

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME DE
PONTOISE – CORMEILLES-EN-VEXIN**

*
* *
*

Relevé des débats et des conclusions

Réunion du 18 septembre 2015

Etaient présents :

M. Daniel BARNIER, Président, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise

Représentants des collectivités territoriales

M. Seimbille – Conseil Départemental du Val d'Oise
M. Houillon – CA Cergy Pontoise
Mme Sauret – Cormeilles-en-Vexin
M. Roche – Courcelles-sur-Viosne
M. Bathelier – Epiais-Rhus
M. Fritsch – Epiais-Rhus
Mme Poucet - Génicourt
M. Métais – Génicourt
M. Matéos – Montgeroult
Mme Teyssot – Frémécourt
M. Guiard – Boissy-l'Aillerie

Représentants des associations

M. Buteux – DIRAP
M. Deslandes – DIRAP
M. Bouillon – DIRAP
M. Kremer – DIRAP
M. Noël – DIRAP
M. Brisseau – DIRAP
M. Huchet – Onyssois du versant Nord (OSVS)
M. Loup – Val d'Oise Environnement
M. Destrée – Val d'Oise Environnement
M. Bénard – Amis du Vexin
M. Hénique – Amis du Vexin

Représentants des Professions Aéronautiques

M. Charritat – Aéroports de Paris
Mme Gravier – Aéroports de Paris
M. Minard – Américlair
M. Parizot – Responsable d'exploitation (ADP)
M. Marchais – Ecole Pontoise Aéro-Formation

Représentants des Administrations

M. Bouniol – DSAC Nord
 M. Leclère – DSAC Nord
 M. Thomas - DNSA
 M. Amzallag – DGAC SNARP
 M. Guigand – DGAC SNARP
 Mme Saint-Denis – DDT95/SUAD
 M. L'Haridon – DDT95/SUAD
 Mme Placide – DDT95/SUAD
 M. Beitz – CCI Val d'Oise
 Adjudant Tallon - BGTA

Ordre du jour

<u>1. Approbation du PV de synthèse de la séance du 10 décembre 2014.....</u>	<u>3</u>
<u>2. Election des membres du Comité Permanent.....</u>	<u>3</u>
<u>3. Bilan de l'activité de l'aérodrome.....</u>	<u>3</u>
<u>4. Présentation des chevelus.....</u>	<u>4</u>
5. Bilan dépersonnalisé des réclamations.....	7
<u>6. Questions diverses</u>	
- Limitation environnementale à 17 tonnes.....	5
- Paris Air Expo 2016.....	8
- Dérogation sur les points de passage frontaliers pour la COP21 et l'Euro 2016.....	8
- Ajustement de la procédure GNSS 05.....	9
- Autres points divers.....	9
.....	
.....	

Après vérification du quorum, la séance est ouverte à 18 heures sous la présidence de M. Daniel Barnier, Secrétaire Général de la préfecture du Val d'Oise.

M. le Président propose que le Parc Naturel Régional du Vexin français puisse participer aux travaux de la Commission en tant qu'observateur. Cette proposition est acceptée par les membres de la CCE sans opposition.

Puis M. le Président aborde les points inscrits à l'ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 10 décembre 2013

Le procès-verbal de la CCE du 10 décembre 2013 est approuvé, étant précisé que les membres de la Commission ont encore la possibilité d'adresser leurs éventuelles remarques de forme, donc sans incidence sur la teneur des propos tenus, à la DDT pour être intégrées au compte rendu.

2. Election des membres du Comité Permanent

Les représentants élus pour chacun des trois collèges au Comité Permanent de la CCE sont les suivants :

Collège des collectivités territoriales :

Michel Guiard, maire de Boissy-l'Aillerie, président de la CC Vexin Centre ;
Annie Poucet, maire de Géricourt ;
Aline Sauret, 1^{ère} adjointe Cormeilles-en-Véxin ;
Alain Matéos, maire de Montgeroult ;
Patrice Pelletier, Maire d'Ableiges.

Collège des Associations :

Jean-Marc Buteux, DIRAP ;
Jacky Deslandes, DIRAP ;
Michel Batard, DIRAP ;
Didier Kremer, DIRAP ;
Christian Bouillon, DIRAP, suppléant Philippe Noël (DIRAP).

Collège des professions aéronautiques :

François Charritat, Aéroports de Paris ;
Bernard Choix, Hispano Suiza ;
François Minard, Ameridair
Georges Marchais, École Pontoise Aéro-formation ;
Jean-Marie Vergne, société RKC.

3. Bilan de l'activité de l'aérodrome depuis la dernière CCE

La présentation faite par M. Charritat (Aéroports de Paris) souligne les éléments suivants :

- Une baisse tendancielle du trafic global annuel (avions + hélicoptères) depuis 2007. A fin 2014, le trafic cumulé s'élevait à 50 811 mouvements alors qu'il était à 65 000 mouvements en 2007 et à plus de 70 000 mouvements en 2010.

Cette baisse du trafic s'explique essentiellement par un contexte économique défavorable.

- L'analyse du trafic avions sur 2013 et 2014 confirme cette tendance baissière puisque, fin 2012, le trafic avions (IFR + VFR) s'élevait à 60 000 mouvements alors qu'à fin 2014 il n'est plus qu'à 54 000 mouvements. La baisse de l'activité affecte de façon notable le trafic aux instruments (vols IFR) qui passe de 5 000 mouvements par an à moins de 4 000 mouvements en 2014.

- Le trafic hélicoptères reste particulièrement faible sur la plateforme de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

- L'analyse de la répartition des activités montre que 2/3 des mouvements sont effectués par des aéronefs basés sur la plateforme et 1/3 par des aéronefs non basés. La répartition par type de vol donne les résultats suivants : vols de tours de pistes (47 %), vols de voyage (31 %) et vols locaux (22 %).

Au terme de l'exposé de M. Charritat, les questions ou observations des membres de la Commission ont porté principalement sur les points suivants :

- Le mode de comptage des vols de tours de piste (question de M. Buteux, président de la DIRAP).

M. Charritat (Aéroports de Paris) précise que les tours de piste ont été comptabilisés de façon homogène sur la période qui s'étend de 2008 à fin 2014 (1 tour de piste = 1 mouvement). Il ajoute qu'il vérifiera spécifiquement ce point pour l'année 2007 mais a priori il y a homogénéité de la méthode de comptage sur l'ensemble de la période.

- Les vols hors transit (question de M. Seimbille du Conseil Départemental du Val d'Oise).

M. Charritat (Aéroports de Paris) précise que les vols hors transit peuvent survoler la plateforme mais à une altitude minimale beaucoup plus élevée (plus de 2 000 ft) pour éviter les conflits potentiels avec les aéronefs des tours de piste.

4. Présentation des chevelus

M. Leclère (DSAC Nord) commente les "chevelus", c'est-à-dire les traces radars, des tours de piste pour les 4 journées demandées par les associations, à savoir le 3 octobre 2014, le 20 décembre 2014, le 22 février 2015 et le 9 mai 2015.

Pour chacune de ces journées, M. Leclère (DSAC Nord) présente trois photographies : une photographie présentant le tour de piste dans sa globalité et deux zooms concernant respectivement les extrémités nord et sud du tour de piste.

Au terme de cette présentation, M. Buteux (président DIRAP) fait observer que ces chevelus permettent de voir nettement les zones problématiques. Ce sont les décollages qui génèrent plus particulièrement des problèmes sur certaines parties des tours de piste, notamment celles qui sont en accès des pistes. M. Buteux souligne, à cet égard, la très forte concentration de vols qui passent au-dessus de Courcelles-sur-Viosne. Il conviendrait que les pilotes aillent le plus loin possible vers la RN 14 de façon à éviter le survol de Courcelles et à pouvoir passer ensuite plus facilement entre Us et Ableiges en générant moins de nuisances pour les riverains.

M. Noël (DIRAP) souligne également que ces chevelus montrent que beaucoup d'avions ne respectent pas les tours de piste en coupant certains virages.

M. Charritat (Aéroports de Paris) fait observer que certaines déviations par rapport au tracé du tour de piste peuvent parfois s'expliquer par des conditions météo défavorables. Elles peuvent aussi s'expliquer par des repères visuels insuffisants. Normalement pour éviter Courcelles-sur-Viosne, les pilotes ne devraient jamais tourner avant d'avoir survolé la ligne à haute tension. Sans doute faudrait-il réfléchir aux moyens de renforcer ce repère visuel pour le rendre incontournable. L'insuffisance de repère visuel doit se poser également à l'ouest d'Ableiges, zone délicate.

M. Marchais (École Pontoise Aéro-formation) propose, pour éviter Courcelles, une altération de cap en 23, tout en reconnaissant que cette proposition peut éventuellement poser d'autres problèmes.

Cette dernière proposition (l'altération de cap) est écartée par les représentants de l'Aviation Civile (MM. Leclère et Thomas) pour plusieurs raisons : risque de report de la nuisance sur d'autres communes, mise en cause de la sécurité car effectuer une altération de cap au décollage est une manœuvre très délicate surtout pour des pilotes en formation.

Au terme de la discussion, il est acté d'étudier en Comité Permanent les moyens de renforcer les bonnes pratiques par l'amélioration notamment des repères visuels.

Par ailleurs, M. Métails (Génicourt) signale que sa commune est particulièrement survolée par l'aviation de tourisme et encore plus par l'aviation commerciale. M. Bouniol (DSAC Nord) reconnaît que le tour de piste oblige à un dernier virage à très basse altitude à cet endroit et que cette manœuvre est difficile à effectuer plus particulièrement pour des aéronefs performants et rapides.

6. Limitation environnementale à 17 tonnes (questions diverses)

A la demande de M. Houillon (député, CA Cergy-Pontoise) et avec l'accord de l'ensemble des membres de la CCE, le point divers "limitation environnementale à 17 tonnes" est abordé immédiatement par la Commission.

▪ M. Charritat (Aéroports de Paris) prend la parole pour expliquer les raisons qui ont incité Aéroports de Paris à inscrire ce sujet à l'ordre du jour :

M. Charritat indique qu'il ne s'agit pas de prendre, à la présente CCE, une décision quant à la limitation à 17 tonnes des avions autorisés sur la plateforme mais de pouvoir initier une réflexion sur son utilité réelle.

Deux raisons à cela, selon M. Charritat : d'une part, l'absence de corrélation automatique entre la taille des avions et les nuisances sonores comme le montre l'analyse temporaire des mesures de bruit que fait Aéroports de Paris à Gérocourt (commune de Génicourt) pendant la tenue du Salon de l'Aéronautique et de l'Espace ; d'autre part, le fait que la limitation à 17 tonnes ne protège pas systématiquement les riverains des avions bruyants.

M. Charritat propose aux membres de la Commission de réfléchir, dans le cadre du Comité Permanent, à des dispositifs plus efficaces (interdiction des avions

les plus bruyants, limitation à un plafond de bruit équivalent, interdiction de vols d'avions bruyants à certaines tranches horaires, etc.) comme il en existe sur d'autres aérodromes, notamment à Cannes.

- M. Houillon (député, CA Cergy-Pontoise) attire l'attention sur l'extrême sensibilité des riverains à toute mesure qui aurait pour conséquence d'induire une augmentation du trafic. Et autoriser des avions de plus fort tonnage à utiliser l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, c'est prendre le risque d'aboutir à une augmentation du trafic. M. Houillon rappelle qu'en 2010, époque à laquelle Aéroports de Paris avait déjà eu le projet de modifier le tonnage autorisé, les populations à Cormeilles-en-Vexin s'étaient unanimement exprimées sur le sujet.

M. Houillon interroge M. Charritat sur les intentions et les projets réels d'Aéroports de Paris concernant la plateforme de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

- En réponse, M. Charritat (Aéroports de Paris) tient à rassurer la Commission : la stratégie d'Aéroports de Paris n'est aucunement de faire de Pontoise-Cormeilles un aéroport à charters avec des compagnies low cost. D'une part, parce que les infrastructures de l'aéroport ne le permettent pas et, d'autre part, parce que les opérateurs de ce type, à la recherche d'économies, ne tiennent pas à multiplier les escales. Les projets éventuellement possibles pour un aérodrome comme Pontoise-Cormeilles sont des lignes de petite taille, de type Brighton City Airways.

Pour répondre plus précisément à la question de M. Houillon, M. Charritat ajoute qu'à ce jour il n'y a que deux projets : celui de Brighton City Airways qui n'a pas évolué ; un projet de liaison à destination domestique qui n'a pas encore été déposé. M. Charritat précise que ce dernier projet ne comporte pas d'avion dépassant les 17 tonnes.

- M. Huchet (OSVS) fait observer que la mesure de limitation porte à la fois sur le tonnage et le nombre de passagers (17 tonnes et 25 sièges). M. Huchet rappelle qu'il est favorable à un classement des aéronefs de l'aérodrome par chapitre et à l'interdiction des chapitres les plus bruyants.

Par ailleurs M. Huchet exprime une inquiétude : que les avions du Bourget qui ne peuvent décoller après 22h15 sauf dérogation soient délogés sur Pontoise-Cormeilles où il n'y a pas de limitation.

M. Charritat (Aéroports de Paris) propose que le Service de la Navigation Aérienne fasse l'inventaire des vols de nuit sur la plateforme pour la prochaine CCE et Comité Permanent.

M. Bouniol (DSAC Nord) précise qu'il y a eu 4 décollages de vols commerciaux pour l'année 2014 dans le créneau horaire 23h00-6h00.

- M. Guiard, maire de Boissy l'Aillierie soutient le point de vue exprimé par M. le député Houillon et rappelle également la grande sensibilité de la population aux nuisances sonores. M. Guiard tient également à souligner les progrès accomplis ces dernières années dans le cadre de cette commission.

- M. Buteux (DIRAP) souhaiterait que d'autres sujets soient abordés par le Comité Permanent dont notamment l'amélioration de la carte pédagogique et la faisabilité d'un système de repérage des appareils légers, sujet initié par l'association Les Amis du Vexin.

▪ Au terme de la discussion, il est acté par M. le Président les points suivants :

- le Comité permanent se réunira vers la fin de l'année 2015. La DDT en assurera le secrétariat.

- Le Comité Permanent sera saisi des trois sujets évoqués précédemment (mesure de limitation à 17 tonnes, carte pédagogique, repérage des appareils légers), à charge pour lui de définir sa feuille de route et le rythme d'avancement des travaux sur ces sujets.

- Un point d'avancement des travaux réalisés sera fait à la prochaine CCE.

5. Bilan dépersonnalisé des réclamations

▪ M. Bouniol (DSAC Nord) indique, en introduction, les événements ayant pu affecter le traitement des dossiers : départ à la retraite en mars de la personne en charge du traitement des plaintes et mutation du chef de l'aérodrome en début d'année. Ces personnes ont été remplacées récemment en septembre.

Par ailleurs, M. Bouniol précise que la DSAC Nord est en train de mettre en place une boîte fonctionnelle à laquelle plusieurs personnes pourront avoir accès pour garantir un meilleur traitement des réclamations et dont l'adresse sera communiquée prochainement.

Puis M. Bouniol mentionne dans son bilan les éléments suivants :

a/ Quelques plaintes ont porté sur des avions de ligne de CDG. Ces avions ne relèvent pas du périmètre de compétence de la CCE de Pontoise et de la DSAC Nord. Les plaintes néanmoins sont transmises à la Maison de l'Environnement de CDG.

b/ Un nombre assez important de plaintes concernait des nuisances sonores occasionnées par des survols intempestifs, notamment en soirée. En fait, après vérification, les avions nuisants faisaient des tours de piste et respectaient les trajectoires.

c/ Les services de l'Aviation Civile peuvent repérer le tracé radar d'un avion à partir d'une information sommaire (lieu survolé et horaire du survol) mais à la condition qu'il n'y ait pas de multiples occurrences dépassant totalement les capacités de traitement de la personne en charge de ce travail de recherche.

▪ M. Buteux (président DIRAP) insiste sur la nécessité d'avoir des réponses qui permettent de progresser dans le traitement des dossiers. Par exemple, le fait d'indiquer que tel vol incriminé est un vol de Paris-CDG et que la plainte a été transmise est une information utile qui permet la DIRAP de répercuter le problème à la CCE de Paris-CDG.

Pour M. Buteux, le nombre très important d'observations relevées (c) est très certainement lié aux survols entre Us et Ableiges. A partir du moment où les avions ne vont pas suffisamment loin quand ils décollent, ils ont des difficultés à respecter la trajectoire entre Us et Ableiges.

- M. Matéos (Montgeroult) signale que l'intervention qui a fait suite à sa plainte "survol de jets les 21 et 22 juin" concernant les survols intempestifs de Fouga Magister a été très positive.

- M. Bouillon (DIRAP) s'étonne que les contrôleurs aériens n'interviennent auprès des pilotes que sur des sujets techniques mais jamais pour leur rappeler au respect des trajectoires environnementales.

Sur ce point, M. Thomas (DSNA) rappelle que la mission exclusive du contrôle aérien est de veiller à la sécurité du trafic et non de veiller au respect par les pilotes des contraintes environnementales. Un contrôleur aérien serait d'ailleurs dans l'incapacité de faire respecter les trajectoires précises compte tenu des erreurs de parallaxe qu'il commettrait pour apprécier la position exacte d'un aéronef situé à plusieurs kilomètres de la tour de contrôle.

6. Paris Air Expo 2016 (questions diverses)

M. Charritat (Aéroports de Paris) fait un point d'information sur la manifestation Paris Air Expo qui se déroulera les 2, 3 et 6 juin 2016 sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

Paris Air Expo est la déclinaison sur Paris de France Air Expo qui s'est déroulée à 9 reprises sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

C'est un salon d'aviation générale qui privilégie la convivialité et les innovations technologiques. Y sera présentée notamment la technologie des avions à propulsion électrique qui pourrait apporter une solution très intéressante pour les avions effectuant des tours de piste dans les années à venir.

Des vols de démonstration seront effectués au cours de cette manifestation mais qui n'auront pas vocation à effectuer le tour complet du terrain. Par ailleurs, des tentes seront aménagées sur la piste 12-30 qui sera désaffectée à cette occasion.

M. le Président complète en indiquant que sera organisée, pour les communes concernées par cette manifestation, une réunion sur le thème "organisation d'une grande manifestation" à destination des directeurs de cabinet.

M. Hénique (Amis du Vexin) suggère de présenter à cette occasion des planeurs projetés par treuil.

6. Dérogation sur les points de passage frontaliers pour la COP21 et l'Euro 2016 (questions diverses)

M. Charritat (Aéroports de Paris) informe la CCE qu'à l'occasion de l'organisation de la COP21 (30 novembre – 13 décembre 2015) et du Sommet France-Océanie (24-25 novembre) les services de l'Etat seront sollicités pour que des accueils extra Schengen puissent être faits sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

De la même façon, pendant certaines parties de l'Euro 2016 (12 juin-12 juillet 2016), à la demande de l'UEFA, le statut de point de passage frontalier sera accordé à l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles pour accueillir les membres de la famille du football mondial.

Il est bien précisé qu'il s'agit, pendant ces manifestations, d'offrir une solution complémentaire aux autres aéroports et purement temporaire.

6. Ajustement de la procédure GNSS 05 (questions diverses)

- M. Leclère (DSAC Nord) expose les raisons de l'ajustement de la procédure GNSS, procédure d'approche aux instruments par satellite.

M. Leclère fait observer qu'il s'agit d'un simple ajustement technique qui ne concerne que la piste 05, soit environ 400 mouvements par an. Cet ajustement est nécessité par les problèmes de coordination entre les services de contrôle (gestion de la zone vélivole de Mantes-Chérence, contrôle de Pontoise et contrôle de Paris-CDG). La nouvelle trajectoire d'approche, que M. Leclère expose sur une carte, permet de simplifier les actions de coordination entre services de contrôle.

- Des représentants d'élus et d'association soulèvent la question des communes survolées par cette nouvelle trajectoire qui n'apparaissent pas sur la carte.

M. le Président acte qu'une carte avec la légende des communes survolées par la nouvelle trajectoire sera fournie aux membres de la CCE.

M. Buteux (président de la DIRAP) souhaiterait qu'une carte avec des mesures de bruit de cette nouvelle trajectoire soit présentée afin que l'information soit transparente. M. Buteux rappelle que la CCE s'était opposée à la mise en place de la procédure GNSS dans la mesure où la procédure GNSS, qui à terme doit remplacer la procédure ILS, a pour conséquence, par plus de souplesse offerte, de maximiser les capacités d'exploitation des aéroports et de l'aviation d'affaires et donc d'augmenter le trafic.

M. Thomas (DNSA) signale que la nouvelle trajectoire d'approche est élevée puisqu'elle se situe entre 7 000 et 2 000 pieds et que les avions, puisqu'il s'agit d'une procédure d'approche, descendent à moteur réduit. Il tient à rappeler également que la procédure GNSS a été adoptée, non pas pour augmenter le trafic, mais pour deux raisons : l'existence à Pontoise d'un aéroclub faisant de la formation de vol aux instruments dont les avions légers monomoteurs suivent ces trajectoires, d'une part ; l'incertitude à l'époque pesant sur la pérennité de la procédure ILS, d'autre part.

6. Autres points divers

- Mme Poucet (maire de Génicourt) regrette que les membres de la CCE n'aient pas été informés de l'installation de la *Patrouille Tranchant* sur l'aérodrome, d'autant que les vols de découverte pratiqués par cet aéroclub sont particulièrement nuisants avec des survols intempestifs de la commune de Génicourt.

M. Charritat (Aéroports de Paris) reconnaît qu'il aurait dû informer les élus et les associations de l'arrivée de cet aéroclub. Il souligne par ailleurs qu'il ne peut s'opposer, faute de base juridique et la liberté d'installation étant la règle, à l'installation de cet aéroclub sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. M. Charritat reconnaît également que le type d'appareil utilisé (Fouga Magister) n'est pas adapté au tour de piste. Des discussions ont été engagées avec la *Patrouille Tranchant* sur la gêne occasionnée par leur activité.

M. Buteux (DIRAP) fait observer que les trajectoires des avions de cet aéroclub peuvent être suivies et analysées par radar. M. Bouniol (DSAC Nord) précise que c'est le cas et que récemment un pilote de cet aéroclub est passé en conseil de discipline et a été condamné à 6 mois de suspension de licence.

▪ M. Guiard (maire de Boissy l'Aillierie) émet le souhait que soit joint au bilan annuel d'activité un point sur les accidents et les incidents graves ayant eu lieu sur la plateforme.

M. Charritat (Aéroports de Paris) prend note et accepte cette demande. Il précise qu'il n'y a eu aucun incident grave à Pontoise-Cormeilles-en-Vexin sur la période.

*
* *

Au terme de la réunion, et sans autre point divers, M. le Président clôt la séance après avoir rappelé qu'une réunion du Comité Permanent se tiendra à la fin de l'année afin de travailler sur les sujets évoqués au cours de la présente Commission.

M. le Président tient également à féliciter l'ensemble des acteurs de la Commission pour la qualité des échanges et des travaux réalisés et souhaite que cet état d'esprit perdure aussi bien en comité permanent qu'en commission plénière.

Enfin, M. le Président cède la parole à Mme Annelis Gravier, nouvelle correspondante en charge du lien entre les acteurs locaux (élus, associations, usagers) de la plateforme et la Direction d'Aéroports de Paris, pour quelques mots de présentation.

La séance est levée à 20 heures 30.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général


Daniel BARNIER