

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

*

* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 2 mai 2018

Etaient présents :

M. Julien Charles, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines

Représentants des personnels et usagers de l'aérodrome

Mme Ascione – Aéroclub de l'Ouest Parisien - ADATE
M. Gascuel – Aéro Touring Club de France (ATCF)
M. Maître – Héli-Horizon
M. Couvelaire – l'Ascendant – SCI AFF'AIR
M. Vanrenterghem – Allinter
M. Raymond – Air Europ Club UAT

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

M. Devouge – Groupe ADP
Mme Gravier – Groupe ADP

Représentants des collectivités territoriales

M. Patrick Charles – CAVGP
Mme Doucerain – CAVGP
M. Curti – CAVGP
M. Rottembourg – CAVGP
M. Le Rudulier – CAVGP
M. Houillon – SQY
M. Gilbon - CAPS

Représentants des associations

M. Valli – ADVMC
Mme Herzog – APACH
Mme Fastré – APACH
Mme Michel – UAPNRHVC
Mme Martin - ADVMC
M. Carsac – IDF Environnement
M. Mauduit – ACCMH
M. Lelièvre – GIF Environnement
M. Roussel – Villiers Ciel Calme
M. Lucas – AVB91
M. Droussent - SRE

Personnes invitées

M. Barrot – Député des Yvelines 2^e circonscription
M. Bouniol – DGAC

M. Lemoine – DSAC-Nord
 M. Limare – DGAC-SNARP
 M. Carillo – DSAC Nord
 Commandant Roehrig – BGTA Orly
 Adjudant-Chef Le Quilleuc – GTA Toussus-le-Noble
 M. Ribeiro – Bruitparif
 M. Defaye – S/P Palaiseau
 Mme Petrutchouk – Aéroport innovate Paris-Versailles-Saclay

Ordre du jour

1. Approbation du PV de la séance du 25 janvier 2017.....	2
2. Présentation par Aéroports de Paris de l'activité de l'aérodrome en 2017.....	2
3. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2017.....	3
4. Présentation par la DGAC des actions inscrites au tableau de bord.....	4
5. Présentation des travaux du Comité de Suivi de la Charte.....	6
Présentation du projet d'accord entre l'Alliance Associative des Riverains et l'Union des Aéroclubs de Toussus-le-Noble.....	7
6. Point sur le volet économique de l'aérodrome.....	10
.....	

La séance est ouverte à 15 heures 30 à Versailles sous la présidence de M. Julien CHARLES, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 25 janvier 2017

Le procès-verbal de la séance du 25 janvier 2017 est approuvé sans observation particulière.

M. Devouge (Groupe ADP) vérifiera que l'ensemble des comptes rendus depuis 2015 de la CCE de l'aérodrome de Toussus-le-Noble sont bien accessibles via le site *entrevoisins.org* d'Aéroports de Paris.

2. Présentation par Aéroports de Paris de l'activité de l'aérodrome en 2017

➤ M. Devouge (Groupe ADP) souligne les éléments principaux suivants :

- en 2017, une activité stable qui se situe à 110 000 mouvements (tous aéronefs confondus)
 - le trafic avions VFR (vols à vue), qui constitue l'essentiel de l'activité de la plateforme, est stable également à environ 85 000 mouvements.
 - le trafic hélicoptères enregistre une légère baisse en 2017 pour se situer à 14 600 mouvements.
 - l'activité ULM reste marginale sur la plateforme, même si elle est en hausse (300 mouvements en 2017).

▪ la répartition des activités

L'activité est réalisée en quasi-totalité par des avions basés (96 % d'avions basés).

85 % du trafic est réalisé par des avions et 15 % par des hélicoptères.

3. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2017

L'adjudant-chef le Quilleuc (BGTA) détaille les contrôles effectués et leurs résultats en 2016 :

116 appels de riverains qui se plaignent de survols intempestifs ont été reçus en 2017. Ces appels concernent essentiellement les communes de Villiers-le-Bâcle, Magny-les-Hameaux et Châteaufort.

195 services de contrôle avec jumelles télémétriques ont été effectués pour contrôler 1 350 aéronefs. La météo plus clémente en 2017 a permis de faire plus de contrôles qu'en 2016.

Les résultats de ces contrôles sont les suivants :

- 11 infractions pour non-respect des circuits de piste ;
- 2 infractions d'avions non basés ayant atterri en jour d'auto-information ;
- 1 infraction pour non-respect d'un notam ;
- 1 infraction pour non-respect d'une plage de moindre bruit ;
- 1 infraction pour non-respect d'une plage de silence.

Les infractions donnent lieu à des contraventions de 1^{ère} catégorie et à audition de la personne. Elles sont communiquées à l'Officier du ministère public et à la DSAC-Nord.

Au terme de la présentation des résultats, la discussion a porté sur les points suivants :

- Plusieurs représentants d'élus ou d'associations de riverains font état d'un sentiment de lassitude des populations survolées qui ne prennent plus la peine de téléphoner. Ce n'est pas que les trajectoires et les tours de piste soient mieux respectés qu'avant mais les riverains sont découragés par le peu d'efficacité opérationnelle de leurs appels (le temps que la BGTA arrive sur place, les avions sont partis).

M. le Président fait toutefois observer que les signalements sont absolument nécessaires si l'on souhaite une amélioration de la situation.

A cette occasion, la BGTA insiste sur l'importance d'un horodatage suffisamment précis (où et quand précisément l'infraction éventuelle a été commise) pour que l'action de la gendarmerie puisse être efficace.

La BGTA rappelle ses coordonnées où un signalement peut être déposé H24 (tél : 01 39 56 51 83 ; bgta.toussus-le-noble@gendarmerie.interieur.gouv.fr)

M. Lelièvre (GIF Env) note que, sur ce sujet du respect des trajectoires, l'insatisfaction des riverains est toujours aussi grande. On ne peut pas demander aux gens de téléphoner continuellement à la gendarmerie avec des éléments précis. Dès lors, la seule solution est de mettre rapidement hors service les avions bruyants en s'appuyant sur la classification CALIPSO.

M. le Président fait observer qu'il y aura toujours besoin d'un dispositif de contrôle et de signalement, même dans l'hypothèse d'une mise hors service des avions les plus bruyants.

- La BGTA, en réponse aux questions posées, précise ses moyens d'action suite à un signalement :

Lorsqu'une plainte est déposée par le riverain, il est possible d'effectuer un contrôle de trajectographie a posteriori si le signalement est suffisamment précis. Par ailleurs, la BGTA pourra exercer ses missions de contrôle aux endroits signalés par les appels comme les plus sensibles. Enfin, la BGTA peut contacter la tour de contrôle en lui demandant de faire un rappel au pilote contrevenant.

- Est évoqué le survol par les hélicoptères de la vallée de la Mérantaise d'ouest en est. La DGAC précise que ce survol n'est possible qu'avec l'obtention d'une dérogation, dérogation qui peut être accordée pour des opérations nécessaires de travail aérien (ex : contrôle des lignes électriques par RTE).

4. Présentation par la DGAC du suivi des actions inscrites au tableau de bord

➤ Les actions suivantes ont été évoquées par M. Lemoine (DSAC-Nord) :

Le classement CALIPSO

A avril 2018, 57 avions basés à Toussus (avions d'aéroclubs à vocation de formation) étaient classés dont : 22 en A, 18 en B, 9 en C, 8 en D.

Par ailleurs, 8 avions étaient en cours de classement.

Plaintes traitées par la DSAC-Nord

Depuis la dernière CCE (janvier 2017), 19 plaintes ont été analysées par la DSAC-Nord (suivi des trajectoires) pour plusieurs centaines de vols signalés. Des courriers ont été transmis aux exploitants d'aéroclubs et aux pilotes concernés.

Zone d'évolution au sol des hélicoptères

La répartition des vents (sud-ouest) confirme l'intérêt d'un déplacement de la zone d'évolution des hélicoptères à l'ouest de la plateforme, le vent ayant tendance à ramener les nuisances vers les pistes, les atténuant progressivement.

Sur le principe, ce projet a reçu un avis favorable de la DGAC et le Groupe ADP travaille dessus pour une éventuelle mise en œuvre fin 2018.

Pérennisation de l'expérimentation de la sortie nord des hélicoptères

Le dispositif de sortie directe par le nord est prévu par une SUP AID (n°136/17) qui a été pérennisé au-delà de la date de fin de validité initiale (18 juillet 2018) compte tenu des délais réglementaires de publication.

Les volumes de trafic sont en augmentation (70 vols en 2016, 197 vols en 2017, 66 vols de janvier à avril 2018).

Aucun événement de sécurité n'a été reporté.

L'avion électrique à Toussus-le-Noble

La fédération s'est engagée sur l'acquisition de 3 appareils à motorisation électrique au constructeur slovène Pipistrel dont un qui sera très prochainement sur le terrain, les deux autres étant prévus pour 2019.

Le protocole encadrant le traitement dérogatoire de l'avion électrique a été signé entre la FFA et la DGAC en juin 2017 à l'occasion du Salon du Bourget.

Enfin, les conditions de vol de l'avion Alpha électro ont été approuvées en mars 2018 par l'Agence Européenne en charge de la Sécurité Aérienne (EASA) et un laissez-passer délivré par la DSAC

➤ Au terme de la présentation, M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des participants sur chacun des points évoqués.

- Sur le classement CALIPSO :

- M. Lucas (AVB) soulève la question du périmètre de CALIPSO : au total, combien d'avions basés à Toussus ont été classés ?

M. Bouniol (DGAC) précise que les mesures de bruit opérées dans le cadre de CALIPSO se font à une hauteur qui est celle des tours de piste. A ce titre, CALIPSO est un outil qui permet d'objectiver les discussions sur les nuisances répétitives dues aux tours de piste, même si on peut l'utiliser pour classer les avions de voyage.

La flotte des aéroclubs à Toussus-le-Noble est de l'ordre d'environ 90 avions dont les deux tiers font de la formation. On est donc proche d'un classement à 100 % des avions qui font principalement des tours de piste.

- M. le Président aborde la question des conséquences à tirer du classement CALIPSO. Du côté de l'État et de la DGAC, il y a une volonté confirmée d'en déduire des règles du jeu en termes de vols sur la plateforme. Dès que la CCE aura défini collectivement le modèle à appliquer sur Toussus, en lien avec la DGAC, il y aura une adaptation des arrêtés pour définir le dispositif applicable.

- M. Curti (CAVGP) souhaiterait que les classements CALIPSO (A, B, C, D) soient retranscrits en nombre de mouvements par classement. M. Vanreenterghem (Allitair) appuie cette demande qui a été proposée par l'UAT.

M. le Président en prend note et demande que ce type d'information soit circularisé à l'ensemble de la Commission.

- M. Valli (ADVMC) pose la question du bien-fondé du classement par équivalence des avions vieillissants alors qu'ils peuvent être plus bruyants.

Pour M. Vanreenterghem (Allintair), la réglementation impose des contrôles obligatoires des échappements silencieux des aéronefs. Il n'y a donc pas de raison de penser que l'âge d'un avion modifie son impact sonore.

- les hélicoptères : zone de travail à l'ouest de la plateforme

- M. Maître (Héli-Horizon) regrette vivement la décision prise par Aéroports de Paris et la commune de Toussus-le-Noble de démolition du hangar qui faisait fonction de mur anti-bruit. Il rappelle la mise à disposition par Héli-Horizon de deux hélicoptères dans le cadre de l'étude de bruit réalisée par ADP. Pour M. Maître, il est évident qu'il ne faudrait pas que le déplacement à l'ouest de la zone de travail impacte défavorablement les autres communes, notamment Châteaufort et Magny-les-Hameaux.

Par ailleurs, M. Maître signale la possibilité, avec l'accord de la DGAC et de la tour de contrôle, d'un relèvement de l'altitude d'approche par les hélicoptères quand les conditions de trafic le permettent. Une communication sur ce sujet a déjà été effectuée auprès des sociétés d'hélicoptères et des pilotes sur cette possibilité.

- Les représentants d'associations de riverains (Mme Martin-ADVMC et M. Mauduit-ACCMH) font part de leur opposition au déplacement à l'ouest de la zone de travail qui reviendrait à déplacer les nuisances notamment sur Châteaufort et Magny-les-Hameaux. En cas de vent nord-est et de décollage face à l'est (40 % des décollages) la nuisance sonore serait en effet amplifiée sur ces communes.

Mme Ascione (ACOP) précise qu'il ne s'agit pas de transférer tout le travail à l'ouest mais de mieux répartir le trafic en fonction des conditions de vent pour diminuer les nuisances. Mme Ascione rappelle que les usagers sont favorables à un délestage d'une partie de leurs activités sur d'autres plateformes (Bailleau, Beynes, Pontoise).

M. Carsac (IDF Environnement) propose que le Laboratoire d'Aéroports de Paris fasse une étude de bruit pour mesurer les incidences du déplacement de la zone de travail sur les communes environnantes.

M. Mauduit (ACCMH) fait observer que l'étude précédente réalisée par Aéroports de Paris ne prenait en compte que Toussus-le-Noble et non pas les incidences sur les autres communes voisines.

- M. Lelièvre (GIF Environnement) insiste pour qu'une solution de délestage soit trouvée, la commune de Gif située sous le point Sierra étant tout particulièrement survolée par les hélicoptères.

M. le Président reconnaît que la solution du délestage n'a pas débouché pour l'instant sur des résultats concrets. Il demande d'appui du Groupe ADP sur ce sujet pour apporter une vision plus large des plateformes alternatives.

- Mme Fastré (APACH) aborde la question de la trajectoire Nord. Elle regrette l'absence d'étude réelle de sécurité sur cette trajectoire. Il n'y a qu'un constat d'absence d'accident dans la présentation de la DGAC. Par ailleurs, Mme Fastré s'étonne que la trajectoire Nord soit utilisée en dehors des week-ends.

M. le Président fait observer qu'il y a eu une véritable étude de sécurité sur cette trajectoire et non un simple constat d'accidentologie. La règle du jeu n'a pas été changée, si cette trajectoire est utilisée en dehors des week-ends, il convient d'en faire un signalement à la BGTA.

En conclusion de ce point sur les hélicoptères, M. le Président incite vivement l'ensemble des parties prenantes (hélicoptéristes, riverains, élus) à enclencher "une dynamique collective" sur l'ensemble des sujets relatifs aux hélicoptères : le déplacement à l'ouest de la zone de travail et la possibilité d'une nouvelle étude pour mesurer les incidences sonores sur les communes environnantes en dehors de Toussus, le relèvement des altitudes d'approche, la trajectoire Nord, etc.

Cela pourrait se faire par le biais d'un groupe de travail qui rendrait compte de ses premiers échanges à la prochaine réunion du Comité de Suivi de la Charte.

M. Maître (Héli-Horizon) indique que les hélicoptéristes sont ouverts à cette proposition.

5. Présentation des travaux du Comité de Suivi de la Charte

M. Roussel (VCC) présente les faits marquants de l'activité du Comité de Suivi de la Charte en 2017. Il mentionne les éléments suivants :

- la proposition d'expérimentation de réduction des nuisances sonores (cf point suivant)

- les travaux sur la réduction des nuisances des hélicoptères : s'il existe quelques pistes de travail (trajectoires Nord, etc.), il apparaît au CSC que seule la délocalisation de certaines activités serait de nature à apporter une réelle amélioration.

- la refonte en cours de la Charte de l'Environnement autour de deux principes essentiels : la réduction des nuisances de l'activité de la plateforme ; la transparence de toutes les parties prenantes pour aboutir à des progrès réels.

Puis M. Roussel cède la parole à M. Gascuel (ATCF) pour la présentation du projet d'accord entre l'UAT et l'Alliance.

Présentation du projet d'accord entre l'Alliance Associative des Riverains et l'Union des aéroclubs de Toussus-le-Noble (UAT) : contenu et mise en œuvre d'une expérimentation de réduction des nuisances sonores.

➤ **Présentation de M. Gascuel (ATCF).**

M. Gascuel (ATCF) précise que l'accord signé entre l'Alliance des Associations de Riverains et l'UAT regroupant 7 aéroclubs (plus de 1 000 pilotes) résulte d'un long travail de préparation de plus de deux ans.

Cet accord est une proposition d'expérimentation de ses signataires faite aux autorités compétentes afin de réduire les nuisances sonores de l'activité aéronautique

M. Gascuel axe sa présentation sur les points suivants (*cf slides de la présentation détaillée en annexe*) :

Les principes sous-jacents de l'accord :

Réduire sensiblement les nuisances sonores résultant des activités aéronautiques de l'aérodrome.

Privilégier les activités aéronautiques qui respectent l'environnement.

Mettre en place une démarche continue d'amélioration.

Les points clés de l'accord :

- La mise en œuvre des meilleures pratiques (notamment meilleur respect des trajectoires existantes, utilisation des régimes moteur réduisant le bruit) dans le cadre d'un protocole de contrôle qui reste à définir.

Par ailleurs, un accord a été pris avec la DGAC afin de définir de nouvelles trajectoires cibles.

- Expérimentation d'autorisations de vol en fonction du classement Calipso des aéronefs.

Les avions les moins bruyants (A, B) auront plus de possibilités de vols dans les plages de silence et de moindre bruit (arrêté de juillet 2011) tandis que les avions les plus bruyants (C, D, non classés) se verront imposer des contraintes nouvelles.

En cas d'échec de la phase d'expérimentation, il est prévu une clause de sauvegarde afin de pouvoir revenir à la situation initiale définie par l'arrêté de 2011.

M. Gascuel (ATCF) détaille les plages d'autorisation de vol Calipso prévues dans le projet d'expérimentation (*cf slides*)

Déroulement de l'expérimentation

Au cours de la phase de préparation de l'expérimentation, des indicateurs de suivi (indicateurs d'activité + indicateurs de bruit) seront définis en concertation avec la DGAC et ADP pour être en mesure d'établir un bilan en fin de phase d'expérimentation.

Une autorisation réglementaire sera nécessaire pour que l'expérimentation puisse être lancée.

Le calendrier de la phase d'expérimentation reste à définir avec les autorités compétentes.

En conclusion de son intervention, M. Gascuel (ATCF) souligne que la proposition d'expérimentation a été approuvée à la majorité (76 % pour, 24 % contre) à la dernière réunion du CSC du 11 avril 2018.

➤ **Débats**

M. le Président salue la qualité du travail effectué et l'esprit dans lequel il a été conduit. Il précise que ce document a été soumis immédiatement aux services de l'État pour être étudié sérieusement. Puis, il ouvre la discussion aux membres de la Commission.

- M. Barrot (Député) salue ce "très beau travail de concertation" et se félicite qu'une solution intelligente puisse émerger de la discussion et du dialogue.

- M. Houillon (maire de Magny-les-Hameaux) se félicite également du travail effectué. Il insiste sur le fait que les dérogations à l'arrêté de 2011 devront être limitées à la phase test avec possibilité de revenir à la situation initiale. Il demande à l'État de prendre toutes dispositions pour que l'expérimentation puisse commencer le plus rapidement possible ainsi que les discussions sur les trajectoires et les hélicoptères.

- M. Gilbon (maire de Villiers-le-Bâcle) explicite les raisons de son vote négatif sur le projet d'expérimentation. Plusieurs points méritent d'être éclairés : le respect des trajectoires est l'objectif prioritaire à régler, aujourd'hui ce n'est pas le cas ; comment s'effectuera le contrôle de cette expérimentation et des plages de silence ? On ne le sait pas ; quid des avions privés sur l'aérodrome ?

Réponse de M. Gascuel (ATCF) sur le contrôle : des pistes prometteuses sont en discussion avec Aéroports de Paris et la DGAC : les enregistrements informatisés de tous les décollages et atterrissages permettraient d'identifier des éléments clés pour effectuer un contrôle a posteriori et de sanctionner les contrevenants (date et heure, type avion).

- M. Maître (Héli-Horizon) soulève les problèmes suivants : l'Alliance n'a pas de statut juridique légal ; en empêchant certains aéro-clubs et pilotes de s'entraîner avec une récurrence suffisante, la solution proposée pose un problème de sécurité aéronautique ; quid des pilotes privés qui ne sont pas classés et qui ne connaissent pas Calipso ? ; la discrimination opérée entre pilotes risque de créer un climat peu propice à un avancement positif des travaux.

Réponse de M. le Président : la question du statut juridique du collectif n'est pas opérante puisque la mise en place de l'expérimentation ne pourra se faire, de toute façon, que par décision réglementaire modifiant l'arrêté de 2011.

- Mme Doucerain (maire des Loges-en-Josas) salue la qualité du travail effectué et estime la proposition très productive. Elle souhaite une mise en place rapide de l'expérimentation proposée et souhaite que la question des hélicoptères et des vols IFR soient traitée avec le même pragmatisme.

- Mme Ascione (ACOP) fait observer que l'UAT n'a pas été mandatée pour négocier les droits des usagers basés ou non basés de la plateforme. Elle dénonce le comportement "discourtois" de l'UAT qui n'a pas diffusé ses travaux à l'ensemble des opérateurs de la plateforme. Elle met en cause la discrimination opérée entre pilotes : pour que 22 avions de l'UAT puissent voler pendant 3 heures, le reste des machines est pénalisé. Seuls les aéroclubs "riches" subventionnés par des comités d'entreprise ont les moyens d'acquérir des avions à 150 K€ l'unité. Cet accord doit être conditionné à l'aide que l'on pourra fournir aux aéroclubs et pilotes laissés pour compte dans ce dispositif. Par ailleurs, Mme Ascione s'étonne de l'absence d'information donnée quant à la durée de l'expérimentation.

Réponse de M. Gascuel (ATCF) : la discrimination opérée n'est pas entre les "riches" et les "pauvres" mais entre les avions moins bruyants et les avions plus bruyants.

Quant à la communication, les travaux ont été présentés de nombreuses fois en CSC. Le calendrier qui dépend des autorités ne peut être présenté aujourd'hui. Pour M. Gascuel, l'expérimentation nécessite d'être faite sur plusieurs mois, deux à trois mois minimum, voire éventuellement sur une période estivale complète.

M. Barrot (député) signale que l'UAT a engagé un travail sur les aides financières qui pourraient être apportées par l'Etat. Des rendez-vous ont été pris au ministère des Transports.

- M. Lucas (AVB) estime que beaucoup de propositions jusqu'à présent n'ont pas apporté de résultats tangibles (les silencieux, les trajectoires). On ne peut donc pas refuser la seule expérimentation qui puisse apporter un réel changement pour les riverains. Il tient également à faire observer qu'il n'est pas facile pour un président d'expliquer aux membres de son association qu'on va abandonner une plage de silence qu'il a fallu quinze ans à obtenir.

- M. Valli (ADVMC) soulève la question de la mesure de l'expérimentation. En particulier, les deux stations de mesure d'Aéroports de Paris en bout de piste sont-elles opérationnelles ?

Réponse de M. Devouge (groupe ADP) : les deux stations de mesure en bout de piste sont opérationnelles mais elles ne permettent pas de rendre valablement compte du bruit généré par les tours de piste. Une réflexion est en cours sur la mise au point d'indicateurs pertinents. C'est un travail très complexe. Le Laboratoire d'Aéroports de Paris a été sollicité pour essayer de déterminer où mettre des stations de mesure, étant précisé que le nombre de stations disponibles n'est pas illimité.

M. Carsac (FNE) n'apprécie pas la réponse fournie par ADP. Il n'est pas demandé à Aéroports de Paris de créer de nouveaux indicateurs ou de mettre des balises partout mais au moins de mettre en ligne et en accès direct les données fournies par les deux balises situées en bout de piste pour effectuer un contrôle de l'application du nouveau dispositif.

M. Ribeiro (Bruitparif) précise que Bruitparif dispose depuis 2015 d'une station permanente située à la ferme de Voisins-le-Thuit sur le tour de piste.

Au terme de la discussion, M. le Président souligne que la mesure de l'expérimentation est effectivement un sujet qui doit être travaillé et approfondi.

Puis il cède la parole à M. Ribeiro de Bruitparif pour rendre compte de l'étude de bruit réalisée en 2017.

Campagne de mesure du bruit autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (avril-mai 2017) par Bruitparif

M. Ribeiro (Bruitparif) précise que les mesures ont été réalisées sur 2 sites :

- le Hameau des Champs aux Loges-en-Josas, à la demande de la CCE, pour bien mesurer le trafic IFR ;

- la Ferme de Voisins-le-Thuit (station permanente depuis 2015) pour mesurer les tours de piste.

Les résultats de 2017 comparativement à ceux de la campagne de 2011 (époque où l'arrêté de juillet 2011 sur les plages de silence et de moindre bruit n'était pas encore en application) sont les suivants :

- Indicateur en LAeqc aérien (mesure de la dose de bruit entre 6h00 et 22h00)

Site de Loges-en-Josas (vols VFR) : baisse de la dose de bruit qui correspond sans doute à la baisse de trafic de -15 % communiquée par ADP.

Site de la Ferme de Voisins-le-Thuit (circuit de piste) : stabilité.

- Indicateur en Lden

Site de Loges-en-Josas (vols VFR) : baisse de l'indicateur énergétique.

Site de la Ferme de Voisins-le-Thuit (circuit de piste) : stabilité de l'indicateur énergétique.

- Indicateurs événementiels NA62 (nombre d'événements acoustiques dépassant 62dB(A))

Site de Loges-en-Josas (vols VFR) : diminution.

Site de la ferme de Voisins-le-Thuit (circuit de piste) : augmentation.

L'indicateur événementiel NA65 confirme les mêmes tendances.

- Analyse spécifique par périodes horaires

L'analyse spécifique heure par heure montre les dimanches l'impact des plages de silence à la fois sur les indicateurs énergétiques dose de bruit (LA_{eq} aérien) et événementiels (NA62).

L'analyse montre également que la contribution des vols de transit au bruit est négligeable sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

En synthèse, M. Ribeiro souligne que la limite réglementaire de 55 dB(A) (directive 2002-49 CE) en Lden n'a jamais été dépassée sur Toussus-le-Noble.

Sur le site des tours de piste (Ferme de Voisins-le-Thuit), on observe une stabilité de l'indicateur énergétique et une légère augmentation de l'indicateur événementiel. Sur le site des vols VFR (Loges-en-Josas), on constate une diminution de l'indicateur énergétique et de l'indicateur événementiel.

M. Ribeiro indique que le rapport de l'étude sera rapidement disponible sur le site web de Buitparif.

M. le Président confirme que la présentation de Buitparif sera diffusée aux membres de la CCE.

6. Point sur le volet économique de l'aérodrome

M. le Président indique que, conformément à une demande exprimée lors d'une précédente CCE, a été distribué aux membres le rapport 2016 de la CCI sur l'aviation d'affaires. Il tient à souligner que ce rapport ancien a été diffusé dans un souci de transparence mais ne correspond en aucune manière à un projet d'actualité.

Puis il cède la parole à Mme Pétroutchouk pour une présentation de "l'aéroport innovant Paris-Versailles-Saclay". Ce volet économique, qui n'est pas dans la compétence de la CCE, est néanmoins utile pour mieux comprendre ce qui se passe sur la plateforme de Toussus-le-Noble

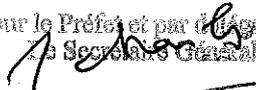
Mme Pétroutchouk détaille le cadre organisationnel, la stratégie et les axes de développement (innovation, immobilier d'entreprises, emploi et formation...) pour faire de la plateforme de Toussus-le-Noble un aéroport innovant et respectueux de l'environnement (cf slides de la présentation en annexe)

* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 18 heures 30 après avoir remercié les membres de la commission de leur participation.

Fait à Versailles le, 4 JUL. 2018

Le président,

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

CHARLES

