leur demandant paradoxalement des investissements importants, ce qui fait qu'ils n'ont aucune garantie sur la pérennité de leurs équipements. Les usagers font vivre la charte et n'ont aucune compensation.

→ **La question de la réévaluation du PEB :**

- Pour Mme Auroy (CAVGP) la charte aujourd'hui est sans valeur car elle n'a été respectée par aucune des parties, ni par les élus, ni par les riverains, ni par les usagers. Il est indispensable de repartir sur des bases saines et de bonnes cartographies du bruit réel et du bruit prévu en procédant à une réévaluation du plan d'exposition au bruit (PEB) de Toussus-le-Noble. Un PEB doit être légalement réévalué tous les 5 ans. Mme Auroy (CAVGP) attend des services de l'Etat le respect de cette disposition légale.

- M. Thummel (DSAC Nord) rappelle la finalité d'un PEB, qui est de limiter l'urbanisme aux abords de l'aérodrome et d'apporter une information aux acquéreurs en zone D. Il précise que le PEB de Toussus-le-Noble a été établi selon des normes et des types d'indices sonores qui ne sont plus ceux utilisés aujourd'hui. Pour le Directeur de la DSAC Nord, une révision du PEB est tout à fait envisageable, même si l'expérience sur d'autres aérodromes a montré que ces révisions ne rencontrent pas toujours une adhésion entière des riverains ou des élus. La révision du PEB permettrait à la Commission de se prononcer sur l'éventualité de la création d'une zone D et les valeurs limites à adopter des zones B et C. Pour procéder à la révision du PEB, il faut aujourd'hui attendre une évolution des textes puisque, suite au recours d'associations de riverains, le Conseil d'Etat a jugé que l'élaboration des PEB devait être soumise à des études environnementales.

- Pour M. Carsac (FNE IDF), le PEB jusqu'à présent, vu des associations, a été vécu comme un moyen de « chasser les gens pour faire de la place aux avions ». Empêcher les populations de s'installer là où on prévoit du bruit peut se concevoir, sauf que la façon de mesurer le bruit et les valeurs retenues ne sont pas les bonnes. On ne tient pas compte de la réalité de la gêne ressentie. Pour M. Carsac, le PEB est une « fausse solution ». Il faut désormais rentrer dans un dialogue sérieux en prenant en compte la réalité des nuisances et travailler sur l'aérodrome du futur.

- M. Curti (CAVGP) est tout à fait partisan d'une révision régulière des PEB. Le PEB est un outil fondamental qu'il est essentiel d'intégrer dans les révisions de PLU. L'expérience de sa propre commune (Jouy-en-Josas) concernée par deux aérodromes (Toussus-le-Noble et la base aérienne 107) lui a montré qu'en l'absence de révision régulière du PEB de nouveaux points de bruit ne sont pas pris en compte, créant alors des distorsions problématiques.

3.2. Création d'une catégorie Calipso A+

Mme Leblond (DSAC Nord) annonce la décision, validée lors du Comité Calipso de février 2022, de la création d'une sous-classe A+ à partir de l'IP 90. La révision de l'arrêté Calipso est prévue au 1^{er} trimestre 2023.

Questions et/ou observations

- Les représentants des associations mettent en cause la représentativité du Comité Calipso (M. Carsac, M. Mauduit). En tout cas, il n'y avait pas de représentant de

l'aérodrome de Toussus. Ils regrettent le choix qui s'est porté sur l'IP 90 alors que les associations ont toujours défendu le choix d'un IP supérieur ou égal à 100. M. Carsac (FNE IDF) précise que le choix de valeur 100 est issu d'une expérimentation faite à Toussus qui a montré que l'IP 100 était « la mesure du ressenti » des populations.

- M. Thummel (DSAC-Nord) fait observer que Calipso est une initiative de la France, seul pays en Europe à avoir mis en place une classification des avions légers selon l'indice sonore. Il précise que le Comité Calipso est une instance où sont représentés des usagers et des associations de riverains. Certes, l'expérimentation Calipso s'est déroulée en 2019 dans un contexte très défavorable de croissance du trafic mais il ne faudrait pas pour autant « jeter le bébé avec l'eau du bain ».

3.3. Modulation des redevances d'atterrissage et redevance domaniale d'accès au terrain

Mme Leblond (DSAC-Nord) précise que l'arrêté du 24 juin 2022 a modifié le précédent arrêté datant de 1956. Cette modification permet désormais aux exploitants d'aérodromes la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des caractéristiques des aéronefs.

M. Delatte (Groupe ADP) complète en précisant que les simulations d'évolution de la redevance sont en cours et se poursuivront au 1^{er} semestre 2023. Il y aura une information des comités d'usagers des aérodromes d'Ile-de-France avant d'arrêter le modèle définitif. L'objectif étant d'aboutir à une mise en œuvre début 2024.

En réponse à M. Mirieu de Labarre sur les avions lourds, M. Thummel indique que l'arrêté modifié permet aux exploitants d'aéroports de définir des modulations de redevance pour les avions de moins de deux tonnes de masse maximale au décollage et renforce par ailleurs les modulations fixées en fonction des données de certification pour les avions de plus de deux tonnes.

M. Delatte (Groupe ADP) complète en précisant qu'un deuxième levier sera utilisé par ADP pour inciter à l'amélioration des flottes : l'utilisation de la redevance domaniale d'accès au terrain pour les aéroclubs. Elle sera renégociée plutôt en faveur des aéroclubs pour libérer de la capacité de financement.

3.4. Restriction plus contraignante des tours de piste en fonction de la classification Calipso

Mme Leblond (DSAC-Nord) rappelle que l'une des actions répertoriée au plan d'action 2021 était d'envisager sur du plus long terme des restrictions plus contraignantes des tours de piste en fonction des classifications à horizon 3 ans en concertation avec l'ensemble des acteurs.

La proposition serait de créer un groupe de travail pour dégager des propositions.

3.5. Relèvement de la pente ILS de 3° à 3,5°

Cette proposition au niveau des Loges-en-Josas pourrait se traduire par un gain de 1,35 dB.

M. Brehmer (DSNA) détaille sa mise en œuvre dont l'échéance pourrait intervenir au 4^{ème} trimestre 2023.

M. Trimaille (TAF) fait observer que les ILS vont disparaître bientôt. Est-ce que le plan satellitaire est relevé également ? Si on ne relève pas la RNP, cela ne sert à rien.

La DSNA note cette question pour réponse ultérieure.

3.6. Indicateur Global Pondéré de bruit

Mme Leblond (DSAC-Nord) indique que les travaux exploratoires sur l'indicateur global pondéré de bruit ont débuté.

M. Carsac (FNE IDF) s'élève vivement contre cette initiative. Pour M. Carsac la finalité d'un indicateur moyenné de bruit comme l'IGMP est en fait de démontrer qu'il y a moins de bruit et que l'on peut augmenter le trafic. Il serait plus intéressant de travailler sur les nouveaux indices de bruit qui vont bientôt être appliqués à l'aérien.

M. Thummel (DSAC Nord) fait observer que cette mesure avait été présentée à la CCE de mars 2021 sans susciter à l'époque de réaction particulière.

3.7. Plaquette pédagogique sur les consignes à respecter à destination des usagers

Mme Leblond (DSAC-Nord) précise que cette plaquette est en voie de finalisation. L'objectif poursuivi de cette plaquette est de reprendre l'information officielle aéronautique (carte VAC) mais dans un format plus pédagogique et par ailleurs de faire un focus sur les règles environnementales.

- M. Mirieu de Labarre (UAPNRHVC) trouve la plaquette bien faite mais regrette qu'elle ne concerne que le tour de piste alors que d'autres communes sont impactées par les arrivées et les départs.

M. Thummel (DSAC-Nord) précise que le parti pris a été d'insister sur les repères au sol dans le circuit de piste. Toutefois le texte comporte des éléments en amont sur la rejointe du circuit de piste.

- Le point Sierra : Mme Michel (UAPNRHVC) souhaiterait que soit étudié un décalage du point Sierra de façon à orienter les avions sur la forêt et non sur les zones urbanisées comme c'est le cas actuellement. M. Lelièvre (Gif Environnement) partage cette préoccupation et demande la constitution d'un groupe de travail pour traiter de ce sujet et étudier « de manière approfondie » comment éviter la concentration des vols sur des zones fortement urbanisées.

Une discussion s'engage sur ce sujet, plusieurs participants attirant l'attention sur un point de vigilance nécessaire à cette réflexion : éviter le transfert des nuisances sur d'autres lieux en créant des problèmes ailleurs.

Au terme du débat, M. le Président accepte que cette demande soit étudiée tout en prévenant qu'il ne s'agit pas a priori d'un sujet simple.

3.8. Aire d'essai moteur

M. Delatte (Groupe ADP) précise que la cartographie réalisée n'a pas permis de définir une zone idoine pour cette activité. Le travail s'oriente désormais sur les émissions à la source en privilégiant la mise en place de solutions physiques antibruit (murs anti-bruit, construction de bâtiment, etc.).

3.9. Aire de travail hélicoptère

M. Delatte (Groupe ADP) rappelle qu'une partie du travail hélicoptère a été déplacée à Etampes. Par ailleurs une zone alternative de travail, décalée à l'Est, a été testée à la mi-novembre. Ce test semble positif et les essais vont se poursuivre.

3.10. Installation des feux à éclats

Trois feux à éclats, pour faciliter le respect du tour de piste et éviter le survol des zones habitées, étaient prévus.

Le feu n°2 a été installé. Il fonctionne bien. Un réglage de la fréquence est prévu.

Les feux n° 1 et 3 posent plus de difficulté dans la mesure où le feu n°1 est installé sur une propriété privée (Société Cellnex) et le feu n°3 doit être construit avec une source d'énergie autonome. Jusqu'à présent, les travaux prévus rencontrent une certaine inertie des acteurs et une difficulté à trouver un prestataire qualifié acceptant de répondre à la demande de devis. Normalement, ces feux devraient être installés courant 2023.

En réponse aux questions, Mme Jensen (Groupe ADP) précise que le mât n°1 sera installé à Magny-les-Hameaux, à côté du supermarché Leclerc, sur le stade de football.

M. Delatte (Groupe ADP) indique que ces feux doivent faciliter le tour de piste et en aucun cas le déplacer. Les avions doivent passer au-dessus des feux. S'ils ne donnent pas satisfaction, des ajustements seront faits.

Il est noté d'indiquer le positionnement du feu à éclat en fonctionnement (feu n°2) dans la plaquette pédagogique d'information.

3.11. Renforcement de l'équipe territoriale d'ADP

M. Delatte (Groupe ADP) mentionne le renforcement de la présence territoriale de l'équipe ADP avec :

- Alexandra Galopin, basée à Toussus, manager des aérodromes de Toussus-le-Noble, Chavenay et Saint-Cyr ;

- Pascale Boulay sera en charge de la relation avec les territoires, en remplacement d'Annelis Jensen ;

- Et Annelis Jensen est en charge de la communication interne et externe pour Paris-Le Bourget et les Aéroports d'Aviation Générale.

4. Avis sur la révision de la procédure de départ aux instruments, piste 07

Présentation par M. Brehmer (DGAC-SNARP)

La nouvelle procédure est justifiée par le remplacement des moyens classiques de suivi des aéronefs par des moyens satellitaires plus précis. En juin 2023, la balise NDB POY sera définitivement arrêtée.

Les modifications de procédure consistent en la création de points RNAV sur les trajectoires existantes.

Les départs initiaux ne sont pas modifiés.

Il n'y aura aucun changement de survol pour les riverains de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

La nouvelle procédure est soumise au vote de la commission qui l'approuve à l'unanimité.

5. Présentation par ADP de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Next Aerodrome »

M. Couturier, Directeur du Bourget et des Aérodrômes d'Aviation Générale, présente l'AMI, initiative lancée pour solliciter l'émergence de projets privés pour l'aérodrome de Toussus.

Le but de cette initiative est d'identifier de nouvelles solutions répondant aux enjeux environnementaux et d'innovation pour cet aérodrome situé à proximité du plateau de Saclay. Le groupe ADP s'engage, via cette initiative, à financer des projets allant dans le sens d'une aviation vertueuse et innovante. Ce sourcing de solutions s'adresse aux start-up, aux PME comme aux grandes entreprises.

Observations

- M. Carsac (FNE IDF) souligne que les riverains attendent du concret pour avoir moins de bruit et de pollution, et non des initiatives « type ruches ou chaufferies à bois ».

M. Couturier (Groupe ADP) précise que, dans le cahier des charges, il est clairement stipulé que les projets attendus doivent être en lien avec l'environnement sonore et les enjeux de pollution. Par ailleurs, quand les projets seront identifiés, M. Couturier propose d'informer les membres de la Commission avant d'approfondir les sujets.

Il est convenu de joindre le cahier des charges au compte rendu. Un site web spécifique sera créé avec le cahier des charges (le lien sera communiqué).

- M. Milward félicite ADP pour cette initiative qui va dans le bon sens. Il précise que l'avion électrique ou hybride triplaces ou quadriplaces permettra bientôt de faire de la formation et des tours de piste de façon vertueuse.

M. Couturier (Groupe ADP) signale que l'avion électrique bénéficie de conditions spéciales en matière de redevances. Ce sera le cas pour l'hybride également.

6. Présentation du rapport 2022 de l'ACNUSA

Compte tenu du délai imparti pour la présentation du rapport 2022 de l'ACNUSA, M. Gabouleaud, Secrétaire Général, focalise sa présentation sur les points suivants :

L'activité juridictionnelle et de sanctions de l'ACNUSA : M. Gabouleaud signale que le taux de sanctions prononcées par l'Autorité reste modéré. L'objectif de l'ACNUSA n'est pas de maximiser le nombre de sanctions mais de travailler avec tous les acteurs sur la prévention pour diminuer les manquements. L'ACNUSA veille à raccourcir les délais dans son activité juridictionnelle de façon à ce que les usagers puissent tirer les conséquences de leurs comportements.

Puis M. Gabouleaud attire l'attention de la Commission sur trois focus détaillés dans le rapport 2022 : l'aviation légère, les nuisances des hélicoptères et l'aviation d'affaires. Sur ce dernier point, l'ACNUSA a demandé une étude sur l'aviation d'affaires pour que cette activité intègre mieux les enjeux environnementaux et de santé publique.

Pour la présentation détaillée du rapport 2022, cf les slides de présentation en annexe.

7. Questions diverses

7.1. Dispositif de mesure de bruit autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

La présentation est faite par M. Sineau de Bruitparif.

Après un rappel du dispositif existant (1 station de mesure permanente déployée à Villiers-le-Bâcle) et les mesures de bruit réalisées en 2022 en indicateurs énergétiques moyennés (LAeq, Lden) et en indicateurs événementiels (LAmax, NA60 et NA70) :

- une stabilité du niveau de bruit moyen (LAeq, Lden) en 2021 et 2022.
- un nombre d'événements sonores relativement stable en 2021/2022 mais supérieur à la période 2015/2016.
- une tendance à la hausse du NA60 en 2022 et 2021 et une tendance au contraire à la baisse du NA70 (effet de vases communicants).

M. Sineau (Bruitparif) expose le projet de renforcement du dispositif de mesure avec l'implantation de deux nouvelles stations permanentes.

Il définit les conditions de bon fonctionnement des stations (terrain dégagé pour limiter les effets de masquage, peu exposé à d'autres sources de bruit, possibilité d'alimentation électrique) et propose aux membres de la commission de lui faire part de leurs attentes et de leurs propositions d'emplacements (adresse mail : matthieu.sineau@bruitparif.fr).

Le choix des emplacements pourra être validé lors d'une prochaine instance ou d'un groupe de travail.

7.2. Présentation de l'Alliance

M. Mirieu de Labarre présente le rapport de l'Alliance Associative.

Points principaux mentionnés par M. Mirieu de Labarre :

➤ *Page 3 du rapport : constats issus de l'analyse des données récoltées via Flighaware :*

- les avions A+ sont sous utilisés.
- AstonFly est depuis 2019 un grand utilisateur de la plateforme.
- au moins 60% des vols sont des vols de loisirs ou privés.
- Les avions D ne sont quasiment pas utilisés pour les tours de piste.
- Il existe des vols VFR de nuit qui passent dans les ronds bleus

- M. Milward (Aston Fly) conteste l'affirmation selon laquelle 60 % du trafic est constitué de vols privés. Il précise que 100 % des vols d'Aston Fly sont des vols d'instruction et Aston Fly pèse environ pour 60 % du trafic de l'aérodrome. Il fait observer qu'il n'est pas possible de déduire de Flightaware une nature de vol puisque l'outil ne donne aucune indication là-dessus.

- A propos des vols VFR de nuit qui passent dans les ronds bleus, M. Thummel (DSAC-Nord) indique que le sujet a été identifié et le SNA examine la possibilité de modifier la trajectoire.

En conclusion, l'Alliance demande d'avoir des indicateurs à l'identique de ceux qui ont été présentés afin de pouvoir suivre l'évolution du trafic et des flottes.

M. le Président convient de l'intérêt de travailler ensemble sur la mise au point de quelques indicateurs partagés, alimentés par des données fiables et exhaustives, permettant de suivre l'évolution de la situation

7.3. Relance des travaux de concertation au sein d'une instance restreinte

M. le Président indique qu'il conviendra de fixer le calendrier d'un groupe de travail opérationnel dédié à la modernisation des flottes avec les usagers de la plateforme.

Par ailleurs, M. le Président souligne le besoin d'un cadre opérationnel partagé sur le suivi des mesures et des pistes de travail entre les instances de CCE.

Il y avait à cet effet le Comité de Suivi de la Charte (CSC). Du fait de la présidence tournante et de l'absence de moyens en termes de secrétariat, ce comité a eu des périodes d'activité variables.

Faut-il réactiver ce CSC ou opter pour l'établissement d'un Comité Permanent, prévu par le Code de l'Environnement, dont le secrétariat serait assuré par les services de l'Etat et qui permettrait, dans un format plus réduit que la CCE, de travailler les mesures entre les instances de la Commission ?

- M. Curti (CAVGP) souligne que le CSC est mort de ses dissensions et de ses pugilats. Le Comité Permanent, sous l'arbitrage de l'Etat, lui paraît une bonne solution pour se concerter et travailler.

- M. Milward (Aston Fly) se prononce également en faveur du Comité Permanent.

- M. Carsac (FNE IDF) constate une évolution des CCE des grands aéroports parisiens vers le Comité Permanent et exprime son accord à la constitution de cette formation.

- Mme Ascione (COP) estime qu'il ne faut pas enterrer la Charte qui a permis des avancées importantes en matière de silencieux, de trajectoires et de tour de piste. Elle craint que le comité permanent ne se transforme aussi en lieu de doléances et espère que l'Etat saura apprécier les efforts réalisés par les usagers.

Constatant plutôt un accord pour aller vers le Comité Permanent, M. le Président précise qu'il va s'employer à organiser la constitution de cette formation. Les représentants de la Commission en seront bien entendu informés.

Sans autre point divers, M. le Président lève la séance à 12 heures 20.

Le président de la CCE

Président et par délégation
Secrétaire général



Mr DEVOUGE