

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

DE

L'AERODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE

*

* *

Procès-verbal des débats

Réunion du 15 décembre 2023

Etaient Présents

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

Professions aéronautiques

- . M. THIN – UAT (suppléant)
- . Mme ASCIONE- Aéroclub de l'Ouest Parisien
- . M. COUVELAIRE- L'Ascendant
- . M. VANRENTERGHEM – Aéroclub IPSA
- . M. MILWARD – Aston Fly (suppléant)
- . M. DESCHARREAUX – Hélichaéro
- . M. COUTURIER – Groupe ADP
- . M. DELATTE – Groupe ADP
- . Mme GALOPIN – Groupe ADP

Collectivités territoriales

- . M. BERQUET – CAVGP (maire de Châteaufort)
- . Mme DOUCERAIN -CAVGP (maire des Loges-en-Josas)
- . Mme AUROY – CAVGP (Maire de Toussus-le-Noble)
- . Mme KOLLANNSBERGER – SQY (pouvoir à Mme DOUCERAIN)
- . M. HOUILLON – SQY (Maire de Magny-les-Hameaux) suppléant
- . M. COYETTE – CA Paris Saclay - Villiers-le-Bâcle (suppléant)
- . Mme DUCROHET – Conseil régional d'Île-de-France (suppléante)

Associations

- . M. VALLI – ADVMC
- . Mme MARTIN – ADVMC (pouvoir à M. VALLI)
- . Mme FASTRE – APACH
- . Mme GIOBELLINA – UAPNRHVC
- . Mme THIBAUT – AVB (pouvoir à Mme GIOBELLINA)
- . M. MAUDUIT- ACCMH
- . M. DORET – AVB (pouvoir à M. MAUDUIT)
- . M. LELIEVRE - Gif Environnement
- . M. CARSAC- FNE Ile-de-France
- . Mme MICHEL – Vivre les Hauts de St Rémy (pouvoir à M. CARSAC)

Représentants des Administrations :

M. BOUNIOL, DGAC/DSAC

Mme LEBLOND, DGAC/DSAC

M. VEZIN, DGAC/DSAC

M. BREHMER, DGAC/DSNA

M. GALLOT, DTT 78

Chef d'escadron Mme GUILMOT (BGTA Toussus-le-Noble)

Cdt LE QUILLEUC (BGTA Toussus-le-Noble)

M. GALOT, DDT78

Invité / expert : M. SINEAU – BRUITPARIF

ORDRE DU JOUR

1. Approbation des PV des CCE du 24 novembre 2022 et du 10 mars 2023
2. Bilan d'activité de l'aérodrome
3. Avis de la CCE sur la formalisation des travaux en cours au sein d'un plan d'action (5 piliers)
4. Avancement des actions selon les 5 piliers :
 - Pilier 1 : L'objectivation des nuisances et la mesure des résultats (avis de la CCE sur les indicateurs de bruit retenus)
 - Pilier 2 : Le respect des trajectoires et des règlements particuliers
 - Pilier 3 : La modernisation des flottes
 - Pilier 4 : Etude de l'impact du rehaussement du tour de piste : résultats de l'expérimentation du 24 août 2023 (avis de la CCE sur la suite à donner)
 - Pilier 5 : La maîtrise de l'urbanisation
5. Avis de la CCE sur les modifications de trajectoires VFR de nuit liées à la suppression prochaine du VOR de Rambouillet
6. Points divers

Après vérification du quorum, M. Victor Devouge, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, ouvre à 14 heures la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

*
* *

1. Approbation des PV des réunions du 24 novembre 2022 et du 10 mars 2023

M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations ou corrections concernant les procès-verbaux des CCE du 24 novembre 2022 et du 10 mars 2023.

Concernant la CCE du 24 novembre 2023, M. Carsac (FNE IDF) fait part de son souhait de deux modifications de forme :

- En page 9, en 3.6 (Indicateur Global Pondéré de Bruit), rajouter un « donc » à la phrase suivante : «*Pour M. CARSAC, la finalité de l'indicateur moyenné de bruit est en fait de démontrer qu'il y a moins de bruit et donc que l'on peut augmenter le trafic.* ».

- Toujours en page 9, phrase suivante, remplacer : « *Il serait plus intéressant de travailler sur les nouveaux indices de bruit qui vont bientôt être appliqués à l'aérien.* » par « *Il faudrait suivre les recommandations du groupe de travail CNB ACNUSA dont les travaux viennent juste de débiter* ».

M. le Président accepte ces modifications. Puis il soumet les comptes-rendus au vote de la Commission qui les approuve à l'unanimité.

2. Bilan de l'activité de l'aérodrome

M. Delatte, Adjoint au Directeur de l'aérodrome du Bourget et des aérodromes d'aviation générale, souligne :

. Une baisse du trafic de -10 % en 2022. Le trafic s'établit à 149 714 mouvements (selon la modalité 1 « touch and go » = 2 mouvements).

. La baisse est plus accentuée pour le trafic IFR, vols aux instruments (-16 %), que pour le trafic VFR, vols à vue (-9 %).

. La baisse du trafic en 2023 se confirme.

Mme Giobellina (Union des Amis du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse) réitère son souhait d'avoir les statistiques de trafic par classes Calipso.

M. le Président indique que l'approche proposée (*cf point suivant*) répond à cette demande.

3. Avis de la CCE sur la formalisation des travaux en cours au sein du plan d'action (5 piliers)

M. le Président propose au Comité de formaliser dans un document synthétique l'ensemble des actions en cours autour de 5 piliers.

Ceci afin de structurer le déroulement des CCE, faciliter le suivi des actions et permettre ainsi une meilleure communication de la Commission.

Les 5 piliers sont :

1/ L'objectivation des nuisances et la mesure des résultats.

2/ Le respect des trajectoires et des règlements particuliers.

3/ La modernisation des flottes pour réduire le bruit à la source.

4/ Eloigner la nuisance : étude d'impact sur le relèvement des tours de piste.

5/ Maîtrise de l'urbanisation et information des acquéreurs et des locataires (cf relance du PEB).

M. le Président énumère rapidement les actions relevant de chacun des piliers (cf présentation pages 6 à 11).

Il précise que les actions formalisées dans chacun des 5 piliers feront l'objet d'un suivi en CCE et d'un approfondissement en comité permanent ou en groupe de travail ad hoc.

Puis il sollicite les questions ou observations des membres de la Commission :

→ **Questions et observations**

- Les hélicoptères : M. Descharreaux (Helixaéro) s'étonne que les hélicoptères ne soient pas mentionnés dans les mesures relevant des 5 piliers. Il précise que sa société est équipée d'hélicoptères parmi les moins bruyants du marché (Cabri) qui pourraient, par exemple, fonctionner sans limitation à l'essence sans plomb au titre du pilier 3. Sa société a fait beaucoup d'efforts pour limiter le bruit (déport à Etampes, utilisation des simulateurs de vols...) et les hélicoptères pourraient être aussi intégrés dans un référentiel sonore.

M. le Président et M. Couturier (Groupe ADP) sont tout à fait partisans d'associer davantage les hélicoptères pour les prochaines étapes. C'est l'intérêt de tous.

M. Thin (UAT) souligne que l'expérimentation en distribution d'essence sans plomb est ouverte à tous sans distinction. S'il y a actuellement un problème d'accessibilité de la station aux hélicos, cet obstacle ne devrait être que temporaire. Il propose de rencontrer M. Descharreaux à ce sujet.

Sur la question des indicateurs de bruit adaptés aux hélicoptères, la DGAC reconnaît que les réflexions en cours n'ont pas encore abouti. Le sujet des hélicoptères est un sujet assez complexe. M. Descharreaux (Hélicoptères) indique qu'il existe déjà un référentiel des niveaux sonores par hélicoptère qui mériterait sans doute d'être travaillé.

- L'ouverture à d'autres sujets : Si Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) trouve très utile la formalisation des travaux proposée, elle attire toutefois l'attention sur le fait qu'il ne faudrait pas s'empêcher de travailler sur d'autres points qui sortiraient du cadre mais qui intéresseraient l'avenir de l'aérodrome (ex : projet de douane, ouverture de lignes commerciales, sujets qui dans le passé n'avaient pas été soumis à la Commission).

→ **Vote de la Commission** : Au terme de la discussion, M. le Président soumet au vote de la Commission le plan d'action ainsi formalisé.

Le plan d'action est adopté à l'unanimité.

4. Avancement des actions selon les 5 piliers.

4.1. Pilier 1 : objectivation des nuisances et mesure des résultats

- Mme Leblond (DGAC/DSAC) fait un bilan des indicateurs qui seront suivis par bloc de suivi :

- suivi d'activité ;
- suivi du respect des restrictions ;
- suivi d'amélioration des flottes ;
- suivi du niveau de bruit.

(cf le détail des indicateurs proposés par bloc de suivi pages 14 à 16 de la présentation).

A noter en particulier pour le suivi de l'amélioration des flottes, la prise en compte dans un premier temps des 100 avions effectuant le plus grand nombre de mouvements (73 % des mouvements de la plateforme).

Des indicateurs suivront la répartition des mouvements par classe Calipso.

- Puis M. Sineau (Bruitparif) fait un focus sur le suivi du niveau de bruit :

Il présente les nouveaux déploiements de stations de mesure de Bruitparif : une nouvelle station à Magny-les-Hameaux (juillet 2023), l'autre à Gif-sur-Yvette (août 2023). Ces nouvelles stations produiront des données exploitables courant 2024.

Puis il présente les tableaux de résultats obtenus à partir des données de la station permanente de Villiers-le-Bâcle (ferme de Voisins-le-Thuit) installée depuis 2015.

Ces tableaux présentent le nombre de mouvements d'avions qui dépassent un certain niveau de bruit durant une période donnée. Cet indicateur est exprimé en L_{max} (niveau de bruit maximum atteint par l'aéronef), par plage de 3dB. Certains tableaux de résultats sont également exprimés en indicateurs énergétiques (L_{den} et L_{Aeq}) en moyenne annuelle.

(cf le détail des tableaux de résultats pages 20 à 29 de la présentation)

A noter les principales conclusions :

- Un niveau de bruit moyen en L_{den} stable, inférieur à la limite réglementaire de 55 dB(A) mais supérieur à l'objectif qualité de l'OMS de 45 dB(A).
- Une tendance à la hausse du nombre d'événements sonores par jour depuis 2015 qui est passé de 95 en 2015 à 128 en 2023.
- Le nombre de vols les plus bruyants par jour (L_{max} ≥ 68 dB(A)) a diminué depuis 2015 en valeur absolue (de 15 à 13/jour) et en proportion (de 16 % à 10 %). Cette baisse en proportion s'expliquant aussi par un nombre total de vols par jour plus important.
- L'augmentation du nombre d'événements sonores aériens sur la période (2015-2023) concerne principalement les plages de L_{max} entre 50 et 65 dB(A).

→ **Questions et observations**

Sont intervenus successivement dans la discussion :

- M. Milward (Aston Fly) pour demander un écrêtement des vols commerciaux en transit qui sont comptabilisés par Bruitparif puisque ces vols ne sont pas du ressort des usagers de l'aérodrome de Toussus.

- Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) s'étonne que lors du bilan d'activité on mentionne une baisse du trafic en 2023 alors que Bruitparif relève une augmentation tendancielle des pics de bruit. Par ailleurs, Mme Doucerain réitère sa demande d'une station permanente au niveau des Loges-en-Josas puisque Bruitparif avait reconnu en 2012 que cette commune était impactée à la fois par le trafic IFR et VFR de Toussus.

□ M. le Président répond aux deux premières interventions :

Les événements sonores peuvent être plus nombreux que le nombre de mouvements de l'aérodrome du fait de la méthode de comptage des avions en tours de piste et du passage des avions commerciaux en transit.

Du point de vue des riverains, donc de la gêne sonore, que le bruit vienne d'un avion de Toussus ou d'un avion en transit importe peu. Mais il serait effectivement souhaitable que l'on puisse identifier avec plus de précision la part du bruit en provenance des avions basés à Toussus pour mieux mesurer l'effet des mesures prises.

□ M. Valli (ADVMC), partant d'un relevé personnel attestant d'une bonne correspondance entre les données de Bruitparif et celles de FlightAware, souhaiterait que soit travaillée l'automatisation des correspondances entre les données de bruit de Bruitparif et les données des aéronefs de FlightAware.

Pour M. Carsac (FNE IDF), le mieux serait ensemble, de façon officielle, avec les précautions qui s'imposent, de travailler le sujet avec la DGAC qui dispose des informations. C'est une action à faire dans un souci de transparence.

Mme Ascione (AOP) dénonce la mise en ligne sur le site de l'Alliance des aéronefs supposés contrevenants sur le fondement de données inexactes, comme cela est arrivé pour son propre avion.

M. Milward (Aston Fly) indique qu'il est favorable aux indicateurs proposés à condition qu'on ne tombe pas dans une forme de « name and shame » qui serait d'ailleurs en infraction avec la loi Informatique et Libertés.

□ M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) constate depuis 2020 de plus en plus d'avions de ligne, tard le soir et tôt le matin. Par ailleurs, si l'on retient l'objectif de l'OMS de 45 dB(A), qui est un objectif de « santé publique » et non de qualité, on constate une augmentation de la fréquence des pics de bruit au-dessus de cette limite.

□ M. Sineau (Bruitparif) répond sur les points suivants :

- Pour améliorer le *matching* entre les pics de bruit et les trajectoires et données des aéronefs, il faudrait effectivement une autorisation de la DGAC, les solutions privées de type Flightradar ou Flightaware n'étant pas assez robustes. Cela étant, l'influence des gros porteurs sur les résultats sonores de Toussus, en particulier la nuit, reste tout de même marginale. La DGAC indique que le partage de données de trajectoires se heurte à des problématiques de RGPD.

- Sur la localisation des stations de mesure : la décision d'implanter deux stations à Magny-les-Hameaux et à Gif-sur-Yvette avait été prise collégalement en comité permanent. La station ADP à Jouy-en-Josas peut donner des informations sur les Loges-en-Josas. Il faut savoir aussi qu'une station de mesure représente un coût d'investissement, de maintenance et d'exploitation des résultats.

- De façon plus générale, sur l'amélioration des indicateurs, Bruitparif est favorable à la construction d'un indicateur à points qui permet un meilleur suivi des résultats dans le temps. C'est peut-être un sujet à travailler en comité permanent.

□ M. Valli (ADVMC) et M. Mauduit (ACCMH) sont favorables aux indicateurs proposés mais à condition de ne pas perdre de vue la finalité du dispositif : réduire de façon effective les nuisances subies par les riverains.

□ **Vote de la Commission**

Au terme de la discussion, M. le Président soumet au vote les indicateurs de bruit retenus qui sont approuvés par la Commission (tous les votes pour sauf une abstention).

Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) expose la raison de son abstention : l'absence d'une station de mesure aux Loges-en-Josas.

4.2. Pilier 2 : Le respect des trajectoires et des restrictions

Les points abordés ont été les suivants :

- Le guide pédagogique

Une version papier du guide est en cours de diffusion sur le terrain de Toussus (quelques exemplaires fournis en séance).

Une démarche spécifique est par ailleurs en cours en direction des usagers propriétaires privés.

- L'installation des feux à éclats

- Feu n°2 (Villiers-le-Bâcle) : la société Orange doit intervenir pour régler la fréquence du feu déjà installé.

- Feu n°1 (Magny-les-Hameaux) en fin de vent arrière : face à la difficulté à tirer un câble d'alimentation, le principe d'une installation autonome avec panneau solaire a été choisi. Le chiffrage est en cours.

- Feu n°3 (Toussus-le-Noble) en début de vent arrière : la solution doit être revue car la zone ZPNAF n'autorise pas l'installation d'un mât avec un socle en béton. La solution doit être revue en comité permanent.

- Bilan des manquements notifiés, les sanctions ACNUSA, les contrôles GTA.

Le gros des manquements concerne les tours de piste Calipso les week-ends et jours fériés.

- Vitesses et cercles bleus : contrôles de la DSAC Nord

Depuis le 1^{er} avril 2022, la DSAC Nord dispose d'un outil de détection automatique des vitesses et des intrusions dans les cercles bleus.

Sur 2022 et 2023, le nombre de dossiers détectés a baissé de -25 %.

Le nombre de PVI transmis en commission de discipline reste par contre stable.

- Les restrictions des vols hélicoptères

Les restrictions des vols hélicoptères portent sur les vols d'entraînement et touristiques les samedis, dimanches et jours fériés.

On observe une poursuite de la baisse des mouvements sur les plages contraintes, alors même que l'effet de report sur les autres plages est limité.

(Pour le détail des points abordés, voir la présentation pages 31 à 39)

→ *Questions et observations*

- Mme Doucerain soumet le cas particulier du Château des Côtes qui accueille des enfants malades et qui est survolé à 21 heures par des avions. Un courrier a déjà été envoyé à ce sujet.

M. Bouniol (DGAC/DSAC) répond que le dossier est en cours d'analyse. La trajectoire nominale des vols IFR étant à 80 mètres du Château des Côtes, il est a priori très compliqué de pouvoir apporter une solution. Par contre, M. Bouniol s'engage à traiter le cas des vols VFR qui survolent le Château.

- M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) demande s'il est possible d'avoir les statistiques et les chevelus concernant les zones bleues selon une périodicité régulière de façon à pouvoir renseigner et répondre aux riverains qui se plaignent.

M. Vezin (DGAC/DSAC) répond sur le principe favorablement à la demande de chevelus sans pouvoir s'engager aujourd'hui sur la périodicité de communication.

- M. Milward (Aston Fly) souligne la baisse significative des intrusions dans les cercles bleus. C'est un point très positif qui est la conséquence de mesures « draconiennes » prises au sein d'Aston Fly pour réduire ces manquements. M. Vanrenterghem (Aéroclub IPSA) indique que les aéroclubs ont également défini des procédures strictes pour réduire les manquements des pilotes.

4.3. La modernisation des flottes

- Plan d'équipement en silencieux

Présentation par M. Thin (UAT) :

La campagne 2023 vise à équiper en silencieux les derniers avions non équipés évoluant en tours de piste, soit 29 avions dont 14 d'aéroclubs et 15 avions d'une école professionnelle (Aston Fly).

Les structures professionnelles auto-financent l'investissement tandis que les aéroclubs sont aidés par des subventions.

L'impact au plan sonore sera significatif puisque la flotte concernée par l'opération (29 avions) progressera d'une classe et demie Calipso.

Actuellement 39 % des avions de la flotte sont équipés. Tous les équipements ont été commandés et normalement doivent tous être montés fin du 1^{er} trimestre 2024.

- Expérimentation Essence sans plomb

Présentation par M. Thin (UAT) :

L'expérimentation d'une station d'avitaillement en essence sans plomb a commencé depuis deux mois et semble donner satisfaction aussi bien aux usagers qu'à Total.

Cette initiative contribue positivement à un cercle vertueux car elle incite à la modernisation des flottes en vue de disposer de moteurs récents pouvant fonctionner au sans plomb.

(Pour le détail des points abordés, voir la présentation pages 40 à 43)

→ Questions et observations

- M. Couturier (Groupe ADP) souligne que l'essence sans plomb, du fait de son prix, permet de donner des marges de manœuvre aux aéroclubs pour renouveler leur flotte. Le groupe ADP envisage de généraliser ce type de station sur ses dix aérodromes de la Région Parisienne.

Par ailleurs le fonds alimenté par la Région et ADP va permettre de compléter le dispositif en silencieux et surtout de financer le remplacement des hélices qui contribuent à 30 % au bruit d'un avion. M. Thin (UAT) complète en précisant que le gain acoustique attendu d'un échappement silencieux et d'une hélice silencieuse peut être supérieur à la somme des gains de chacun des équipements respectifs installés séparément.

- Un débat s'engage sur le gain acoustique attendu de l'équipement en silencieux de la flotte des 29 avions. Les associations (M. Carsac, M. Valli) font valoir que le gain attendu de 3 dB(A) n'est pas suffisant pour être perceptible de façon significative par les riverains. Il faut au moins un gain de 10 dB(A).

M. le Président souligne que c'est le cumul de mesures à 2 ou 3 dB(A) (silencieux + hélice + relèvement de l'altitude de survol) qui devrait permettre d'atteindre un gain acoustique intéressant.

- M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) relève dans cette affaire que les riverains, via les collectivités locales, se sont investis pour financer l'amélioration des flottes. Il demande confirmation que l'équipement des 29 avions serait réalisé fin du 1er trimestre 2024.

M. Milward (Aston Fly) tient à préciser que plus de la moitié de la flotte des 29 avions est financée par un privé sur ses fonds propres sans aucune aide. Aston Fly a d'ores et déjà équipé 6 avions, 5 supplémentaires le seront début 2024 et le solde, 4 avions, devrait l'être au 1^{er} trimestre si le fabricant respecte ses délais.

- Evolution de l'arrêté Calipso à venir.

Mme Leblond (DGAC/DSAC) précise deux points :

- La sortie très prochainement de l'arrêté Calipso révisé qui prévoit la création d'une classe A+ à partir d'un IP 90.

- En fonction des résultats obtenus du plan d'action, l'éventualité d'une étude en comité permanent d'une évolution des restrictions.

4.4. Etude sur le rehaussement de circuit de piste.

Le bilan se fait en deux temps :

Bilan sur la faisabilité technique du relèvement de la hauteur des circuits :

(Cf. la présentation détaillée en annexe de la DGAC)

Principales conclusions apportée par M. Bouniol (DGAC/DSAC) :

- Pas de difficulté majeure en termes de pilotabilité.

- Le fait de monter plus haut entraîne une diminution du temps de palier en vent arrière. Cela augmente à ce moment-là la charge de travail du pilote qui doit gérer le changement de configuration, appeler la radio, et préparer son avion à la descente.

- L'augmentation du temps de montée avec une vision dégradée nécessite une plus grande précision de pilotage. Elle augmente aussi le risque de rattrapage en montée entre un avion lent et un avion plus rapide qui serait derrière.

- Le fait de débiter la descente en vent arrière et de piloter le plan va nécessiter une petite adaptation des pilotes.

M. Bouniol (DGAC) signale que les résultats auraient sans doute été un peu meilleurs si la température lors de l'expérimentation avait été plus basse puisque, lorsque la température est élevée, les avions montent plus lentement.

Bilan de la campagne de mesures faite par Bruitparif

Cf. la présentation détaillée en annexe de M. Sineau (Bruitparif).

M. Sineau précise les conditions de l'expérimentation (choix de localisation des 6 stations temporaires) et justifie le choix de n'utiliser que le L_{Amax} par souci de conserver le maximum d'événements sonores.

Principales conclusions :

Pour le tour de piste :

Tous QFU confondus : réduction du niveau sonore pour Voisins-le-Thuit (-3 dB) et Magny-les-Hameaux (-4,6 dB) qui sont directement sous les trajectoires.

Pour les autres sites, les résultats sont contrastés selon le QFU avec des réductions ou des hausses du niveau sonore.

Pour le retour Sierra : certains sites ne sont pas concernés (Voisins-le-Thuit, Magny-les-Hameaux, Châteaufort), une réduction à Gif-sur-Yvette (-1 dB) et une augmentation pour Cressely et Villiers-le-Bel (+1 dB).

Pour le trafic moyen usuel : L'évaluation sur la base du trafic moyen usuel dans chaque QFU donne des résultats similaires :

Réduction de -4 dB(A) pour les sites directement sous les trajectoires (Voisins-le-Thuit, Magny-les-Hameaux)

Réduction de -1 dB(A) pour le site sous l'arrivée Sierra (Gif-sur-Yvette)

Augmentation faible de 0,5 dB(A) pour les autres sites (Châteaufort, Cressely, Villiers-le Bâcle).

Les suites de l'étude

M. Brehmer (DSNA) souligne que la poursuite du projet nécessitera une adaptation du dispositif de circulation aérienne de l'aérodrome avec un rehaussement de l'ensemble des étages supérieurs utilisés pour tenir compte des trafics des grands aéroports parisiens.

Cette étude ne pourrait commencer qu'après les Jeux Olympiques de 2024.

La question des suites à donner à ce projet de relèvement des altitudes à 1 500 pieds est ensuite discutée par le Comité.

Questions et observations

Les résultats de l'étude suscitent perplexité et de nombreuses interrogations parmi les membres de la commission, en particulier sur les points suivants :

- Sur la robustesse des résultats : Bruitparif reconnaît que l'analyse a porté inévitablement sur un volume défini de passages (environ 400). C'est pour cela que les résultats indiqués comportent un intervalle de confiance. Compte tenu des multiples paramètres pouvant faire varier les résultats (conditions météorologiques, variabilité des appareils, dispersion des trajectoires, etc.), seule une étude portant sur une période plus longue pourrait permettre de mieux garantir la robustesse des résultats.

- Sur les effets possiblement pervers d'un relèvement de l'altitude du circuit de piste : comment être sûr que l'allègement du bruit à certains endroits ne va pas

s'accompagner d'un report des nuisances à d'autres ? (Mme Doucerain, M. Houillon, Mme Ducrohet, M. Coyette) Cette inquiétude prend appui sur l'absence de capteur à certains endroits (Les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas), l'importance de l'intervalle de confiance dans d'autres (Cressely), l'éventuelle révision des trajectoires du fait de l'étude de sécurité, ou encore les départs en 07 qui risquent de faire encore plus de bruit sur Villiers-le-Bâcle.

- Sur l'intérêt du relèvement au regard de la faiblesse des résultats, deux points de vue s'expriment :

Les associations et les élus expriment leurs réticences ou leur perplexité compte tenu du faible allègement sonore obtenu, de l'importance des études induites de rehaussement de la TMA, ou des incertitudes sur les possibles effets pervers du relèvement. Pour les usagers, il faut au contraire inclure le relèvement du circuit de piste dans le « cocktail » des autres mesures et c'est par un effet « cumulatif » que l'on parviendra à des gains acoustiques significatifs. Pour le groupe ADP, il faut aller au bout de l'analyse, pour ne pas avoir le regret plus tard d'avoir omis une mesure positive.

□ **Vote sur le rehaussement du circuit de piste**

Dans ce contexte, M. le Président propose de poursuivre l'étude de sécurité sur l'agencement des espaces et, dans le même temps, d'analyser plus avant les résultats obtenus pour tenter d'identifier et expliquer plus précisément les impacts des différents facteurs.

Puis M. le Président soumet cette décision d'étude complémentaire au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (pas de voix contre, 7 abstentions, le reste des voix pour).

4.4b. Remontée de la pente ILS

M. Brehmer (DSNA) indique que la dernière étape, la phase de contrôle de conformité en vol, est prévue pour le début de l'année 2024.

Si tout est conforme, la décision sera prise par la DSAC à la mi-février.

Mme Galopin (Groupe ADP) précise que Aéroports de Paris a été sollicité pour ce rehaussement de pente (pour le PAPI, indicateur de piste). La remontée a été faite pour la mise en service.

4.5. Maîtrise de l'urbanisation : révision du PEB

Mme Leblond (DGAC/DSAC) précise que le groupe de travail, qui a pour objectif de définir la méthodologie de mise en œuvre des « évaluations environnementales » nécessaires dans le cadre des révisions de PEB, a tenu 3 réunions.

Les travaux du groupe devraient en principe aboutir en début d'année 2024 et le processus de révision des PEB pourra être lancé à partir de là.

M. Carsac (FNE IDF) souligne que, dans le cadre de cette révision, le point fondamental est de se mettre d'accord sur le niveau du trafic futur et la composition des flottes.

5. Les modifications des trajectoires VFR de nuit liées à la suppression prochaine du VOR de Rambouillet (avis)

Du fait des évolutions technologiques avec la généralisation de la navigation par satellite, la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) a mis en place un plan pour supprimer progressivement les installations au sol (balises), et notamment le VOR de Rambouillet à l'automne 2024.

La présentation du projet est faite par M. Bouniol (DGAC/DSAC)

(cf pages 58 à 72 de la présentation).

M. Bouniol précise notamment le volume du trafic des vols VFR de nuit : 3 200 mouvements par an dont 2 100 tours de piste et 1 100 mouvements de navigation.

Le tour de piste de nuit ne sera pas modifié.

Les nouvelles trajectoires de navigation évitent les cercles bleus et les zones fortement urbanisées.

La phase d'expérimentation commencera début février, l'analyse et le retour d'expérience se feront au printemps 2024.

L'arrêt du VOR de Rambouillet interviendra à l'automne 2024.

→ *Questions et observations*

- M. Lelièvre (Gif Environnement) s'insurge contre l'afflux de circulation aérienne la nuit qui se fera sur le point Sierra.

M. le Président indique qu'il n'y a pas d'augmentation du trafic de nuit. Il y a juste des nouvelles trajectoires qui éviteront les ronds bleus et les secteurs fortement urbanisés.

- M. Valli (ADVMC) demande confirmation que ce changement technique n'entraînera pas d'augmentation du trafic VFR de nuit.

M. Bouniol (DGAC/DSAC) confirme qu'il n'y aura aucune augmentation du trafic lié au changement de trajectoires. Les nouvelles trajectoires concernent 1 100 mouvements. 800 mouvements passeront aux environs du point Sierra.

M. Milward (Aston Fly) indique que son Ecole de formation a pris l'engagement de plafonner le nombre d'élèves formés à Toussus.

- M. Carsac (FNE IDF) regrette que les cartes des nouvelles trajectoires n'aient pas été communiquées aux membres de la Commission avant le vote de façon à pouvoir être étudiées. En conséquence, il s'abstiendra lors du vote.

→ **Vote de la Commission sur les modifications de trajectoires VFR de nuit.**

M. le Président précise que le projet avait été présenté au dernier comité permanent et qu'il repassera devant cette instance après la phase d'expérimentation.

Le projet d'expérimentation est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (15 pour, 9 abstentions, 1 contre).

6. Points divers

- La modulation des redevances et des loyers : Où en est-on ? La décision devait intervenir début 2024. (Mme Giobellina – UAPNRHVC)

La modulation des redevances et des loyers est un engagement du Groupe ADP qui sera tenu. Il y a un peu de retard, compte tenu notamment des discussions menées avec le CRA Ile-de-France à ce sujet. Une date plus précise sera communiquée ultérieurement (M. Couturier – Groupe ADP)

• Le plafonnement du trafic de Toussus : *il conviendrait de modifier l'arrêté qui fixe le plafond d'activité à 180 000 mouvements par an sur Toussus afin d'éviter d'annuler les efforts faits pour diminuer le bruit.* (Mme Fastré – APACH)

Il n'est pas prévu de modifier cet arrêté mais les statistiques montrent au contraire que le trafic est plutôt en baisse ces dernières années. (M. le Président).

*

* *

Sans autre point divers, et après avoir remercié les membres pour leur participation, M. le Président lève la séance à 18 heures.

Le président de la CCE



Victor DEVOUGE

Secrétaire général de la préfecture des Yvelines