

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

*

* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 2 juillet 2020

Etaient présents :

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

Représentants des personnels et usagers de l'aérodrome

M. Gascuel – Aéro Touring Club de France (ATCF), président de l'UAT
Mme Ascione – Aéroclub de l'Ouest Parisien – présidente ADATE
M. Trimaille – L'Ascendant (pouvoir à Mme ASCIONE)
M. Vanrenterghem - Aéroclub IPSA
M. Maître – Héli Horizon
M. Descharreaux - Helixaero

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP (audio)
M. Devouge – Groupe ADP (audio)
Mme Jensen – Groupe ADP (audio)
M. Bolon – Groupe ADP (pouvoir à M. Devouge)

Représentants des collectivités territoriales

Mme Doucerain – CAVGP
M. Pannetier – CAVGP
M. Curti – CAVGP
M. Charles – CAVGP (audio)
M. Le Rudulier – CAVGP – (pouvoir à Mme Doucerain)
M. Houillon – SQY
Mme Berger – SQY (pouvoir à M. Houillon)
M. Gilbon – CAPS
Mme Darcos – CD91

Représentants des associations

Mme Martin – ADVMC
M. Valli – ADVMC (pouvoir à Mme Martin)
Mme Fastré – APACH
M. Bizeau - APACH
Mme Michel – UAPNRHVC
M. Carsac – FNE IDF
M. Mauduit – ACCMH

M. Guilmard – SRE
M. Lelièvre – Gif Environnement (pouvoir à M. Guilmard)
M. Barbar – Villiers Ciel Calme (pouvoir à M. Gilbon)
M. Menon – Yvelines Environnement (pouvoir à Mme Fastré)
M. Doret – AVB 91
M. Lucas – AVB 91 (pouvoir à M. Doret)

Personnes invitées

M. Barrot – Député des Yvelines
Mme Grignon
M. Thummel – Directeur DSAC Nord
M. Bouniol – DGAC
Mme Auroy – Maire de Toussus-le-Noble
M. Berquet – Maire de Châteaufort
M. Grasset – Mairie de Buc
M. Euzen - Astonfly

Consultation sur l'abrogation de l'expérimentation Calipso mise en place par l'arrêté ministériel du 20 mars 2019 fixant les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Toussus-le-Noble

La séance est ouverte à 14 heures à Versailles sous la présidence de M. Vincent Roberti, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

M. le Président restitue le contexte et l'objet de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Cette réunion fait suite aux discordes suscitées par l'expérimentation Calipso mise en place par l'arrêté ministériel du 20 mars 2019 et aux saisines de représentants d'élus et d'associations demandant l'arrêt de cette expérimentation.

La présente CCE aura donc à se prononcer sur la poursuite ou l'arrêt de l'expérimentation Calipso, l'avis consultatif de la Commission étant en effet un préalable indispensable à l'éventuel arrêté d'abrogation.

M. le Président souligne que l'abrogation de l'expérimentation entraînerait de facto le retour aux conditions de vols précisées par l'arrêté de 2011 telles qu'elles s'appliquaient à la plateforme de Toussus-le-Noble de 2011 à 2019.

Puis M. le Président cède la parole aux membres de la Commission.

Se sont exprimés successivement :

- M. Gascuel (président de l'UAT) regrette la demande d'arrêt de l'expérimentation. Cette expérimentation, qui a fait l'objet d'un très long travail collectif de préparation de plus de trois ans, repose sur un principe vertueux favorisant les avions silencieux.

M. Gascuel fait le constat d'un écart entre des indicateurs quantitatifs attestant de résultats positifs (réduction considérable des tours de piste les week-ends et jours fériés et tout particulièrement des avions classés D les plus bruyants ; diminution de la nuisance sonore mesurée par l'indicateur de bruit) et la perception négative des riverains.

Ces résultats positifs ont été obtenus dans un contexte particulier d'augmentation de trafic en 2019 du fait de la demande forte de formation de pilotes professionnels. M. Gascuel comprend également que la reprise des vols en mai 2020, avec une majoration ponctuelle de tours de piste, ait pu conduire à des réactions vives de certains riverains après une période de 2 mois de silence.

Mais, pour M. Gascuel, il ne faudrait pas tirer de ces semaines de redémarrage des conclusions hâtives. Le principe de la différenciation des possibilités de vol selon le niveau acoustique de l'avion est un principe vertueux qui mérite d'être conservé.

Ce principe doit être complété par d'autres mesures à définir dans la concertation et le dialogue. L'UAT continuera d'être une force de propositions constructives pour une meilleure intégration de l'aérodrome dans son environnement.

- M. Carsac (FNE IdF) rappelle qu'il était favorable à la poursuite de l'expérimentation. Mais aujourd'hui, compte tenu du comportement des pilotes et

d'une activité qui « change la donne », il se prononcera en faveur de l'abrogation de l'arrêté.

Pour répondre aux propos de M. Gascuel, M. Carsac tient à préciser que ce n'est pas « certains riverains » mais bien « l'ensemble des riverains » qui sont énervés. Quant à l'indicateur utilisé, il ne veut rien dire car il ne mesure pas la réalité de la gêne subie.

- M. Maître (Héli Horizon), représentant de 5 compagnies d'hélicoptères, mentionne 4 chiffres significatifs attestant de l'importance de l'activité aéronautique en général et de la plateforme de Toussus en particulier : 113 ans : l'ancienneté de l'aérodrome de Toussus-le-Noble ; 9 milliards d'euros : le déficit des compagnies aériennes françaises ; 13 000 : le nombre de chômeurs d'Air France et d'Airbus ; 390 le nombre de malades du Covid transportés grâce aux hélicoptères de sa compagnie pour être soignés. M. Maître réaffirme la volonté du monde de l'hélicoptère de continuer à travailler avec les élus locaux et les riverains.

- M. Houillon (SQY) souligne que le bilan de l'expérimentation effectué à la précédente CCE a montré que l'objectif de diminution significative du bruit n'a pas été atteint. La diminution du bruit est très faible. Par contre, l'augmentation du trafic est manifeste avec un phénomène de report des mouvements pendant la semaine et, lors des week-ends, un report des tours de piste vers les départs-arrivées.

Des propositions d'évolution avaient été faites à la CCE de janvier 2020 : suppression des départs-arrivées pendant la plage de silence ; extension de la grille Calipso à l'ensemble des vols pendant les week-ends et pas seulement aux tours de piste.

Depuis, les discussions au CSC qui s'est tenu à Magny-les-Hameaux et qui ont tourné au pugilat, aucune avancée n'a été enregistrée.

Dans ces conditions, M. Houillon demande un retour urgent à la plage de silence et de travailler sur l'ensemble des autres points d'amélioration qui ont été oubliés depuis la mise en place de l'expérimentation Calipso.

M. Houillon conclut en lisant le compte rendu de la motion votée par le dernier conseil municipal de Magny-les-Hameaux en précisant que d'autres communes ont ou vont voter des motions identiques :

Le retour à la plage de silence ; des tranches horaires très restreintes pour les avions à indice de performance inférieur à 100 ; des contrôles stricts et fréquents du respect des règles et des sanctions dissuasives ; une limitation modulée des flux au quotidien et pas seulement au niveau annuel ; la relocalisation des hélicoptères (sauf les activités de maintenance) ; la limitation des vols aux instruments avec une analyse fine de leurs comportements.

- Mme Doucerain (CAVGP) fait part de sa décision de voter pour l'arrêt de l'expérimentation Calipso, décision qu'elle souligne prendre à regret puisqu'elle était favorable à cette expérimentation.

Plusieurs éléments explicatifs de sa décision sont alors mentionnés : l'attitude des usagers qui tend à minimiser la gêne ressentie par un très grand nombre de riverains, attitude qui n'est pas de nature à favoriser un dialogue constructif ; l'augmentation des flux et celle concomitante des écarts de trajectoire (« quand on est trop nombreux, on est obligé de faire des écarts de trajectoire ») génératrices de nuisances et de potentiels problèmes de sécurité. Cette

augmentation des flux soulève la question d'une régulation quotidienne des vols et d'éventuels quotas.

Mme Doucerain fait part de son intention également de soumettre une motion au conseil municipal de sa ville car « il faut prendre acte du fait que depuis mai 2020, on est entré dans la phase du pire ».

Mme Doucerain insiste sur la nécessité du renforcement des contrôles et sur la nécessité de sanctions plus dissuasives que l'actuelle amende de 38 euros. Le retrait de licence est un élément qui peut être envisagé.

Plus globalement, il convient aujourd'hui, selon Mme Doucerain, de poser les jalons (plage de silence, augmentation des contrôles et des sanctions, éventuellement régulation quotidienne des vols...) pour reprendre un dialogue constructif.

- M. Gilbon (CAPS) constate, depuis le déconfinement, une augmentation très significative des vols au-dessus de Villiers. Il s'agit d'hélicoptères qui repartent à l'est mais aussi de dizaines d'avions. C'est une situation insupportable qui a généré une pétition des habitants qui a d'ores et déjà recueilli 200 signatures.

- M. Vanrenterghem (aéroclub IPSA) conteste les propos précédents de Mme Doucerain faisant état d'un mécontentement d'une très grande partie de ses administrés. Pour M. Vanrenterghem, il s'agit de certains riverains.

Il rappelle que la DGAC a produit un gros travail de bilan de l'expérimentation dont les conclusions étaient plutôt positives. Il rappelle également plusieurs mesures déjà prises (remplacement du circuit de piste, remplacement des silencieux des aéronefs, la charte de bonne conduite) dont certaines sont coûteuses pour les usagers et qui ont produit des résultats.

M. le Président signale que l'augmentation sensible des remontées des associations de riverains et des élus depuis quelques semaines est une réalité qui n'est pas contestable.

M. Vanrenterghem (IPSA) analyse cette augmentation comme un effet du confinement et des élections.

Interprétation qui suscite l'indignation des élus et des riverains, et notamment de M. le Maire de Magny-les-Hameaux (« c'est détestable, ce que vous dites ») et de Mme la Maire des Loges-en-Josas.

Mme Doucerain (CAVGP) rappelle qu'elle a toujours eu une position mesurée sur le sujet et qu'elle n'a jamais réclamé la fermeture de l'aérodrome. Il ne faudrait donc pas caricaturer ses propos. Depuis mai 2020, la proportion de mécontents a très fortement augmenté simplement parce que c'est « le grand n'importe quoi » avec des erreurs de trajectoires en permanence.

- M. le Président fait le constat que le protocole Calipso, qui avait été longuement et difficilement élaboré, n'est aujourd'hui plus accepté. Il convient donc d'arrêter l'expérimentation pour reprendre les discussions sur une base plus apaisée et tenter de retrouver un nouvel accord prenant en compte une double réalité incontournable : l'existence de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et l'aspiration des riverains à une diminution des nuisances.

- Mme Ascione (ACOP-ADATE) fait le constat d'un bilan mitigé et d'une expérimentation Calipso qui semble au fond ne satisfaire personne alors même que les aéroclubs ont réalisé des investissements importants pour y participer (investissements en silencieux, en classement Calipso...).

Pour Mme Ascione, retravailler sur l'existant lui semble difficile car cela risque de complètement déséquilibrer le dispositif.

Par contre, Mme Ascione est tout à fait favorable à repartir « d'une page blanche » pour tenter de trouver un nouvel équilibre qui préserve la tranquillité des riverains et l'économie des structures basées. Mais ceci ne sera possible qu'à la condition de réunir tous les acteurs concernés : les élus, les riverains mais aussi tous les usagers, ce qui n'avait pas été le cas lors de la préparation du dispositif Calipso.

Mme Ascione précise également que les usagers ont aussi des besoins à exprimer (ex : vols de nuit d'hiver jusqu'à 22 heures).

En conséquence, Mme Ascione indique qu'elle se prononcera contre la poursuite de l'expérimentation.

- M. Gascuel (UAT) précise que l'UAT partage beaucoup de points exprimés par les élus et les riverains : sur l'obtention d'une réduction significative des nuisances sonores, sur le principe de réelles sanctions dissuasives quand la faute est prouvée, sur la nécessité de poursuivre les discussions sur la base d'un périmètre élargi en y incluant les aéroclubs de l'ADATE et les écoles professionnelles.

Par contre, M. Gascuel ne pense pas que repartir d'une « page blanche » permette d'aller plus vite et plus loin. Il ne faudrait pas oublier que Calipso a permis d'éliminer 1 600 tours de pistes d'avions très bruyants. Le principe qui donne plus de droits à voler à un avion qui fait moins de bruit est un bon principe.

- M. Maître (Héli-Horizon) souligne que deux acteurs importants mériteraient de participer aux discussions : Air Services Group qui gère une cinquantaine d'avions de pilotes privés ; et Astonfly qui est la plus grosse école privée de pilotage professionnel.

Sur les sanctions, M. Maître souligne la nécessité de différencier l'erreur de la violation de la règle. Le dispositif de sanction ne se limite pas à une amende de 35 €. Un pilote peut se retrouver en conseil de discipline et perdre sa licence.

M. le Président précise que la CCE peut s'ouvrir à d'autres représentants des usagers à condition de respecter la règle de composition de la Commission entre les trois collèges.

- Pour M. Houillon (SQY) le retour à la plage de silence ne doit pas être l'excuse pour que rien ne change.

M. Houillon se tourne alors vers l'Etat pour demander quelles mesures seront proposées pour : réduire le bruit dans l'environnement de l'aérodrome très rapidement, faire en sorte que les trajectoires soient respectées puisque les manquements se multiplient, et réduire le trafic hélicoptères et ses nuisances.

- M. Barrot (député des Yvelines) fait lui aussi le constat de l'échec de l'expérimentation en cours. Il ne faudrait toutefois pas abandonner pour autant le principe incitatif à l'utilisation d'avions moins bruyants qui sous tendait le dispositif.

Un aérodrome qui peine à s'insérer dans son environnement a un avenir incertain. Pour M. Barrot, il y a désormais un préalable indispensable à la reprise du travail collectif : que des propositions concrètes puissent être apportées à la discussion par la DGAC et ADP sur un certain nombre de sujets clés (la vitesse des aéronefs, le respect des trajectoires, les hélicoptères, etc.).

Enfin, M. Barrot estime que la CCE devrait s'ouvrir, comme cela a été évoqué, à d'autres parties prenantes, d'une façon ou d'une autre. En effet, l'absence d'amélioration pourrait éventuellement s'expliquer par le fait que « certains éléments ne sont pas totalement entre les mains des usagers ».

- M. Euzen (Astonfly) présente Astonfly, école de formation des pilotes professionnels et privés, possédant une quarantaine d'avions. Astonfly n'est pas membre de la CCE mais, si cela avait été le cas, aurait voté pour la poursuite du dispositif Calipso pour le faire évoluer. Il attire l'attention de la Commission sur le fait que des investissements importants ont été effectués par les acteurs pour s'intégrer dans Calipso. Il ne faudrait pas que ces investissements tombent à l'eau ou provoquent des difficultés économiques des aéroclubs.

Puis M. Euzen explique la stratégie d'Astonfly face aux écarts de trajectoires. Récemment, 3 écarts de trajectoires ont été signalés par la DGAC à Astonfly. 2 de ces écarts provenaient de pilotes qui louaient des avions. Pour reprendre leur vol, ces pilotes vont devoir passer une heure en formation théorique et payer un vol avec instructeur pour l'application pratique.

- M. Thummel (Dir DSAC-Nord), sans vouloir faire l'exégèse des raisons de l'échec, tient à préciser que Calipso est un outil que la DGAC souhaite promouvoir. Cela étant, compte tenu du blocage actuel et du rejet des dispositions de 2019, il faut faire en sorte que le retour en arrière permette de reprendre le dialogue et de réaliser des progrès.

La question du respect des trajectoires est un sujet important. Il est exact que les déviations ne sont pas nécessairement des violations. C'est un dossier beaucoup plus technique qu'il n'y paraît et qu'il convient d'approfondir : éducation des pilotes, dialogue avec les élus et les riverains sur les chevelus, sanctions sont les volets à travailler.

Il y a par ailleurs les trajectoires, dossier que le SNA a travaillé au printemps, la limitation des vitesses des aéronefs et l'évitement des survols de la vallée de Chevreuse qui sont des sujets pour lesquels la DGA pourra présenter des propositions.

- Pour M. Mauduit (ACCMH), « on tourne autour du pot » car le vrai problème de Toussus est le niveau de trafic. En 2019, il y a eu 1 600 mouvements d'avions bruyants en moins mais 20 % de trafic en plus ! Les déviations de trajectoires s'expliquent par des pilotes inattentifs mais surtout par le fait qu'il y a trop de pilotes sur une même trajectoire. On parle aujourd'hui de 180 000 mouvements alors qu'il faudrait fixer une limite journalière ou mensuelle au trafic. M. Mauduit prévient qu'il ne discutera plus tant qu'on n'abordera pas la question du trafic en intensité et en fréquence.

M. Houillon (SQY) illustre les propos de M. Mauduit d'un exemple précis de déviation de trajectoire à Magny-les-Hameaux, au-dessus de l'ancienne école Debussy. Et M. Mauduit communique les relevés réalisés à la ferme de Voisin-le-Thuit.

M. Carsac (FNE IdF) appuie les propos de M. Mauduit : tant qu'on ne limitera pas le trafic et cette répétitivité des bruits, la situation restera invivable pour les riverains.

- M. Pannetier (CAVGP) tient à féliciter les usagers pour avoir entrepris cette démarche constructive qu'est Calipso. Mais il avoue être un peu déçu des résultats et regrette que les hélicoptères n'aient pas participé à l'expérimentation. M. Pannetier serait personnellement plutôt favorable à l'amélioration du projet plutôt qu'à son abrogation car le risque, en repartant de zéro, est que rien ne se fasse. M. Pannetier précise toutefois qu'il se rangera à l'avis de l'ensemble de ses collègues s'ils l'estiment nécessaire.

Mme Doucerain (CAVGP) partage le regret de M. Pannetier. L'arrêt de l'expérimentation doit être considéré comme un marqueur fort pour stopper une situation inacceptable depuis mai 2020. Mais il faut capitaliser vraiment sur la notion de classification des avions en l'affinant.

- Mme Fastré (APACH), dans l'optique d'une éventuelle recomposition de la CCE, signale que les habitants de Guyancourt mériteraient d'être représentés car ils sont concernés par la trajectoire d'accès par le nord pour les hélicoptères.

M. le Président précise que deux modalités sont envisageables pour faire rentrer de nouveaux membres : soit on reste dans une configuration identique à l'actuelle (à nombre constant) et dans ce cas on remplace les membres d'aujourd'hui par d'autres ; soit on élargit le nombre de membres par collège. Compte tenu des élections, la composition de la CCE sera un sujet à revisiter prochainement.

Au terme des débats, M. le Président demande à procéder au vote.

Les membres de la CCE se prononcent à la majorité pour l'abrogation de l'arrêté du 20 mars 2019 relatif à l'expérimentation Calipso :

<i>Pour l'abrogation.....</i>	<i>24</i>
<i>Contre l'abrogation.....</i>	<i>3</i>
<i>Abstentions.....</i>	<i>6</i>

La DGAC précise que le délai pour procéder à la signature, la publication et la modification de l'Information aéronautique sera de 2 semaines environ.

- M. le Président indique que, lorsque ces formalités administratives seront accomplies, les conditions de vols sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble seront désormais celles d'avant l'expérimentation avec notamment un retour à la plage de silence.

M. le Président ajoute qu'il conviendra, dans le cadre du CSC et éventuellement de groupes de travail ad hoc, de reprendre les discussions en mettant sur la table tous les sujets : les avions et les hélicoptères, les vitesses des aéronefs, les hauteurs de survol, les trajectoires, et les deux sujets mentionnés par les associations, à savoir l'intensité et la fréquence des vols.

Le CSC, en succession de M. Patrick Charles, sera présidé par un représentant des associations.

Il est acté que Mme Auroy, Maire de Toussus-le-Noble, réunira le prochain CSC à la rentrée de septembre pour procéder à l'élection de son nouveau président.

- M. Mauduit évoque « les plages de moindre bruit ». Ces plages sont réservées aux « avions silencieux ». M. Mauduit s'enquiert des classes d'avions, selon Calipso, qui pourraient alors être concernés ?

En réponse, M. le Président rappelle que c'est désormais l'état du droit précédent qui s'applique. M. Gascuel (UAT) précise qu'on en revient donc à la liste d'avions gérés par la DGAC. Mme Auroy, Maire de Toussus-le-Noble, complète en indiquant qu'il ne s'agit pas « d'avions silencieux » mais d'avions munis de silencieux, c'est-à-dire de pot d'échappement silencieux. M. Vanrenterghem (IPSA) ajoute que 99 % des avions des aéroclubs sont munis de silencieux.

- Au terme de la réunion, Mme Martin (ADVMC), M. Houillon (SQY) et M. Guilnard (SRE) interpellent l'Etat à intervenir compte tenu de la situation. Pour M. le Maire de Magny-les-Hameaux, comme pour les représentants des riverains, il n'est pas question de reprendre des « discussions qui n'aboutissent à rien » et se retrouver dans plusieurs années au même point. Les positions des uns et des autres sont bien connues. Compte tenu de l'urgence et du « rapport de forces » existant, l'Etat ne peut être qu'un simple médiateur. Les élus et les riverains attendent des arbitrages et des décisions concrètes de l'Etat pour une diminution rapide du bruit dans l'environnement.

M. le Président indique qu'il est en phase avec la position exprimée. L'Etat souhaite aussi que les choses avancent rapidement. Le dialogue étant au cœur du principe démocratique, il y aura préalablement une phase d'échanges sur les propositions qui seront faites. Puis l'Etat, avec la DGAC, prendra des décisions rapidement. L'objectif est que des orientations soient définies à la fin de l'année pour une mise en place pour 2021.

- M. Gilbon (CAPS) fait observer que sa réaction aux propos de M. Gascuel (UAT) disant que les pilotes seraient amenés à ne pas respecter les trajectoires en cas de retour à la plage de silence, n'a pas été retranscrite au PV de la précédente réunion. M. Gilbon avait dit que c'était du « chantage ».

M. Gascuel (UAT) conteste cette interprétation.

M. le Président indique que les minutes de la réunion permettront de vérifier ce point.

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 15 heures 50 après avoir remercié les membres de leur participation.

..... Fait à Versailles, le 4 AOUT 2020

..... Le président

Le Secrétaire Général

 Vincent ROBERTI