

**COMITÉ PERMANENT
DE
L'AERODROME DE PARIS-SACLAY-VERSAILLES**

*
* *

Compte rendu des débats

Réunion du 11 avril 2025

Étaient présents :

- . M. Victor DEVOUGE, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines – Président
- . 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. THIN – UAPSV
- . Mme ASCIONE – ACOP
- . M. VANRENTERGHEM - IPSA
- . M. HADID - ASTONFLY

Groupe ADP

- . M. DELATTE – Adjoint au Directeur Paris-Le-Bourget et des AAG (visio)
- . Mme BOULAY – Responsable Relations Territoriales et Emploi
- . Mme GALOPIN – Responsable Exploitation
- . Mme LEROY – Chargée Relations territoriales

Collectivités territoriales

- . Mme AUROY – CAVGP (Maire de Toussus-le-Noble)
- . Mme DOUCERAIN - CAVGP (Maire des Loges-en-Josas)
- . M. COYETTE - CA Paris Saclay (Conseiller municipal de Villiers-le-Bâcle)

Associations

- . M. VALLI – ADVMC (+ pouvoir de Mme GIOBELLINA- UAPNRHVC)
- . Mme FASTRE - APACH
- . Mme MICHEL – Vivre les Hauts de Saint-Rémy

Représentants des Administrations

- . M. THEOLEYRE – DGAC/DSAC
- . M. VEZIN – DGAC/DSAC
- . Mme LASERRE – DGAC/DSAC
- . M. BOUNIOL – DGAC/DSAC
- . Mme LEBLOND – DGAC/DSAC
- . M. BREHMER – DGAC/DSNA
- . M. YASSA – DGAC/DSNA, Chef de la tour de contrôle

Invités / experts : (visio)

- . Mme HARDY – Cheffe du GAM-PN, DNPAF

- . M. PIROTH – Chef de la Division Avions, DNPAF
- . M. SINEAU – BRUITPARIF

ORDRE DU JOUR

1. Approbation du relevé de décisions de la réunion du 15 novembre 2023.
2. Hangarage d'un aéronef de la DNPAF sur la plateforme.
3. Discussions sur l'engagement d'une étude de faisabilité sur le rehaussement du tour de piste..
4. Point d'information sur l'implantation des feux à éclats.
5. Suivi de la modernisation et du renouvellement des flottes
6. Points divers

M. Victor Devouge, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, ouvre à 14 heures la réunion du Comité Permanent de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles (PSV).

*
* *

1. Approbation du compte rendu du Comité Permanent du 15 novembre 2023

Le relevé de décisions de la réunion du CP du 15 novembre 2023 est adopté à l'unanimité.

Il est acté d'établir un relevé de décisions en plus du compte rendu des débats des réunions du Comité Permanent (demande de Mme Fastré – APACH)

Mme Michel (Vivre les Hauts de St Rémy) souhaiterait surtout qu'un suivi régulier des décisions du Comité soit réalisé. M. le Président Indique que c'est aujourd'hui le cas : un plan d'actions a été formalisé en CCE et les piliers de ce plan sont suivis (modernisation des flottes, relèvement du tour de piste, indicateurs...).

La réunion du comité de ce jour sera d'ailleurs consacrée à l'étude de faisabilité du rehaussement du tour de piste.

2. Hangarage d'un aéroplane de la DNPAF sur la plateforme

Mme Hardy (cheffe du GAM-PN) et M. Piroth (chef de la division avions) de la DNPAF exposent le mode de fonctionnement de l'avion bimoteur P68 arrivé le 5 avril sur l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles pour effectuer des opérations régaliennes de police.

Ce mode de fonctionnement sera le plus respectueux possible de l'environnement des riverains :

- L'avion n'aura qu'une présence à mi-temps sur la plateforme puisqu'il sera basé 10 à 15 jours/mois dans le Nord pour effectuer des opérations de PAF sur le littoral du Pas-de-Calais.

- Il n'effectuera aucun entraînement et circuit de piste sur l'aérodrome de PSV. Tous les vols d'entraînement seront effectués dans le Nord de la France.

- Il effectuera sur la plateforme de PSV des missions de sécurité publique (violences urbaines, attentats, plans de secours) pour lesquelles il pourra bénéficier, à titre exceptionnel et uniquement en cas d'urgence, de dérogations pour les réaliser en dehors des horaires d'ouverture de l'aérodrome.

La DNPAF précise que ces dérogations seront rares : pour donner un ordre de grandeur, lors des trois dernières années, il ne s'est produit que deux événements exceptionnels (émeutes urbaines) avec sortie de l'avion (auparavant basé à Melun) pendant les horaires de fermeture de l'aérodrome de PSV.

- La DSAC-Nord sera informée de tout usage de cette dérogation par la DNPAF. Un bilan des vols réalisés sera présenté en CCE.

✿ Questions et observations

- *Le recours aux dérogations pourrait-il augmenter à l'avenir ?* A priori non, dans la mesure où l'engagement de la DNPAF dans la surveillance des côtes du Pas-de-Calais a vocation à perdurer (DNPAF)

• Quelle est la classification Calipso de l'avion P68 hangaré sur la plateforme ? La classification a été demandée et sera communiquée à la CCE dès qu'elle sera obtenue (DC PAF).

3. Discussions sur l'engagement d'une étude de faisabilité sur le rehaussement du tour de piste

En introduction, M. le Président fait le point de la situation :

Les études réalisées antérieurement indiquaient que le projet de rehaussement du tour de piste aboutissait à un résultat moyen globalement positif mais aussi à des résultats contrastés en fonction des sites.

Dès lors, il avait été convenu, lors de la dernière CCE, de poursuivre les réflexions en comité permanent afin d'étudier d'éventuelles solutions pour pallier les effets négatifs du projet sur certains sites identifiés.

→ Rappel par la DGAC/DSAC des travaux effectués et des résultats

Mme Laserre (DGAC/DSAC) fait un rapide rappel des éléments clés de compréhension, des travaux réalisés et des principales conclusions à ce jour. Sont mentionnés en particulier :

- Les options retenues pour le projet de rehaussement du tour de piste à 1500 ft.
- Les travaux réalisés : l'expérimentation d'août 2023 et le rapport de Bruitparif, ainsi que l'étude complémentaire de la DSAC-Nord de 2024.
- Rappel des paramètres influençant le niveau de bruit : puissance moteur, altitude, effet de masquage (par le relief, les bâtiments et constructions).
- Les sites les plus impactés : si le rehaussement du tour de piste a un effet positif en moyenne sur la réduction de la nuisance sonore, on observe toutefois des dégradations sur certains sites exposés selon les QFU, notamment Châteaufort en décollage 25, Cressely en décollage 25 et Villiers-le-Bâcle en décollage 07.

Les dégradations s'expliquent par des phases de montée plus longues et plus bruyantes pour atteindre 1 500 ft que 1 200 ft et par la réduction des effets de masquage sur certains secteurs du fait de l'altitude plus élevée.

Par conséquent, il a été décidé en CCE du 23 octobre 2024 d'étudier les solutions éventuelles pour pallier les effets négatifs sur ces trois sites identifiés.

(cf l'analyse détaillée pages 7 à 14 du document de présentation)

→ Présentation des solutions étudiées en groupe de travail (UAPSV)

M. Thin (Union Aéronautique de Paris-Saclay-Versailles) présente les travaux du Groupe de Travail composé d'usagers adhérents de l'UAPSV pour pallier les effets négatifs sur les sites concernés. Ces travaux ont été communiqués et discutés avec les Services de la DGAC.

Deux types de solutions ont été envisagés :

1/ Aménagements de la géométrie du tour de piste

Ce type de solution tente de répondre à la problématique suivante : il y a augmentation de la nuisance sonore lorsque l'avion, du fait d'une faible performance en montée, est obligé de continuer à monter au-delà de la branche vent arrière pour

atteindre la nouvelle hauteur du circuit de piste à 1 500 ft. La solution consiste donc à allonger le circuit de piste pour que les avions parviennent à la hauteur de 1 500 ft avant le début de la branche vent arrière.

3 variantes ont été travaillées (*pour plus de détails, cf. pages 15 à 22 du document de présentation*).

Après concertation avec la DGAC, si les 3 variantes étudiées sont techniquement faisables, elles introduisent une complexité de mise en œuvre et induisent des risques inacceptables au regard de la sécurité de vol, en particulier les jours d'auto-information. Elles déplacent également dans certains cas les nuisances sonores sur d'autres zones.

2/ Différenciation des circuits par classe Calipso

Cette variante est basée sur l'hypothèse que les avions de classe Calipso B posent l'essentiel du problème du fait de mauvaises performances en montée. Les avions classés B représentent 20 % des avions effectuant des tours de piste.

L'idée est donc de créer un circuit différencié et spécifique pour les avions classés B, en les reportant sur la piste Nord.

Mais cette solution s'avère complexe et difficilement gérable en cas de fort trafic et lors des jours en auto-information. Par ailleurs, elle présente un risque trop élevé en termes de sécurité en limitant notamment les choix stratégiques des contrôleurs en cas de conflits entre aéronefs.

Conclusion générale du GT :

Les solutions travaillées, pour améliorer la situation des sites identifiés, où le bruit est susceptible d'augmenter, ne peuvent être retenues du fait notamment des risques qu'elles font peser sur la sécurité des vols.

Le relèvement du tour de piste à 1 500 ft avec conservation du tracé actuel, s'avère pour le groupe de travail un compromis acceptable, en dépit de la contrainte supplémentaire qu'il impose aux pilotes.

En effet, la solution initiale permet une réduction du bruit moyen sur 5 des 6 sites de mesure. Surtout, sur les 3 sites les plus exposés sous le circuit de piste, elle permet une amélioration de près de -3dB. 2 autres sites moins exposés voient leur situation inchangée. Un seul site (Châteaufort) enregistre une dégradation moyenne de +0,7 dB.

Le groupe de travail de travail estime que l'addition des mesures (rehaussement du tour de piste, silencieux, hélices tripales) permettra d'atteindre une diminution de 6 dB.

Trois mesures pourraient permettre d'améliorer le respect du circuit de piste par rapport au trait de la trajectoire théorique :

- Augmenter la présence du contrôle aérien qui permet aux pilotes de se concentrer plus sur le respect du circuit que sur les risques de conflits.
- Développer la matérialisation physique du circuit piste par l'ajout de deux feux à éclats supplémentaires à chaque bout de la branche vent arrière.
- Pérenniser le challenge « Tour de piste ».

→ Questions et observations

⌚ En réponse à M. le Président, M. Thin (UAPSV) mentionne que, comme l'expérimentation s'est faite sous une forte chaleur et à masse maximale, on peut raisonnablement penser que les résultats pourront être meilleurs que lors des essais.

⌚ Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas) remercie pour le sérieux et la qualité de l'étude. Elle soutient totalement la demande du groupe de travail d'une présence plus forte du contrôle aérien sur la plateforme. Elle signale à nouveau et regrette vivement que la commune des Loges-en-Josas soit exclue de l'étude du fait de l'absence d'une station de mesure et alors même que l'étude de Bruitparif de 2012 avait reconnu que les Loges-en-Josas était particulièrement impactée en particulier par les décollages vers l'est. Elle s'étonne d'ailleurs du taux de décollage en 07 retenu (40 %) qui lui semble en dessous de la réalité. Néanmoins, Mme Doucerain « jouera collectif » lors du vote sur le projet de rehaussement du tour de piste.

✱ *Sur la répartition de l'utilisation des QFU (60/40%),* M. Yassa (chef de la tour de contrôle) reconnaît que les décollages vers l'est sont plus nombreux quand il fait beau. Mais sur l'année complète, la proportion entre les flux d'ouest et d'est est de cet ordre. Un décompte précis sera effectué.

⌚ M. Coyette (Maire de Villiers-le-Bâcle) demande des précisions sur le calcul de la moyenne du bruit sur Villiers. Comment est-on passé d'un niveau sonore de -2 dB lors de l'expérimentation à -0,2 dB ?

Surtout, M. Coyette s'interroge sur l'impact du rehaussement des départs en 07 à 1 800 ft. Pour l'instant c'est « une inconnue ».

✱ *Sur le calcul de la moyenne :* Dans un sens, on note une amélioration mais une dégradation inversement dans l'autre sens et l'on prend en compte la répartition des vols dans les deux sens. Par ailleurs, a été pris en compte le bruit des avions de la branche Sierra (réponse M. Vezin – DSAC).

✱ *Sur l'impact du rehaussement des départs en 07 à 1 800 ft,* lors de la CCE d'octobre 2024, il avait été indiqué que la simulation des départs en 07 à 1 800 ft avait décalé la fin de la montée de 1 km environ, donc plus proche de Villiers. Malheureusement, les outils de simulation mesurent imparfaitement le niveau sonore simulé dans la mesure où ils ne prennent pas en compte les effets de masquage (réponse M. Vezin – DSNA).

Il est convenu que la DSAC transmette les résultats de la simulation tels quels.

⌚ M. Valli (ADVMC) est plutôt favorable à reparler du projet de rehaussement de tour de piste lorsque la proportion d'avions classés A+ aura atteint un niveau plus significatif, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

⌚ Mme Michel (Vivre les Hauts de St Rémy) réitère sa demande de déplacer le point Sierra plus au sud pour que les avions rentrant sur Toussus survolent la forêt au lieu des zones habitées de Saint-Rémy nord et de Cressely. Cela concerne une population d'environ 2 000 personnes.

✱ M. Bouniol (DGAC/DSAC) demande de lui transmettre par écrit sa requête de façon précise pour pouvoir l'étudier. Il indique toutefois que plus on

déplace le point Sierra vers le sud, plus cela pose des soucis d'intégration des avions.

M. Thin (UAPSV) fait valoir un bénéfice du projet (qui n'a pu être testé pour une contrainte d'étagement de l'espace d'Orly) pour les communes autour du point Sierra du fait des arrivées à une altitude plus élevée des avions.

🕒 Mme Fastré (APACH) signale que la population située au sud de Buc sur le plateau est concernée par la montée en puissance plus longue des avions au décollage vers l'ouest. Par ailleurs, la commune de Buc a un programme de construction de 220 logements à proximité du fort de Buc.

🕒 Le projet de rehaussement et la prochaine CCE :

Mme Ascione (ACOP) estime que l'arrivée à Sierra à plus haute altitude est une option très intéressante pour ensuite aller plein Nord au-dessus des champs. Elle suggère éventuellement de continuer à étudier toutes les possibilités avant de se prononcer sur le projet.

M. le Président pose la question au comité : faut-il soumettre le projet tel quel à la prochaine CCE ou faut-il une nouvelle réunion du comité pour affiner le projet ?

Mme Auroy (Maire de Toussus-le-Noble) pose la question des délais de mise en œuvre du projet.

La DGAC fait valoir que l'étude de faisabilité pour étudier la validité du projet par rapport aux autres espaces aériens (Villacoublay, Orly, Le Bourget et Roissy) est un travail très important qui nécessitera au moins une année.

Pour Mme Auroy (maire de Toussus), vu le délai annoncé par la DGAC, il ne lui semble pas opportun de rajouter un délai supplémentaire pour peaufiner le projet. M. Thin (UAPSV) partage cet avis ainsi que M. Vanrenterghem (AC IPSA).

M. Theoleyre (DGAC/DSAC) communique l'information suivante au comité : l'étude de faisabilité ne consiste pas à affiner les impacts du rehaussement du tour de piste, elle porte sur la réorganisation des espaces aériens en région parisienne consécutive au projet. C'est un très gros travail, qui se fera au détriment d'autres travaux, et qui ne peut être mis en œuvre qu'à partir du moment où le projet est accepté dans son principe. On ne peut engager une étude de cette importance pour ensuite revenir sur le projet initial.

M. le Président conclut ce point en précisant que les études ont été présentées et les données disponibles fournies, même si elles ne répondent pas forcément à toutes les questions. Mais ce n'est pas en se donnant un an de plus qu'on aura plus d'éléments pour décider. La prochaine CCE devra donc ~~alors~~ se prononcer sur le lancement ou non de la deuxième phase sur la faisabilité du projet par rapport aux autres espaces aériens.

4. Point d'information sur les feux à éclats

La présentation est faite par Mme Boulay (ADP).

Principales informations :

- 1^{er} feu à Villiers-le-Bâcle : Le feu est recalibré.
- 2^{ème} feu à Magny-les-Hameaux : Bon contact avec Cellnex, opérateur Telecom. Le feu sera installé a priori en octobre 2025.

- 3^{ème} feu : Cellnex a proposé ses mâts pour poser le 3^{ème} feu à éclats mais la localisation de ces mâts n'est pas adéquate

Pour le 3^{ème} feu, M. Coyette s'est renseigné, comme convenu lors de la précédente CCE. En fait, dans la zone ZPNAF, une antenne téléphonique de 24 mètres sera installée. A priori, il n'y a pas de raison pour qu'on ne puisse pas installer un pylône avec un feu à éclats. M. Coyette va transmettre la DP à M. le Président.

Autres points à documenter :

- L'intensité en Lux du feu à éclats. Celui de Villiers-le-Bâcle est parfois peu visible (demande de M. Vanrenterghem – AC IPSA).

- La possibilité d'utiliser un des pylônes RTE à haute tension pour fixer un feu à Villiers-le-Bâcle (M. Coyette fera passer à M. le Président un plan avec la localisation du ou des pylônes envisagés).

5. Suivi de la modernisation et du renouvellement des flottes

5.1. Suivi de la modernisation des flottes

M. Thin (UAPSV) commente la « road map » d'équipement de la flotte des clubs associatifs (école) et de celle de l'école professionnelle IFR Astonfly. Les flottes concernées font principalement des tours de piste. Il s'agit de 29 dossiers.

Pour les clubs associatifs, les retards liés aux difficultés de livraison des silencieux des fournisseurs (production en petite série) ont été résorbés.

6 nouveaux avions ont été équipés de silencieux depuis la dernière CCE. Et au total 2/3 de la flotte concernée sont désormais équipés et en service.

M. Hadid (Astonfly) précise la situation de sa flotte concernée (15 avions). Aujourd'hui, 5 avions sont équipés mais les silencieux ne donnent pas satisfaction car ils rendent impossible la climatisation des cabines. Astonfly est dans l'attente d'une nouvelle solution de la part du fournisseur Chabord. Un certificat supplémentaire sera nécessaire (STC) pour certifier la nouvelle modélisation. Les livraisons de 3 ou 4 silencieux sont prévues pour l'année prochaine.

→ Questions et observations

⌚ M. Valli (ADVMC) signale que le site répertoriant les avions Calipso de l'Aviation Civile ne fait pas apparaître de progrès : depuis 3 ans, les IP des avions sont restés constants.

La DSAC (M. Bouniol) est surprise et vérifiera ce point. Une réponse sera apportée à la prochaine réunion de CCE.

⌚ M. Valli (ADVMC) estime que la commission devrait se doter d'un indicateur de bruit plus spécifique que les indicateurs de bruit de Bruitparif et prenant en compte l'IP des avions et leur fréquence de passage dans le tour de piste.

Il fait part des mesures qu'il a faites personnellement en utilisant l'application FlightAware pour capter les IP sur un endroit précis du tour de piste en septembre 2024 et mars 2025. Selon les mesures relevées par M. Valli, il n'y a pas eu d'amélioration, voire une légère dégradation, dans la répartition des vols par classe Calipso.

Puis M. Valli expose les modalités de calcul d'un indicateur de bruit envisageable basé sur l'IP et la fréquence de passage dans le tour de piste. Cet indice permettrait de qualifier le degré de nuisance sonore attachée à un avion ou à un aéroclub dans les tours de piste.

✱ M. le Président demande à M. Valli de lui transmettre ses documents pour analyse. Il fait valoir toutefois qu'on ne peut pas multiplier à l'infini les indicateurs si l'on veut effectuer un suivi correct dans le temps (cf les indicateurs présentés par Bruitparif). A un moment il faudra choisir. Par ailleurs, la méthodologie présentée soulève la question de la fiabilité de l'application FlightAware pour l'aviation légère.

5.2. Suivi du renouvellement des flottes

M. Thin souligne la forte dynamique de remplacement de la flotte des écoles de pilotage associatives par des avions modernes composites plus légers, plus performants en montée et plus silencieux (moteur Rotax). Les 3 plus gros aéroclubs réalisent d'ores et déjà 6 500 heures de vol et la dynamique se poursuit (acquisition récente de 2 Elixir par Alcyons, 1 Elixir par AEC, et commande d'un 2^{ème} B23 par ACAF).

Les écoles professionnelles (vols IFR) n'ont pas à disposition, comme les aéroclubs, d'avions de type Rotax mais le principal opérateur (Astonfly) a pris l'engagement sur ses fonds propres de faire évoluer sa flotte vers la classe A via l'équipement en silencieux.

Les pilotes privés font pas ou très peu de tours de piste.

→ Questions et observations

Les associations et les élus (Mme Michel, M. Coyette, Mme Doucerain) mettent en cause les avions des pilotes privés (principalement des avions IFR), souvent anciens, très bruyants, qui anéantissent les efforts réalisés par les aéroclubs. M. Coyette dénonce les départs vers l'ouest en 07 de certains de ces pilotes qui empruntent le circuit de piste et passent directement au-dessus de Villiers-le-Bâcle.

M. Vezin (DGAC/DSAC) indique que ses services ont beaucoup travaillé sur la surveillance des trajectoires de départ et des vitesses. Plusieurs pilotes ont été déférés en commission de discipline et les infractions depuis ont sensiblement diminué. Par ailleurs, pour atténuer les nuisances sur les Loges-en-Josas, il a été procédé à un relèvement de l'ILS au maximum pour que les avions IFR passent plus haut à l'atterrissage.

M. le Président reconnaît que les moyens d'action pour atténuer les nuisances des avions IFR sont moins faciles que pour les avions d'entraînement qui font des tours de piste. La Commission reste toutefois ouverte à toute suggestion permettant d'améliorer la situation.

5.3. Campagne financée par la Région IDF et ADP

Mme Boulay (Groupe ADP) précise que, depuis la dernière CCE d'octobre 2024, 20 dossiers supplémentaires ont été déposés (pour un montant de 110 K€).

2 dossiers ont été instruits et validés et sont en attente du vote de la Région.

6. Points divers

A/ Point sur l'électrique

Où en est-on de l'avion électrique ? (Mme Doucerain – Loges-en-Josas)

S'agissant des possibilités de recharge, Mme Galopin (ADP) indique que des stations de recharge ont été installées à Toussus, Pontoise et à Etampes. Le système de recharge a vocation à se déployer sur d'autres aérodromes, la prochaine plateforme envisagée étant Lognes.

Sur l'avenir de l'avion électrique, M. Vanrenterghem (IPSA) précise que si l'autonomie de l'avion électrique est encore trop limitée, l'avion électrique est une solution qui doit être considérée avec beaucoup de sérieux. Aujourd'hui, des sociétés proposent des avions électriques à la location.

B/ Contribution à la co-construction d'un indicateur de gêne lié au bruit du trafic aérien – COGENAIR (Bruitparif).

M. Sineau (Bruitparif) présente très rapidement Cogenair, le nouvel indicateur de bruit aérien qui se présente sous la forme d'un compteur d'événements sonores à points. Ce projet est soutenu par l'ANSES.

Un document détaillé de présentation de cet indicateur sera transmis à l'ensemble des participants du Comité.

L'étude de faisabilité se déroulera sur 3 sites : Paris-CDG, Paris-Orly et l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles.

Pour le secteur de Paris-Saclay-Versailles, 30 participants à l'enquête seront recrutés à proximité des stations de mesures de Bruitparif.

*
**

Sans autre point divers, M. le Président lève la séance, après avoir vivement remercié l'ensemble des participants et en particulier l'UAPSV et la DGAC pour leur contribution à l'étude réalisée.

(La séance est levée à 16 heures 35)

Le président du comité permanent



Victor DEVOUGE

Secrétaire général

de la préfecture des Yvelines