

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

*

* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 22 janvier 2020

Etalent 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. Couvelaire – L'Ascendant / SCI
M. Trimaille - TAF
M. Vanrenterghem - AC IPSA
M. Sourisse – Aéroclub
M. Thomas – AC Air France

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

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

Représentants des collectivités territoriales

M. Charles – CAVGP
Mme Doucerain – CAVGP
M. Pannetier – CAVGP
M. le Rudulier – CAVGP – (pouvoir à M. Charles)
M. Houillon – SQY
M. Havel – CAPS
M. Gilbon – CAPS
M. Curti – CAVGP
M. Rottembourg - CAVGP

Représentants des associations

Mme Martin – ADVMC
M. Valli – ADVMC
Mme Fastré – APACH
Mme Michel – UAPNRHVC
M. Carsac – FNE IDF
M. Mauduit – ACCMH

M. Guilnard – SRE
M. Lelièvre – Gif Environnement
M. Menon – Yvelines Environnement
M. Doret – AVB (91)

Personnes invitées

M. Barrot – Député des Yvelines
Mme Grignon – Suppléante Député des Yvelines
M. Thummel – Directeur DSAC Nord
M. Lemoine – DSAC Nord
M. Limare – DSAC - SNARP
M. Bouniol – DGAC
M. Hamon - DGAC
M. Sineau – Bruitparif
Adjudant-Chef Le Quilleuc – BGTA Toussus-le-Noble
Capitaine Guilmot – CGTA Orly
M. Venzal – Direction des Douanes Paris-Ouest
M. Gabouleaud – Secrétaire Général ACNUSA

Ordre du Jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 5 novembre 2019.....4

2. Présentation du bilan de l'expérimentation CALIPSO.....4

3. Questions diverses.....10

.....

.....

.....

.....

La séance est ouverte à 14 heures 30. à Versailles sous la présidence de M. Vincent Roberti, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 5 novembre 2019

M. Gilbon (CAPS) demande que soit précisé, page 4, que "*l'équipe de 3 personnes à temps plein*" de la DGAC n'est pas dévolue à l'aérodrome de Toussus-le-Noble mais à l'ensemble des aérodromes d'Ile-de-France et des Hauts-de-France.

Sous réserve de la prise en compte de cette précision, le procès-verbal de la CCE du 5 novembre 2019 est adopté à l'unanimité.

2. Présentation du bilan de l'expérimentation CALIPSO

→ Présentation par la DSAC-Nord

M. Lemoine (DSAC-Nord) présente une analyse détaillée de l'expérimentation Calipso effectuée du 1^{er} avril au 30 septembre 2019. (*cf slides de la présentation joints en annexe du compte rendu*).

Au terme de l'analyse, M. Lemoine (DSAC-Nord) souligne les conclusions clés du bilan :

- Une réduction du nombre de tours de piste (1 600 tours de piste en moins sur la période) qui s'est faite principalement sur les avions bruyants, et ceci dans un contexte de forte augmentation du trafic VFR en 2019 (+22 % tous aéronefs confondus, +23 % pour les avions).

- Les effets attendus de l'arrêté sont démontrés tant sur le trafic que sur les données acoustiques.

- La réouverture partielle de la plage de silence a généré (26 jours sur 6 mois d'expérimentation) :

- 293 tours de piste effectués par des avions A (11/jour)
- 230 départs-arrivées effectués à 73 % par des avions A.

M. le Président retient pour sa part que, dans le contexte d'augmentation du trafic en 2019 (+23 %), l'expérimentation a permis de baisser un nombre non négligeable de vols de tours de piste les week-ends (-30 % les samedis, -19 % les dimanches et jours fériés) avec des baisses encore plus conséquentes s'agissant des avions les plus bruyants (ex pour les avions classés D : -60 % les samedis et -87 % les dimanches et jours fériés).

Puis il cède la parole aux questions et observations des membres de la CCE.

→ Questions et observations

Principaux sujets évoqués : les riverains de la vallée de Chevreuse, le transfert des tours de piste vers les entrées-sorties, les avions privés non classés, le non-respect des trajectoires, les classes Calipso, les propositions des associations et des élus (supprimer les entrées-sorties pendant la plage de silence, étendre la grille Calipso à tous les vols des week-ends et jours fériés), les propositions de l'UAT (modifications de trajectoire, réduction de vitesse).

Sont intervenus dans le débat :

- M. Carsac (FNE IDF) précise qu'il était très motivé par cette expérimentation et reconnaît qu'il y a des avancées sur les données de trafic et les données acoustiques. Cela étant, il y a une grande déception des riverains qui vient du fait que la classification Calipso n'a pas été faite pour prendre en compte la gêne sonore subie par les populations survolées. Par ailleurs, il est capital de remédier à l'effet pervers de l'expérimentation, à savoir la suppression de la plage de silence pour les riverains survolés par les entrées-sorties des avions sans aucun bénéfice.

- M. Valli (ADVMC) la baisse de trafic est en fait moindre que celle annoncée si l'on prend en compte l'augmentation des entrées-sorties les week-ends qui atténuent la baisse des tours de piste et l'augmentation des tours de piste pendant la semaine. Il convient donc de revoir le dispositif en réglant le problème des entrées-sorties et réfléchir à comment étendre la classification Calipso.

- M. Guilnard (SRE) souligne le sentiment d'injustice ressenti par "les riverains de la vallée" qui ne tirent aucune contrepartie de l'expérimentation et qui sont désormais survolés par les entrées-sorties des avions pendant la plage de silence alors qu'avant ils n'avaient aucun survol. Par conséquent, M. Guilnard (SRE) propose de réinstaurer la plage de silence pour les entrées-sorties (1,4 % du trafic journalier) tout en ouvrant, comme actuellement dans le dispositif, aux tours de piste des avions peu bruyants. Il faut aménager ce dispositif si on veut sortir d'une impasse entre riverains et usagers.

- Pour M. le Président, il faut arriver à trouver le chemin intermédiaire entre des intérêts antagonistes. L'expérimentation est intéressante mais elle peut être améliorée. La proposition de la DGAC est de la poursuivre pendant un an et, dans le même temps, de travailler à des améliorations à la fois sur l'expérimentation (les plages, les avions) mais aussi sur d'autres sujets : les trajectoires, les points de repère, les hélicoptères, les vitesses, etc.

- M. Houillon (SQY) fait le constat aujourd'hui d'une augmentation considérable du trafic et de l'absence de progression de sujets importants : les hélicoptères, le non-respect des trajectoires et l'absence de chevelus pour travailler sur ce dernier sujet. Quant à l'expérimentation Calipso, pour M. Houillon, elle met en lumière un déport des tours de piste vers les entrées-sorties qui nécessite un ajustement du dispositif : supprimer les départs et les arrivées pendant la plage de silence ; et étendre le week-end la grille Calipso à l'ensemble des vols et pas seulement aux tours de piste.

- La DGAC fait observer que l'arrêté incite au renouvellement des flottes vers des aéronefs peu bruyants qui bénéficie à l'ensemble des vols et pas seulement aux tours de piste. Pour M. Thummel (DSAC-Nord), l'expérimentation Calipso est un équilibre issu de longues années de négociation : on impose des restrictions nouvelles les week-ends et jours fériés aux avions les plus bruyants en contrepartie d'une ouverture de la plage de silence de 12h-15h les dimanches aux avions les moins bruyants. Les usagers peuvent concevoir la fermeture de cette possibilité comme une remise en cause de l'économie du système. Le sujet des entrées-sorties peut-être travaillé parallèlement en posant la question des trajectoires et des points de passage.

- Pour M. Gilbon (CAPS), l'expérimentation est "une catastrophe" pour la commune de Villiers-le-Bâcle qui, depuis qu'elle est mise en place, est survolée par

des avions qui ne respectent pas les trajectoires. Les habitants ne supportent plus cette situation.

- M. Mauduit (ACCMH) souhaite que "tous les avions soient logés à la même enseigne". Aujourd'hui rien n'incite les propriétaires privés d'avions bruyants à les faire classer et évoluer.

- M. Menon (Yvelines Environnement) fait observer qu'à une époque la DIREN accompagnait financièrement l'évolution des avions. Qu'en est-il aujourd'hui des mesures d'accompagnement financier ?

- M. Gascuel (président de l'UAT) souligne que l'ouverture de la plage de silence aux avions peu bruyants est la seule contrepartie obtenue par les usagers en échange de 1 600 tours de piste en moins sur la période. Revenir sur cette mesure n'inciterait plus les aéroclubs à poursuivre les efforts d'amélioration de leur flotte et priverait les présidents de club et instructeurs de leviers sur le comportement des pilotes (respects des trajectoires). Interdire les entrées-sorties pendant la plage de silence, c'est pénaliser à la fois les pilotes (cela n'a pas de sens de ne faire que des tours de piste pendant toute la durée d'un cours) et les riverains situés à proximité de l'aérodrome.

M. Gascuel (Président de l'UAT) ajoute qu'il a trois propositions à faire pour répondre à la problématique des riverains de la Vallée de Chevreuse.

- Pour M. Carsac (FNE IDF) si l'on veut progresser, il conviendrait d'analyser dans le détail les entrées-sorties (quels avions, quelles trajectoires...).

- Mme Ascione (présidente ADATE) s'étonne que l'UAT fasse des propositions au nom des usagers alors qu'elle ne représente que 6 aéro-clubs. Elle demande à être associée aux travaux car elle a également des propositions à faire (vols de soirée en hiver). Pour Mme Ascione, Calipso s'avère être une "usine à gaz" avec 34 plages différentes qui a abouti à ce que 82 pilotes se retrouvent devant l'ACNUSA avec des amendes à 1 500 €. Elle dénonce l'absence d'un plan de financement qui devait accompagner Calipso pour l'évolution des avions. Economiquement, il n'est plus possible d'ajouter des mesures de restriction qui condamneraient les aéroclubs à la fermeture.

M. le Président précise que M. Gascuel fera des propositions au nom de l'UAT. Et M. Gascuel tient à indiquer que l'UAT représente 80 % des vols et un millier de pilotes.

- Mme Michel (UAPNRHVC) dénonce également le "délestage" du trafic sur les entrées-sorties pendant la plage de silence, comme cela a été indiqué en CSC.

- M. Valli (ADVMC) interroge la position de l'Etat dans cette affaire de l'aérodrome de Toussus alors que le bruit est une nuisance réelle avec des conséquences sur la santé (cf travaux de l'OMS).

M. le Président indique que l'Etat est favorable à l'expérimentation et à toutes démarches (avions, trajectoires, vitesse, etc) visant à la réduction des nuisances sonores. Mais lutter contre le bruit ne veut pas dire fermer l'activité de l'aérodrome.

- M. Havel (CAPS) signale que, depuis l'expérimentation, son quartier (Courcelle-sur-Yvette) n'est plus survolé par les avions comme il l'était antérieurement. Mais il précise qu'il sera solidaire des riverains de Villiers-le-Bâcle.

- M. Barrot (député des Yvelines) se prononce en faveur du prolongement de l'expérimentation et de l'approfondissement d'autres démarches en parallèle (financement du renouvellement des flottes, les hélicoptères, etc.). Si on renonce à l'expérimentation, on "casse l'élan" et il sera difficile de poursuivre d'autres pistes.

Par ailleurs, M. Barrot souhaiterait avoir des précisions de la DGAC sur le délestage des tours de piste vers les entrées-sorties : est-ce que l'augmentation des entrées-sorties du week-end peut s'expliquer par les entrées-sorties des avions classés B pendant l'ex plage de silence ? Si c'est le cas, sans doute pourrait-on envisager de refermer les entrées-sorties des avions classés B, totalement ou partiellement ?

Pour M. Vanrenterghem (aéroclub IPSA), la présentation faite par la DSAC montre que les entrées-sorties pendant la plage de silence des avions classés B sont infinitésimales (*cf slide la réouverture partielle de la plage de silence*).

M. Mauduit (ACCMH) précise que la gêne provient de l'augmentation des entrées-sorties pendant tout le week-end d'avions bruyants dont beaucoup ne sont même pas classés, qui empruntent les trajectoires de tours de piste à l'occasion de leur entrée-sortie et vont arroser la vallée de Chevreuse. Ces avions-là ne sont pas réglementés.

- Mme Michel (UAPNRHVC) attire l'attention sur la forte variation de nuisance sonore des avions appartenant à une même classe Calipso. Il y a notamment beaucoup d'avions B qui sont plus proches des C que des A.

- La DGAC apporte les précisions suivantes sur les points évoqués :

- la variation de nuisance sonore au sein d'une même classe Calipso : il peut effectivement y avoir des variations, on sait que, pour une classe donnée, il peut y avoir une répartition des aéronefs qui fait qu'on n'est pas forcément pile au milieu de la classe. Cela étant, les bruits mesurés confirment les résultats attendus.

- le transfert des tours de piste vers les départs-arrivées : l'augmentation des "entrées-sorties" pendant les week-ends est à mettre en lien avec la forte augmentation du trafic de l'année 2019 (+23 %) plutôt qu'au phénomène de transfert mentionné.

- les problèmes de survols et de non-respect de trajectoires ne sont pas liés à l'expérimentation de 2019. Ce sont des problèmes qui méritent bien entendu d'être travaillés mais qui auraient pu se produire en l'absence d'arrêté également.

- le fait que les entrées-sorties du week-end seraient principalement dues à des avions bruyants non classés reste à préciser. S'il convient de progresser encore dans la classification des avions basés de la plateforme, la quasi-totalité des avions des aéroclubs est classée.

- Sur la prise en compte du bruit par l'Etat, il faut prendre conscience que l'arrêté a contraint à une réduction d'activité pendant certaines journées de l'ordre de 60 à 90 %.

- Si Mme Doucerain (CAVGP) reconnaît que l'expérimentation Calipso a des points positifs et qu'il serait dommage de casser la dynamique, il faut admettre toutefois qu'elle présente d'importantes limites : meilleur affinage des classes Calipso, les avions privés qui échappent au classement, la nécessité d'apporter une réponse aux perdants de l'expérimentation (les riverains de la vallée de Chevreuse). Il faut aussi progresser sur d'autres chantiers essentiels : les points d'entrée, la vitesse des aéronefs, le respect des trajectoires. Sur ce dernier point, Mme Doucerain déplore qu'on n'examine plus de chevelus en CCE.

- M. Gascuel (UAT) présente les trois propositions de l'UAT.

Il précise que ces propositions sont faites pour répondre à la problématique des riverains situés sous les trajectoires des entrées-sorties depuis l'ouverture de la plage de silence. Ce sont des solutions qui n'impacteraient pas non plus les usagers.

1) Pour éviter le survol des communes de la vallée de Chevreuse, canaliser les arrivées des avions qui se dirigent vers le point Sierra en rendant obligatoire le report par la balise RBT ou par un point entre la balise RBT et Sierra (zone de champs à faible densité de populations).

Cette solution suppose une évolution de la réglementation, donc des études de faisabilité et de sécurité de la DGAC.

2) Pour éviter le survol de Magny-les-Hameaux en décollage face à l'ouest, modifier la carte VAC pour étendre aux avions VFR ce qui existe déjà pour les avions IFR, à savoir infléchir après l'envol la trajectoire 25D vers la droite.

Cette modification est plus simple que la précédente car ce n'est pas une modification de fond.

3) Limiter la vitesse des avions à un maximum de 100 Kt dans toute la zone de Toussus-le-Noble jusqu'au travers de Dampierre, en semaine comme pour les week-ends. Pour un même avion, entre un vol à 120 Kt et un vol à 100 Kt, il y a une différence sensible de bruit de l'ordre de -5 dB.

Réactions aux propositions de l'UAT et la question du respect des trajectoires :

- Pour M. Guilnard (SRE) il faut faire attention à ne pas centraliser tous les avions sur la même zone. Les solutions proposées sont basées sur la modification des trajectoires. Or, aujourd'hui, l'un des principaux problèmes est le non respect des trajectoires par les pilotes. Quant à la réduction de la vitesse, comment la faire respecter, compte tenu de la faible disponibilité de la BGTA ?

- Pour M. Carsac (FNE IDF), la réduction de la vitesse des avions est une idée intéressante à tester. Pour le respect des trajectoires, il faudrait avoir une vraie transparence des chevelus et une analyse sérieuse (type arbre des causes) des déviations de trajectoires.

- M. Valli (ADVMC) demande aux usagers comment ils peuvent respecter les trajectoires compte tenu de la zone d'incertitude de part et d'autre de la ligne de trajectoire.

M. Gascuel (président UAT) détaille les actions mises en place au sein des aéroclubs de l'UAT : diffusion de la charte des bonnes pratiques, organisation d'un challenge du meilleur respect des tours de piste, travail auprès de la centaine d'instructeurs de l'UAT pour les mobiliser sur le sujet du respect des trajectoires.

- Mme Martin (ADVMC) évoque le survol permanent de Magny-les-Hameaux par les avions qui, au lieu de passer par le point Sierra, arrivent par l'ouest en survolant Magny-les-Hameaux et Châteaufort.

La DGAC précise que les résultats des "pièges" installés sur quelques journées types montrent, non pas une augmentation, mais plutôt une stagnation des cas de non-respect des trajectoires. L'analyse quasi quotidienne des chevelus de Magny-les-Hameaux ne confirme pas un survol "permanent" de ce village.

Cela étant, la DGAC est tout à fait ouverte à organiser des séances de travail sur des chevelus en CSC avec un reporting en CCE. Il y a des marges de progrès à faire sur ce sujet.

- M. Devouge (Groupe ADP) indique que le Groupe ADP souhaite continuer dans la démarche constructive initiée par l'expérimentation Calipso. Le bilan présenté par la DGAC montre que le classement Calipso a un sens et que les avions classés A sont performants. L'intérêt de l'arrêté, concrétisation d'une longue négociation, a été de contraindre les avions les plus bruyants les week-ends et jours fériés. Il faut poursuivre cette démarche en essayant progressivement de l'améliorer.

→ La prochaine étape

Au terme du débat sur le bilan, M. le Président propose aux membres de la Commission de passer au vote pour décider :

- soit du maintien du format actuel de l'expérimentation Calipso en 2020, étant précisé qu'au cours de l'année 2020 seront engagées des discussions portant sur les adaptations éventuelles à apporter au dispositif, adaptations qui pourront être adoptées en 2021 ;

- soit de l'abrogation de l'expérimentation qui signifierait un retour au dispositif antérieur.

Les associations et les élus regrettent cette proposition binaire qui exclut la troisième possibilité offerte par l'arrêté de 2019 qui est celle de l'adaptation de l'expérimentation. Ils souhaiteraient procéder à l'adaptation immédiate de l'expérimentation sans attendre une année supplémentaire qui ferait perdre de la dynamique au processus. Par ailleurs, le vote n'étant pas prévu à l'ordre du jour, la décision serait susceptible de recours.

M. le Président fait valoir la contrainte de temps (il faut que l'arrêté ministériel soit prêt début mars pour une expérimentation qui débute le 1^{er} avril) et le fait qu'il faudrait que la Commission se mette d'accord immédiatement sur des adaptations précises, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

M. Thummel (DSAC Nord) apporte une précision de timing sur les propositions concernant les trajectoires et les vitesses qui n'ont pas vocation à faire l'objet de l'arrêté. Ces propositions nécessitent des études de faisabilité et de

sécurité des services de la Navigation aérienne qui, avec la meilleure volonté possible, ne pourront pas être disponibles avant la fin du premier semestre.

Après discussions, il est décidé de convoquer une nouvelle CCE dans un délai d'un mois (fin février-début mars). Entre temps, les membres du CSC tenteront de se mettre d'accord sur les adaptations souhaitées. Et lors de la prochaine CCE, il sera procédé au vote sur la suite à donner à l'expérimentation : adaptation, maintien ou abrogation.

Mme Ascione (présidente ADATE) insiste pour que les usagers qui ne font pas partie de l'UAT soient associés aux travaux. Elle découvre les propositions de trajectoires qui n'ont pas été présentées en CSC.

M. Menon (Yvelines Environnement) tient à préciser que le CSC est le lieu où l'on décide des actions à présenter en CCE. Pour la prochaine CCE qui aura lieu dans un mois, M. Menon suggère, avec l'accord de M. le Secrétaire Général, que tous ceux qui ont quelque chose à dire sur le sujet soient invités au CSC.

3. Questions diverses

• Renouvellement des représentants de Saint-Rémy Environnement au CSC

M. le Président fait part du courrier de Saint-Rémy Environnement annonçant le renouvellement de ses membres au Comité de Suivi de la Chartre :

- Titulaire : Mme Michel en remplacement de M. Droussent.
- Suppléant : M. Aubry en remplacement de M. Marinier.

Un courrier actera ces modifications.

• Demande de participation au CSC

M. Lelièvre (GIF Environnement) indique que sa demande de participation au CSC déposée depuis plusieurs mois n'a toujours pas reçu de réponse.

M. le Président note ce point.

• Fixation de la date du prochain CSC

La date du prochain CSC est fixée au lundi 3 février à 19h30.

*
* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance à 17 heures 15 après avoir remercié les membres de leur participation.

Versailles, le 13 FEV. 2020
 Pour le Préfet et par délégation
 Le Secrétaire Général
 Le préfet
 Vincent ROBERTI