

Compte rendu de la réunion élus locaux et Alliance Associative du 17 mars 2022

Etaient présents :

Elus locaux :

Mesdames

Claire CHERET

Caroline DOUCERAIN

Valérie PALMER

Alexandra ROSETTI

Maire de Cernay-la-Ville

Maire des Loges-en-Josas

Maire de Dampierre-en-Yvelines

Conseillère Départementale des Yveline et Maire de Voisins-le-Bretonneux

Messieurs

Philippe BAY

Patrice BERQUET

Luc COYETTE

Gilles CURTI

Bertrand HOUILLON

Jacques ROUSSEAU

Maire Adjoint de Chevreuse

Maire de Châteaufort

Conseiller Municipal de Villiers-le-Bâcle

Maire Adjoint de Jouy-en-Josas

Maire de Magny-les-Hameaux

Maire de Boullay-les-Troux

Membres de l'Alliance Associative :

Mesdames

Catherine GIOBELLINA

Françoise MARTIN

Martine MICHEL

Messieurs

Jean-Luc BONNETAIN

Rémi DORET

Claude CARSAC

Jean-Marc FERCHAL

Jacques de GIVRY

Florent de LABARRE

Gérard LERENARD

Christian MAUDUIT

Patrick ZIMMERMANN

Présidente UAPNRHVC

ADVMC (Châteaufort)

Présidente VHSR (Saint Rémy-lès-Chevreuse)

ADVMC (Châteaufort)

AVB (Les-Loges-en-Josas)

FNE Ile de France

Secrétaire ACCMH (Magny-les-Hameaux)

AGPV (Les-Loges-en-Josas)

Chevreuse

Vice-président ACCMH (Magny-les-Hameaux)

Président ACCMH (Magny-les-Hameaux)

Secrétaire Adjoint APESC (Chevreuse)

Objectif de la réunion : présentation d'un outil informatique développé au sein de l'Alliance Associative

Après le tour de table, Christian Mauduit rappelle les dernières mesures qui ont été prises en C.C.E. du 19 mars 2021 et précise que la dernière C.C.E. du 14 janvier 2022 n'a pas laissé le temps à l'Alliance de démontrer le peu d'efficacité de ces mesures.

L'objectif de cette réunion est de partager avec les élus les possibilités offertes par le nouvel outil informatique élaboré par un membre de l'Alliance Associative (Florent de LABARRE). Celui-ci donne le moyen de dégager des analyses fines permettant d'agir auprès des autorités pour réduire la pollution sonore, en réalisant par exemple le bilan de certaines des mesures décidées en C.C.E. le 19 mars 2021.

Florent de LABARRE remet le rapport de réunion à chaque invité, précise le contexte technique (sections 1 et 2) puis présente son logiciel (section 3). Les échanges se poursuivent après cette présentation (sections 4 à 6).

1. Evolutions des mouvements décomptés

- Nouveau mode de comptage à partir de l'année 2000 : la manœuvre dite « touch & go » comptait initialement pour 2 mouvements et à partir de l'année 2000 elle ne compte plus que pour un seul mouvement. Le nombre maximum de mouvements défini dans l'arrêté de 1973 (non modifié suite à l'évolution du mode de comptage) aurait ainsi pu être atteint ou dépassé avec l'ancien mode de comptage, alors qu'il ne l'a pas avec le nouveau mode.
- En 2012, il y avait 3 jours d'auto-contrôle par mois en raison de l'absence de personnel dans la tour de contrôle. Il faudra faire confirmer en C.C.E. si cela est toujours le cas, et évaluer ces journées d'auto-information, actuellement estimées à 2% du trafic total.
- Depuis 2016 les vols de transit (1195 mouvements) n'apparaissent plus, pourquoi ? Question de Caroline Doucerain (maire, les Loges en Josas) : qu'entend-on par « vols de transit » ? Réponse : on ne sait pas au juste...

2. CALIPSO Arrêté du 11 juin 2013 (NOR : TRAA1312846A) modifié par arrêté du 12 juin 2020 (NOR : TREA1929023A)

Éclaircissement quant à la méthode expérimentale de détermination de l'indice de performance « sonore » en fonction des émissions sonores des aéronefs. Applicable qu'aux avions légers équipés d'un ou plusieurs moteur(s) à pistons et dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 8.618 kg.

Ne prend donc en compte ni les avions électriques, ni les hélicoptères, ni les jets.

De plus la DGAC a limité son application uniquement qu'aux avions qui font du tour de piste.

La classification s'est faite sur la base du volontariat des propriétaires d'avions. Claude CARSAC (France Nature Environnement) précise que la typologie du bruit n'est pas prise en compte et confirme que la législation reconnaît que : L_{den} est pertinent pour un bruit continu (bruit routier) mais le bruit aérien est plus impactant pour l'audition humaine car il est composé d'une série de pics de bruits répétitifs dépassant nettement le seuil de 55 dB. La classification devrait donc être mise à jour pour prendre cette spécificité du bruit aérien.

Caroline Doucerain rappelle que plusieurs élus (dont elle) ont refusé de signer il y a 5 ans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, faute de prise en compte des bruits aériens. Elle signale que la nouvelle version du PPBE (en cours de consultation publique) inclut désormais cette typologie de bruits.

3. Présentation du logiciel

Question de Claire CHERET (maire, Cernay la Ville) : d'où viennent les données utilisées ?

Réponse : cet outil récupère sur un site libre d'accès (FlightAware) les données d'identification et de navigation transmises par les transpondeurs des aéronefs et permet de les superposer aux cartes des zones survolées, en effectuant éventuellement des filtres selon les caractéristiques des aéronefs et des vols concernés.

NB : il y a deux types de transpondeurs (MLAT peu précis et ADSB, précis)
La liste des passages est impressionnante.

Nombres de tours de pistes simultanés : J. de Givry (AGPV) signale qu'un 1 TDP dure environ 4m 30sec, donc 4 TDP simultanés = 1 avion toutes les minutes. Toussus disposant de 2 pistes, 1 avion passe toutes les 30 sec. => bruit presque continu.

A l'analyse des survols par propriétaire, on s'aperçoit qu'Astonfly (15 % des survols – majorité d'avions classés « C » selon CALIPSO) et la catégorie « Autres » (non identifiés : particuliers, avions qui viennent d'autres aéroports ...) génèrent le plus de nuisances avec une flotte vieillissante.
C. Giobellina (UAPNR) précise qu'il y a une *possibilité d'agir avec cette analyse*.

G. Curti (maire adjoint, Jouy en Josas) ajoute que le plus gros employeur de Toussus (HELI-UNION entreprise d'entretien d'hélicoptères militaires) est contre Astonfly qui met à mal tous les efforts et pose problème en utilisant des avions non efficaces, de qualité médiocre et qui ne respectent pas les règles.

Son inquiétude est un argument à apporter au préfet : Il ne faut absolument pas toucher aux emplois. Astonfly met en danger la pérennité de la plateforme. Sa présence n'est pas explicable et vient contrecarrer les efforts depuis 2019.

P. Bay (maire adjoint, Chevreuse) : il y a la pollution sonore mais aussi la pollution atmosphérique, car les vieux coucous utilisés sont très néfastes sur la santé lorsqu'ils passent au-dessus des bâtiments.

J. De GIVRY : Les aéroclubs ont la même opinion : tous les efforts ont été anéantis lors de mise en place de Calipso en 2019 qui devait réduire le nombre de vols, alors que le trafic a augmenté de 20%.

B. HOUILLON (maire, Magny les Hameaux) : restons sur les questions sonores. Il faut reprendre la liste que nous avons établie en 2020 : limitation du trafic journalier et par classification.

C. MAUDUIT : A.D.P. peut prendre les clients qu'il veut. Il s'agit de la rentabilité de l'aérodrome.

Les 5 AT3 du Club Air France sont très peu utilisés – il faudrait un partage des ressources.

Les avions électriques (2 sur Toussus) demandent une formation spécifique.

L. COYETTE (conseiller municipal, Villiers le Bâcle) précise que les avions hybrides 4 places de VOLTAERO seront certifiés en 2025 (décollage et atterrissage en mode électrique, vol en mode hybride, pour une réduction sonore de 7 à 9 dB). Florent précise que les 4 places seront lourds, et donc feront du bruit. D'autre part la plage de silence étant réservée aux avions à moteurs à piston, les électriques seront autorisés.

4 - Mise en place de silencieux

Une mesure consisterait à acheter des silencieux pour équiper des avions classés « C ». Cela concerne uniquement les aéro-clubs et non pas les écoles de formation. L'Alliance trouve cette mesure peu rentable eu égard aux dépenses (6 000 € env. pour 1 silencieux), au pourcentage des avions concernés (2,8 % des survols), et au gain en termes de nuisances sonores (3 dB en moins). Ces dépenses pourraient être redirigées vers l'achat d'avions performants.

C. DOUCERAIN n'est pas d'accord car un grand nombre d'avions « C » passent au-dessus des Loges en Josas. Cette analyse ne lui semble pas pertinente.

L. COYETTE: cette mesure devrait être appliquée par Astonfly. Le prix d'un avion dernière génération est bien supérieur à la somme dédiée à l'achat des silencieux.

5 – Le principe pollueurs / payeurs

Le S.G. envisage de réduire les taxes pour les avions vertueux. L'Alliance préconise au contraire d'augmenter les redevances des avions non classés « A + » (proposée par l'Alliance Associative comme subdivision de la classification officielle « A » de CALIPSO).

Les nuisances sonores des très nombreux avions classés dans « Autres » ne sont pas contrebalancées par des rentrées financières pour le territoire.

6 – Conclusions

Les élus reconnaissent la grande utilité de l'étude, remercient Florent et l'Alliance, et sont prêts à nous aider pour travailler en petit groupe pour reprendre la présentation en fonction

- 1) de ce qui a été dit ce jour par les élus (arguments et contre-arguments)
- 2) en repartant de la motion votée en CM de Magny les Hameaux l'été 2020, ci-jointe.-

ceci afin de pouvoir relancer une discussion avec le S.G.

NB : éviter les conclusions excessives ou inappropriées.