

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE
L'AERODROME DE PARIS-SACLAY-VERSAILLES

*
* *

Procès-verbal des débats

Réunion du 23 octobre 2024

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

- . M. BARRAUD – Préfecture-Directeur de la Réglementation et des Collectivités Territoriales
- . Mme MAGNE – Préfecture – Bureau de l'Environnement et des enquêtes publiques
- . Mme TERSIER – Préfecture – Bureau de l'Environnement et des enquêtes publiques

Professions aéronautiques

- . M. COUTURIER – Groupe ADP
- . M. DELATTE – Groupe ADP
- . M. KADDOUCH (+ pouvoir de Mme GALOPIN) – Groupe ADP
- . Mme ASCIONE – ACOP
- . M. TRIMAILLE – Trimaille Aéro Formation
- . M. THIN – UAPSV
- . M. VANRENTERGHEM – Aéroclub IPSA
- . M. MILWARD – Astonfly (suppléant)
- . M. COUVELAIRE – L'Ascendant

Collectivités territoriales

- . M. BERQUET – CAVGP (Maire de Châteaufort)
- . Mme DOUCERAIN – CAVGP (Maire des Loges-en-Josas)
- . Mme AUROY – CAVGP (Maire de Toussus-le-Noble)
- . M. CURTI – CAVGP (Adjoint au maire de Jouy-en-Josas)
- . M. HOUILLON – SQY (Maire de Magny-les-Hameaux) suppléant
- . M. COYETTE – CA Paris Saclay - Villiers-le-Bâcle (suppléant)
- . Mme DUCROHET – Conseil régional (suppléante) (+ pouvoir de Mme ROSETTI CD 78)

Associations

- . M. VALLI – ADVMC
- . Mme MARTIN – ADVMC
- . Mme FASTRE – APACH et Yvelines Environnement
- . Mme GIOBELLINA – UAPNRHVC
- . Mme THIBAUT – AVB
- . M. DORET – AVB
- . M. MAUDUIT- ACCMH
- . M. LELIEVRE – Gif Environnement
- . M. CARSAC – FNE Île-de-France
- . Mme MICHEL – Vivre les Hauts de St Rémy

Experts/Invités :

M. BOUNIOL – DGAC/DSAC
Mme LEBLOND – DGAC/DSAC
Mme LASERRE – DGAC/DSAC
M. BREHMER – DGAC/DSNA
Mme BOULAY – Groupe ADP
Mme LEROY – Groupe ADP
Adjt LANGEVIN - BGTA Toussus-le-Noble
Mme RIVIERE – BGTA Toussus-le-Noble
M. GALLOT – DDT 78
M. GOUPIL – DDT 78
M. SINEAU – BRUITPARIF
M. GABOULEAUD – ACNUSA (Secrétaire Général)

Ordre du jour

- Approbation du PV de la réunion du 15 décembre 2023.....	4
- Bilan de l'ACNUSA 2023 et premiers éléments pour 2024.....	4
- Bilan de l'activité de l'aérodrome.....	5
- Dossiers soumis à la CCE pour information et avis.....	6
• Avis de la CCE sur la modification de la procédure IFR.....	6
• Avis de la CCE sur le rehaussement du circuit de piste (pilier 4 du plan d'action).....	6
• Information de la CCE sur la modification de la procédure VFR de nuit.....	15
- Bilan des indicateurs et des contrôles (plan d'action – piliers 1 & 2).....	9
- Avancement du plan d'actions.....	11
• Pilier 2 : respect des trajectoires et des restrictions.....	11
• Pilier 3 : Modernisation des flottes.....	12
- Information sur la révision de l'arrêté Calipso.....	12
- Bilan de la campagne d'équipement 2023 (UAT).....	12
- Campagne financée par IDF-ADP.....	13
- Modulation des redevances / baux.....	14
- Bilan de l'utilisation de l'essence sans plomb/nouveaux avions des aéroclubs.....	14
• Pilier 4 : Rehaussement des trajectoires – Remontée de la pente ILS.....	14
- Questions diverses.....	15

Après vérification du quorum, M. Victor Devouge, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, ouvre à 14 heures 30 la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

*

- Approbation du PV de la réunion du 15 décembre 2023

M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations ou corrections concernant le procès-verbal de la précédente CCE.

M. Carsac (FNE IDF) fait part de son souhait de supprimer « au moins » dans son intervention page 10, premier paragraphe. La phrase deviendrait alors : « *Il faut un gain de 10 db(A)* ».

M. le Président accepte cette modification. Puis il soumet le compte rendu ainsi modifié au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

- Bilan de l'ACNUSA 2023 et premiers éléments pour 2024

M. Gabouleaud, Secrétaire Général de l'ACNUSA présente les éléments clés du rapport annuel 2023 de l'ACNUSA.

Ont été abordés les points suivants :

- Les éléments de contexte de l'année 2023 ;
- Les manquements relevés ;
- Les recommandations principales de l'ACNUSA ;
- Les chiffres clés de la gestion de l'ACNUSA.

- Concernant l'Aviation Légère, il est précisé que l'ACNUSA a produit en 2020 un rapport sur l'Aviation Légère qui est publié sur son site. En 2024, au titre de sa mission de prévention, en concertation avec la FFA, l'ACNUSA a réalisé une fiche pédagogique de façon à prévenir les risques de manquements les plus souvent constatés.

- Concernant l'Aéroport de Paris-Saclay-Versailles, sont ensuite détaillés, pour les années 2023 et 2024, les résultats des jugements rendus, ainsi que le nombre de poursuites transmises à l'ACNUSA pour 2024.

(Pour une analyse détaillée des points abordés lors de cette présentation, cf les planches de présentation de l'intervention de M. Gabouleaud en annexe).

En conclusion de son intervention, M. Gabouleaud précise que la Haute Autorité est actuellement dans l'attente de la nomination de son Président. L'ACNUSA dispose aujourd'hui d'une Présidente par intérim qui ne peut juridiquement tenir des séances en mode juridiction.

→ **Questions de la Commission**

• **Demandes de précision sur les dossiers 2024**

- *Sur la distinction dossiers examinés et dossiers suivis (M. Houillon)* : 30 dossiers ont été jugés par le collège en 2024 (dont 17 ont été sanctionnés et 13 non sanctionnés) ; et il y a, à ce jour, 23 dossiers suivis, c'est-à-dire en cours d'instruction et qui pourront, selon leur état d'avancement, être jugés en 2024 ou les années ultérieures.

-*Sur les motifs qui expliquent que certains dossiers ne donnent pas lieu à sanction (M. Mauduit) : Les pilotes poursuivis sont invités par l'ACNUSA à s'expliquer : il se peut, par exemple, que des déviations de trajectoire s'expliquent par des instructions du contrôle aérien ou des raisons météorologiques, etc. Il peut y avoir également une erreur matérielle concernant la classification acoustique d'un aéronef dans la base de données, erreur qui est ensuite corrigée en fonction des preuves produites et qui fait que le vol n'est plus en infraction.*

- *Les modalités de nomination du Président de l'ACNUSA (M. Houillon)*

Le Président de l'ACNUSA est nommé par le Président de la République après avis du Sénat et de l'Assemblée Nationale (article 13 de la Constitution).

- Bilan de l'activité de l'aérodrome

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

- Une grande stabilité du trafic en 2023 vs 2022, selon la méthodologie de comptage historique (1 tour de piste = 1 mouvement). En effet, le trafic total en 2023 s'établit à 118 810 mouvements (vs 118 924 mouvements en 2022).

Selon la méthodologie actuelle (1 tour de piste = 2 mouvements), on note même une légère baisse par rapport à 2022 puisque le trafic total est de 146 442 mouvements en 2023 (vs 149 714 mouvements).

- La répartition du trafic par type d'aéronef montre que le trafic de l'aérodrome est essentiellement constitué de vols avions VFR (à vue). L'inflexion à la baisse du trafic concerne les vols de formation IFR. Le trafic hélicoptères enregistre une baisse de -9 %.

→ Questions et observations

- *L'évolution tendancielle du trafic* : Pour M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux), la référence à 2019 dans l'historique des mouvements est trompeuse. Elle induit une baisse tendancielle du trafic alors que si l'on considère une période plus longue, on observe plutôt une augmentation (depuis 2008).

Mme Ascione (AOP) fait remarquer que le trafic de l'aérodrome est toujours en dessous du plafond de l'arrêté.

M. Milward (Astonfly) observe pour sa part plutôt des départs de la plateforme de certains usagers du fait de la complexité des réglementations de la plateforme.

- *Les vols de simulation* : Mme Giobellina (UAPNRHVC) interroge les usagers sur l'utilisation faite sur la plateforme des simulateurs de vol et de leur influence sur le trafic.

M. Trimaille (Trimaille Aéro Formation), dont l'aéroclub utilise un simulateur, précise que, pour la formation qualification aux vols aux instruments, sur 45 heures de travail requises, 30 heures sont faites sur simulateur.

M. Milward (Astonfly) complète en indiquant qu'Astonfly utilise depuis six ans trois simulateurs. Les gains en tours de piste sont surtout à attendre des aéroclubs non équipés. Pour une licence de pilote privé (PPL), 5 heures de simulation sont autorisées.

Mme Ascione (ACOP) ajoute que son aéroclub ainsi que l'aéroclub Air France viennent chacun de s'équiper d'un simulateur. Le simulateur de l'ACOP est ouvert aux autres aéroclubs. Le coût d'acquisition d'un simulateur est d'environ 200 K€, hors entretien.

- M. Mauduit (ACCMH) demande des précisions sur la répartition du trafic par type de vol ainsi que selon la classification Calipso des avions. M. le Président indique qu'il sera répondu à cette question dans les points suivants.

- Dossiers soumis à la CCE pour information et avis

• Avis de la CCE sur la modification de la procédure IFR

Présentation par M. Brehmer (DSNA).

Le projet présenté s'inscrit dans le cadre de l'évolution des équipements permettant aux aéronefs de suivre des trajectoires satellitaires (avec suppression des moyens classiques de radionavigation au sol).

3 procédures de départ sont modifiées.

Les modifications consistent simplement à remplacer dans la description de chacune des trajectoires la balise au sol par un point satellitaire situé au même endroit et à créer des repères GPS sans aucune modification des précédentes trajectoires. Ce projet est donc sans incidence sur les populations survolées.

Les cartes des trois procédures modifiées sont successivement présentées à la Commission.

→ Questions et observations

- *Risque de concentration des nuisances* : M. Carsac (FNE IDF) attire l'attention de la Commission sur le risque de concentration des nuisances sur les mêmes populations du fait de la précision accrue des trajectoires par ce guidage satellitaire. Par ailleurs, par rapport aux balises fixées au sol, les trajectoires satellitaires peuvent être modifiées simplement par mises à jour.

Cette assertion est vivement contestée par les usagers qui font observer que ce projet, en l'occurrence à Toussus, sera sans conséquence pour les populations survolées du fait : des hauteurs des trajectoires à plus de 3 000 pieds qui les rendent imperceptibles aux riverains survolés, du volume de trafic IFR limité, du caractère inchangé des trajectoires et du meilleur respect des hauteurs permis par la navigation satellitaire. M. Milward tient à préciser que les repères GPS ancrés au sol sont parfaitement définis et publiés par la DGAC. A l'époque des VOR, les trajectoires pouvaient aussi être modifiées par mise à jour.

- *Mme Thibault (AVB) demande des précisions sur la raison de ce changement et sur son coût* : M. Brehmer (DSNA) souligne que 100 % des procédures vont devenir satellitaires. Ces nouveaux moyens de navigation s'inscrivent dans la politique de modernisation. Quant au financement, la DGAC assume les coûts de démantèlement des balises et les coûts en ressources humaines de développement des procédures et les usagers financent la maintenance du système via les abonnements aux systèmes satellitaires.

→ Vote sur le projet de modification des procédures de départ.

Le projet de modification des procédures de départ est soumis au vote de la Commission qui l'approuve à la majorité (1 abstention, pas de vote contre)

• Avis de la CCE sur le rehaussement du circuit de piste (pilier 4 du plan d'action)

Mme Leblond (DSAC) indique que conformément à ce qui avait été convenu à la dernière CCE une étude complémentaire des résultats recueillis par BruitParif a été réalisée par la DSAC, avec l'appui des acousticiens de la DGAC et de la junior entreprise de l'ENAC.

Cette étude complémentaire a permis de détecter une erreur dans les résultats présentés lors de la CCE de décembre 2023, du fait de l'inversion d'une étape lors d'un des

vols (inversion de QFU). L'étude a également permis d'approfondir les critères qualitatifs permettant de mieux expliquer les résultats.

M. Sineau (BruitParif) présente à nouveau les résultats prenant en compte les données corrigées (résultats par QFU et retour Sierra) de chacun des 6 points de mesure de bruit.

Puis il fournit une synthèse (moyenne pondérée) prenant en compte les estimations de trafic pour chaque QFU pour chacun des points de mesure de bruit.

(cf les résultats pages 45 à 51 du document de présentation)

Mme Leblond (DSAC) poursuit en présentant la partie de l'étude portant sur les paramètres pouvant influencer le niveau sonore perçu par les riverains.

Trois facteurs essentiels ont été retenus dans l'ordre de leur niveau d'impact : le régime moteur (montée, palier, descente), l'altitude, et l'effet de masquage en latéral (relief, constructions, végétation).

Ces paramètres peuvent intervenir en positif ou en négatif. Les effets de la combinaison de ces paramètres varient beaucoup en fonction des QFU et des zones géographiques. Une analyse des effets de ces paramètres aux différents points de mesure a été faite et est présentée par des pictogrammes permettant de faciliter la compréhension des résultats *(cf pages 75 à 84 des annexes du document de présentation)*

A titre d'exemple, Mme Leblond (DSAC) présente l'effet des paramètres sur trois points : à Magny-les-Hameaux (P2T) en QFU 07 (réduction de -8 dB) ; à Magny-les-Hameaux (P2T) en QFU 25 (réduction de -1,2 dB) ; à Villiers-le-Bâcle (P6T) avec des effets positifs ou négatifs (- 3 dB/+3 dB) en fonction des configurations et des effets de masquage. *(cf pages 52 à 57 du document de présentation)*

→ **Questions et observations**

- M. Carsac (FNE IDF) tient à saluer la DGAC à l'initiative de cette étude qui met l'accent sur ce qui se passe concrètement au niveau du terrain au lieu de se focaliser seulement sur la réduction du bruit à la source. Il souligne également la nécessité de prendre en compte la fréquence des pics de bruit.

- M. Milward (Astonfly) juge les résultats globalement positifs. Il est indispensable dans la lutte contre le bruit d'aller chercher tous les gains possibles pour obtenir un effet cumulatif. Le rehaussement du circuit de piste est un gain qui va se cumuler avec l'évolution de la flotte qui est d'ores et déjà engagée. Pour M. Milward, il serait très intéressant d'avoir les résultats de l'étude par classe d'avion (notamment A+/A/B).

Sur ce dernier point, M. Sineau (BruitParif) indique que pour avoir des résultats fiables par classe d'avion, il faudrait procéder à une expérimentation plus longue dans le temps et avec plus de tours de piste.

- Mme Martin (ADVMC) demande la répartition en pourcentage des vols par QFU. La DGAC indique qu'il y a 60 % en 25 et 40 % en 07. Il est précisé que cette répartition a été prise en compte dans la synthèse de l'étude présentant les résultats pondérés à chaque point de mesure.

- M. Berquet (Maire de Châteaufort) et M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) pointent l'ambivalence des résultats sur Châteaufort selon les QFU utilisés. Est-il techniquement possible de ne pratiquer le rehaussement qu'en QFU 07 ?

La DGAC précise que sur une plateforme déjà complexe, cette option ferait courir un risque de sécurité trop important du fait de la confusion possible pour les pilotes.

- M. Coyette (Villiers-le-Bâcle) fait valoir que le rehaussement du tour de piste à 1500 ft, pour respecter la séparation des trafics, ferait que les départs seraient dans l'obligation de se tenir à 1800 ft. Quel serait l'impact sonore pour les riverains ? On ne peut poursuivre l'expérimentation sans se pencher sur les impacts des départs à 1800 ft.

- Mme Ascione (ACOP) estime qu'il y a du positif dans cette expérimentation d'autant que les avions utilisés étaient à masse maximale (plein de carburant, nombre de passagers), ce qui est rarement le cas pour les tours de piste, et que la température extérieure élevée ne favorisait pas la montée des avions. Il y a un gain global mais certains points sont plus pénalisés que d'autres. Mme Ascione propose de réfléchir aux solutions qui pourraient être apportées pour ces points défavorisés. Elle suggère, par exemple, pour Châteaufort de décaler vers l'ouest le traversier et la base, là où il n'y a que des champs.

- Pour Châteaufort, M. Valli (ADVMC) partage la proposition de Mme Ascione de déplacer vers l'ouest la montée des avions. De façon plus globale, si cette expérimentation montre qu'on ne peut pas attendre grand-chose du projet en termes de réduction du bruit, peut-être que d'un point de vue des effets cumulés des mesures, cela permettra de gagner quelques décibels dans le futur.

- Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) reste « perplexe » sur cette expérimentation compte tenu du caractère ténu des gains obtenus et de la difficulté à départager avantages et inconvénients. Est-il possible de poursuivre l'expérimentation sur une période plus longue et avec un trafic plus important pour mieux se rendre compte des effets ?

La DGAC répond par la négative du fait du caractère très contraignant de l'expérimentation qui oblige à interrompre totalement le trafic de la plateforme.

Par ailleurs, Mme Doucerain réitère sa demande d'installation d'une station de mesure sur la commune des Loges-en-Josas dans la mesure où il avait été reconnu par BruitParif en 2012 que cette commune était l'une des plus impactées par les tours de piste. Elle s'étonne d'ailleurs d'avoir reçu une proposition d'ADP et non de BruitParif.

BruitParif précise que son établissement dispose de moyens de financement limités. M. Couturier (Groupe ADP) indique qu'il avait proposé l'aide du Laboratoire d'ADP pour accélérer les choses. Il tient à préciser que les stations ADP sont certifiées et que le Laboratoire appliquera la méthodologie de BruitParif.

- M. Lelièvre (Gif Environnement) constate que les résultats de l'expérimentation sont très contrastés selon les localités. La seule solution valable aujourd'hui est le remplacement dans les meilleurs délais des flottes d'appareils polluants et bruyants par des avions plus silencieux et vertueux.

→ Au terme de cette première phase d'interventions, M le Président pose la question de la poursuite ou non de la démarche. Si la réponse est positive, il précise que la phase suivante est une étude de faisabilité du point de la sécurité et de la compatibilité du projet avec l'organisation actuelle de l'espace aérien (Orly, Roissy, etc.).

Une longue discussion s'engage.

Si les usagers et le gestionnaire de la plateforme (Groupe ADP) sont favorables à poursuivre le projet, les élus et les associations de riverains expriment leurs réticences : ils

font valoir des résultats très contrastés et des effets pervers selon les QFU utilisés, les performances des avions et les configurations des terrains. Ils ne souhaitent pas (M. Houillon, M. Carsac, M. Coyette...) que l'allégement des nuisances de certaines localités soit reporté sur d'autres. Se pose alors la question de la possibilité de gommer les effets défavorables du rehaussement du circuit de piste sur certains points (Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, etc.).

La question d'un éventuel « retour en arrière » est également posée. Mme Auroy (Maire de Toussus-le-Noble) demande s'il serait possible au bout de 6 mois ou d'un an de mise œuvre, de revenir en arrière avec un tour de piste à 1 200 ft si les résultats s'avéraient décevants ou négatifs pour certaines localités.

La DGAC fait remarquer que la phase d'étude de faisabilité est une étape longue et complexe. L'espace aérien étant un « millefeuille », quand on touche à une partie, cela a des conséquences sur les autres tranches de l'espace. Concrètement, le rehaussement du circuit de Toussus aura un impact sur Velizy-Villacoublay qui aura un impact sur Orly et sur Roissy. Il aura des conséquences lourdes notamment sur les descentes continues d'Orly et peut-être de Roissy. Il n'est pas envisageable dans ces conditions, qu'au bout de 6 mois de mise en œuvre, un retour en arrière soit opéré.

Au terme de la discussion, et au vu de ces éléments, M. le Président propose à la Commission de se donner un temps de réflexion supplémentaire, avant de se prononcer par un vote sur l'engagement de l'étude de faisabilité, en prévoyant une session du comité permanent dédiée aux possibilités d'optimisation du rehaussement du circuit de piste.

Il soumet cette proposition à la Commission qui l'approuve à l'unanimité.

- Bilan des indicateurs et des contrôles (plan d'action – piliers 1 & 2)

- Mme Leblond (DSAC) fait un rappel des indicateurs retenus et souligne, concernant le suivi de l'amélioration des flottes, que parmi les 100 avions réalisant le plus de mouvements sur la plateforme, la proportion d'avions classés A+, A et B progresse (62 % en 2024 vs 47 % en 2022).

- M. Sineau (BruitParif) fait un focus sur le suivi du niveau de bruit en présentant les résultats des trois stations de mesure (Villiers-le-Bâcle, Magny-les-Hameaux et Gif-sur-Yvette)

(cf le détail des tableaux de résultats pages 14 à 27 du document de présentation).

Enfin il fait part à la Commission du projet de co-construction d'un indicateur de gêne liée au bruit du trafic aérien avec le support de l'ANSES. L'étude de faisabilité COGENAIR, d'une durée de deux ans, permettra de tester un protocole qui pourrait, en cas de succès, être déployé à plus grande échelle. Trois sites pilotes ont été retenus (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Saclay-Versailles). Une trentaine de riverains par site pilote seront sélectionnés à proximité d'une station de mesure pour répondre aux questionnaires.

Il détaille la méthodologie et les grandes étapes de l'étude de faisabilité COGENAIR (cf page 29 du document de présentation)

→ **Questions et observations**

- Concernant le suivi de l'évolution des flottes :

- Les données recensées : M. Valli (ADVMC) constate quelques différences entre les camemberts présentés cette année et ceux présentés en CCE l'année dernière concernant les différentes classes Calipso, et s'interroge sur la fiabilité des données recensées.

M. Delatte (Groupe ADP) va vérifier le point et indique qu'il peut y avoir quelques modifications avec par exemple des avions qui remontent dans le top 100.

- IPM : M. Valli (ADVMC) fait part à la Commission de ses travaux personnels de construction d'un IP Moyen prenant en compte les mouvements des avions classés Calipso. Cet IPM présente, selon lui, l'avantage de faciliter les comparaisons d'une année sur l'autre et permet de faire prendre conscience du rythme de modification des flottes et des gains acoustiques réalisés. Par exemple, on se rend compte avec cet outil simple que l'évolution des flottes entre 2022 et 2024 aboutit à un gain de 1,06 dB, non perceptible à l'oreille humaine. A ce rythme, l'amélioration pour les riverains est reportée selon lui « aux calendes grecques ».

M. le Président rappelle que l'objectif est d'avoir quelques indicateurs stables pour mesurer l'évolution et d'éviter si possible, dans un souci pratique, de les multiplier à l'infini.

- Avions gros porteurs et hélicoptères : M. Milward (Astonfly) fait observer que des vols sont comptabilisés pendant la période nocturne (22h00-6h00) pendant laquelle l'aérodrome est fermé. Il ne peut s'agir d'avions de Toussus-le-Noble.

BruitParif indique que les avions commerciaux de transit d'Orly sont normalement retirés des comptages (à partir des informations fournies par la DGAC). M. Bouniol (DSAC) pense qu'il s'agit d'hélicoptères de la Sécurité Civile en transit.

M. Houillon (maire de Magny-les-Hameaux) indique que depuis deux ans le secteur de Cressely est régulièrement survolé par des avions gros porteurs pendant la période de fermeture de l'aérodrome. Mme Michel signale le même phénomène à Saint-Rémy Nord.

- Avions électriques : M. Mauduit (ACCMH) souhaiterait savoir s'il y a des avions électriques qui volent pendant les plages de tranquillité. M. Sineau (BruitParif) indique qu'il n'a pas les éléments d'information permettant de repérer les éventuels avions électriques.

- Concernant l'étude de faisabilité COGENAIR

Mme Ascione fait part de son étonnement et de sa perplexité concernant l'étude COGENAIR présentée par BruitParif. Cette étude semble s'orienter vers une qualification subjective du bruit ressenti qui soulève beaucoup d'interrogations. Comment sera constitué ce panel d'une trentaine de riverains qui livreront leurs ressentis négatifs au gré de leur état psychologique du moment ? Mme Ascione est défavorable à ce nouvel indicateur. Elle craint que celui-ci ne devienne l'outil subjectif des restrictions et fermetures à venir.

M. Sineau (BruitParif) précise que cette étude s'inscrit dans le cadre des réflexions du Conseil National du Bruit visant à compléter l'approche purement quantitative du bruit, comme mesure physique d'une pression acoustique, pour l'enrichir en la complétant par les notions de perception du bruit, de gêne et d'impacts sanitaires. En termes de perception, il faut au moins 5 décibels d'écart entre deux situations pour que ce soit constatable. C'est l'approche aussi que développe l'OMS depuis quelques années. L'idée étant de disposer d'un indicateur qui intègre ces différentes dimensions de manière synthétique.

Pour M. Valli (ADVMC), il convient effectivement d'avoir une évolution des indicateurs pour prendre en compte un changement des mentalités et l'évolution des connaissances sur les effets pathogènes du bruit.

M. Carsac (FNE IDF) se félicite de cette avancée pour aller au-delà des indicateurs énergétiques et moyennés du bruit et prendre en compte notamment les pics de bruit, leur fréquence et la gêne en résultant. Il souligne qu'il y aura une avancée législative prenant en compte les pics de bruit des TGV. Il faudrait qu'il en soit de même pour les avions.

En conclusion de cette discussion sur l'étude de faisabilité COGENAIR, M. le Président attire l'attention sur la vigilance à avoir sur le nombre et la représentativité des riverains faisant partie du panel. Si ceux-ci ne sont que des riverains, membres des associations, cela risque d'introduire un biais dans les résultats.

- Avancement du plan d'actions

• Pilier 2 : respect des trajectoires et des restrictions

Sont présentés successivement :

Les manquements notifiés (en cours de traitement ACNUSA) (cf page 30).

La DSAC souligne la baisse des manquements notifiés en 2024 versus 2023 qui concerne tous les manquements : hélicoptères, les plages de silence et les tours de piste.

Les sanctions prononcées par l'ACNUSA (cf page 31).

Ce tableau des amendes n'inclut pas les amendes avec sursis que l'ACNUSA prononce pour inciter aux bons comportements.

Les contrôles de la BGTA de Toussus-le-Noble en 2024 par localité (cf. page 32).

Les contrôles de la DSAC : M. Bouniol souligne l'efficacité de l'outil de la DSAC permettant de détecter automatiquement les pénétrations dans les cercles bleus et les non-respects des vitesses.

Les signalements sont passés de 240 en 2022 à 76 en 2024 (cf. page 33)

On constate également une baisse des infractions relevées (cf. page 34)

On observe aussi une baisse sensible des intrusions dans les cercles bleus (cf page 35)

Mme Martin (ADVMC) a le sentiment qu'il n'y a pas eu de contrôle du respect des tours de piste sur Châteaufort, en dehors des contrôles des cercles bleus.

Le trafic hélicoptères (cf page 36)

Le trafic hélicoptères est en baisse par rapport à l'année précédente. Cette baisse est difficile à interpréter du fait des restrictions pendant la période JO.

M. Houillon (Maire de Magny-les Hameaux) observe toutefois une stabilisation, voire une augmentation du trafic hélicoptères hors plages de contraintes, notamment en septembre 2023 vs septembre 2021. Il conviendrait de vérifier qu'il n'y ait pas de report hors plages de contraintes de l'activité hélicoptères.

Les feux à éclats (cf page 61)

- Feu de Villiers-le-Bâcle : le feu a fait l'objet d'un recalibrage récemment.

- Feu de Magny-les-Hameaux : un autre mât est en discussion avec la mairie puisque le premier mât est une antenne utilisée par un opérateur. Une réponse est attendue d'ici peu.

- Feu n°3 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.

Sur le troisième feu, M. Coyette va vérifier que des antennes téléphoniques sont bien positionnées en zone ZPNAF pour motif « d'utilité publique ». Auquel cas, on pourrait considérer que le feu à éclats est aussi d'utilité publique.

M. le Président accepte d'intervenir auprès d'EDF pour que le troisième feu puisse être installé sur une antenne à haute tension. M. Couturier (ADP) enverra un courrier à M. le Secrétaire général pour appuyer sa demande auprès d'EDF.

Par ailleurs, M. Bouniol (DSAC) prend bonne note de la demande de la commission de vérifier l'efficacité des feux à éclats de Villiers-le-Bâcle et de Magny-les-Hameaux sur les trajectoires suivies à partir des chevelus.

Dans le même esprit, M. Houillon (maire de Magny-les-Hameaux) réitère sa demande de communication des chevelus pour mieux se rendre compte du respect des trajectoires. La DSAC prend note de cette demande tout en prévenant qu'il sera nécessaire de prendre une période de temps suffisamment large, sous peine de ne rien voir.

Le challenge Kristal :

Sur le respect des tours de piste, M. Thin (UAPSV) fait part de l'événement qui a été mis en place pour favoriser le respect des tours de piste par tous les pilotes. Il s'agit d'un challenge ludique qui récompense par des lots les pilotes qui auront respecté au plus près les trajectoires publiées. La vérification de la précision est rendue possible désormais grâce au système GPS. Ce challenge est ouvert à tous, les pilotes d'école qui font des tours de piste et les pilotes privés. Cet action est gérée par Kristal Aéro qui organisera sans doute d'autres challenges au fur et à mesure.

• Pilier 3 : Modernisation des flottes

- Information sur la révision de l'arrêté Calipso

L'arrêté du 17 juillet 2024 crée une classe A+ (IP ≥ 90) et précise les conditions de classification des avions de construction amateur et en kit. (cf page 63).

Pour l'instant, la classification Calipso ne s'applique pas aux ULM, même si la question est étudiée par le comité Calipso. Le point qui pose problème est l'exigence moindre d'entretien des ULM et notamment des pots d'échappement.

- Bilan de la campagne d'équipement 2023 (UAT)

M. Thin (UAPSV) fait un point du plan d'équipement lancé en 2023 et qui concernait 29 dossiers d'avions qui tournent beaucoup en tours de piste (cf. tableau d'avancement page 64). Le plan avance très rapidement mais de façon différenciée en fonction des fournisseurs d'équipement. Les équipements de certains avions d'Astonfly ont par exemple été retardés dans l'attente d'une solution technique du fournisseur, sachant que 4 avions d'Astonfly sont d'ores et déjà équipés de silencieux. A noter également 3 avions qui vont être équipés d'hélices silencieuses et de pots d'échappement.

M. Milward (Astonfly) expose les difficultés rencontrées avec son fournisseur pour mettre au point des solutions bien adaptées aux Cessna qui doivent être équipés.

M. Carsac (FNE IDF) fait part de son scepticisme sur l'amélioration apportée par les silencieux et demande des « données sérieuses » sur les gains en réduction sonore des

équipements mentionnés. Par ailleurs, pourquoi ne pas avoir choisi systématiquement la solution silencieux + hélice ?

M. Milward (Astonfly) précise que le budget en silencieux des 15 Cessna est de plus de 150 K€ financés sans aucune subvention. Les fonds propres de l'entreprise ne permettent pas en plus de financer des mesures de réduction de bruit. Cependant cet équipement permet au Cessna de gagner 2 classes Calipso et d'être classé A. Il n'existe pas aujourd'hui d'hélice certifiée pour le Cessna 172 qui l'autorise à voler. Mais dès que cette solution sera disponible sur le marché, Astonfly l'utilisera.

- Campagne financée par IDF-ADP

M. Delatte (Groupe ADP) fait un point sur le fonds IDF-ADP de financement des équipements. A ce jour, 36 dossiers ont été déposés depuis 6 mois permettant un gain d'une à deux classes Calipso selon les aéronefs. Cela représente d'ores et déjà 300 K€ de commandes de silencieux. Sur l'aérodrome Paris-Saclay-Versailles, 3 dossiers sont ouverts pour un équipement combiné silencieux et hélice tripale.

→ Questions et observations

Inefficacité des mesures versus effets cumulatifs à exploiter

- Les associations et les élus dénoncent l'inefficacité des mesures prises. Pour M. Carsac (FNE IDF) « les réponses apportées ne sont pas à la hauteur du problème ». M. Valli (ADVMC), se basant sur une analyse comparée des IP moyens depuis 2 ans, indique que le gain est seulement de 5 IP, ce qui correspond à 0,5 dB (A). On peut espérer une réduction de 3 à 4 dB(A) de l'effet des silencieux lorsque tous les avions en seront équipés. C'est très insuffisant pour améliorer le sort des riverains survolés. Comment se fait-il par ailleurs que l'avion électrique soit si peu utilisé par les aéroclubs ? M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) partage également cette analyse. Les gains des silencieux sont très faibles. Les gains provenant de l'élévation des tours de piste sont faibles et contrastés. L'avion électrique n'est pas une solution à court terme. Si on arrive à une réduction « de 5 dB dans 30 ou 40 ans, "ça va être compliqué ». Dans ce contexte, il faut aussi envisager une réduction des mouvements et, pour M. Lelièvre (GIF Environnement) mettre sur pied un « plan de remplacement de tous les avions sur 3 à 5 ans ».

- Les usagers reconnaissent que dans l'état actuel de la technologie, l'avion électrique n'est pas une solution satisfaisante pour les tours de piste à Toussus, compte tenu de son autonomie encore trop limitée. Mais tant du côté des aéroclubs (les instructeurs sont formés au vol électrique) que de l'exploitant (installation de bornes de recharge), l'aérodrome est prêt à accompagner le mouvement vers l'électrique dès que le saut technologique le permettra.

Surtout les usagers et ADP mettent l'accent sur l'intérêt de l'effet cumulatif des différentes mesures (cercles bleus, limitation des vitesses, hausse du tour de piste, effet cumulatif de la combinaison silencieux/hélice tripale...) sur le court terme. Pour les usagers et l'exploitant, il serait dommageable d'écarter une mesure en considérant son effet insuffisant prise isolément alors que l'amélioration est à attendre de la synergie de l'ensemble des mesures.

- Modulation des redevances / baux

M. Delatte (Groupe ADP) souligne l'engagement fort de l'exploitant qui est d'inciter et d'accompagner les aéroclubs à un comportement respectueux de l'environnement. A l'occasion du renouvellement de la quasi-totalité des baux en 2025, des abattements seront

consentis aux aéroclubs qui prennent des engagements, dans les dispositions du bail, en termes de modernisation de leur flotte et d'une activité durable et respectueuse des territoires.

- Bilan de l'utilisation de l'essence sans plomb/nouveaux aéronefs des aéroclubs.

- M. Delatte fait un point sur l'expérimentation avec TotalEnergies de la distribution d'essence sans plomb SP 98, certifiée aéronautique, sur la plateforme de Paris-Saclay-Versailles. Il est rappelé que le SP 98 peut être utilisé sur les avions modernes équipés de motorisation type Rotax. Cette expérimentation s'avère jusqu'à présent positive puisque désormais entre 5 et 10 % des volumes de carburant à court terme distribué sur la plateforme est du SP 98.

- M. Thin (UAPSV) annonce l'acquisition de 4 avions neufs par les aéroclubs de l'aérodrome (avions silencieux équipés de moteur Rotax) et 3 avions neufs en commande.

La possibilité de s'approvisionner en SP 98 favorise l'arrivée de ces nouveaux avions, lesquels ont déjà assuré 4 000 heures de vol « silencieuses ». Les avions Rotax ont un rapport poids/puissance beaucoup plus favorable que les avions électriques et sont pratiquement aussi silencieux (différence de simplement +6 dB). Ces acquisitions témoignent de la prise de conscience partagée par les usagers de la nécessité de renouveler les flottes.

- M. Houillon (Maire de Magny-les-Hameaux) pose la question de la possibilité d'accélérer le processus de renouvellement puisque ces avions Rotax sont plus silencieux que les avions simplement modernisés (silencieux, hélice tripale). M. Lelièvre (GIF Environnement) et M. Carsac (FNE IDF) souhaitent le lancement d'une étude et d'un plan de modernisation permettant d'évaluer le nombre potentiel et le rythme de renouvellements par aéroclub.

M. Couturier (ADP) souligne que la politique du Groupe est clairement orientée vers l'acquisition d'avions A+ via les abattements de loyer en contrepartie de la modernisation des flottes (un bail type est en discussion entre ADP et le CRA IDF pour une application à compter du 2^{ème} semestre 2025) et l'installation d'avitaillement en SP 98.

M. Milward (Astonfly) tient à signaler que les avions de type Rotax sont uniquement biplaces utilisés essentiellement pour faire des vols de voyage et ne concernent donc pas les avions de la formation professionnelle qui sont des avions quadriplaces. Des sociétés sont en train de développer des solutions pour les avions quadriplaces. Mais il convient de rester réaliste, tous les avions ne pourront pas être remplacés immédiatement pour des raisons financières ou techniques.

→ Au terme de la discussion, M. le Président propose d'étudier au prochain comité permanent les modalités d'un suivi des renouvellements à l'instar du suivi des projets de modernisation.

• Pilier 4 : Rehaussement des trajectoires – Remontée de la pente ILS

Le relèvement de la pente ILS est opérationnel depuis juin 2024. Aucun problème n'a été remonté.

• Information de la CCE sur la modification de la procédure VFR de nuit

M. Bouniol (DSAC) fait le point de l'expérimentation lancée depuis la présentation faite à la dernière CCE (cf pages 58 et 59).

Le bilan global après expérimentation est positif et la modification de la procédure VFR de nuit va être rendue permanente.

- Questions diverses

- Le projet de PEB : où en est-on du projet de PEB ? (M. Milward – Astonfly)

Un travail a été réalisé avec l'IGEDD sur la méthodologie d'élaboration des études environnementales associées au PEB. La méthode sera appliquée sur 4 PEB « martyrs » (Reims, Avignon, Cayenne et Nantes), puis sur les autres PEB à partir de mi-2025. (réponse de Mme Leblond (DSAC))

Mme Ascione regrette que les constructions se poursuivent dans l'intervalle.

M. Carsac (FNE-IDF) souligne que l'étape essentielle dans l'élaboration du PEB est la définition d'un trafic futur. Il indique que son association militera pour une réduction du trafic de Paris-Saclay-Versailles en prenant en compte les normes de bruit fixées par l'OMS.

- Le projet de rénovation de la piste 07R/25L

M. Kaddouch (Groupe ADP) précise que le projet de rénovation est rendu nécessaire par la dégradation de la structure ancienne de la piste qui sera refaite à partir de matériaux biosourcés. Il n'est pas prévu d'en augmenter la longueur.

Les travaux se dérouleront entre fin août et novembre/décembre 2025.

- La disparition du point HOTEL : Est-ce une difficulté pour les pilotes ? Est-il prévu une mise à jour de la carte VAC ? (M. Coyette – Villiers-le-Bâcle)

La question du balisage va être étudiée avec ADP et en fonction de ce qui sera décidé, la documentation aéronautique sera mise à jour (M. Bouniol – DSAC)

- Quels projets ont été retenus dans le cadre du challenge Your Airfield ? (Mme Giobellina – APNRHVC)

3 projets ont été retenus :

- Un projet de recyclage des aéronefs ;
- Un projet d'écolage avec avion électrique ;
- Un projet d'outil de discussion avec des personnages historiques basé sur l'IA.

Il est convenu également d'évoquer les projets solaires et les travaux d'AéroBiodiversité en comité permanent.

* * *

Sans autre point divers, M. le Président lève la séance, après avoir précisé la tenue d'un comité permanent au 1^{er} trimestre 2025 consacré, entre autres, au projet de rehaussement du circuit de piste.

(La séance est levée à 19 heures 11)

Le président de la CCE

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'V' followed by 'D', 'E', 'V', 'O', 'U', 'G', 'E'.

Victor DEVOUGE