



DIRAP

Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

Association 1901 enregistrée en préfecture du Val d'Oise n°W953001208

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : dirap@dirap.org

Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire du 15/03/2024

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association DIRAP s'est déroulée le 15/03/2024 à Génicourt, nous remercions une nouvelle fois la municipalité pour son accueil.

Présents : 57 pouvoirs, 31 participants, nombre d'adhérents : 110, le quorum est atteint.

Le conseil d'administration était constitué de : JM Buteux, R Buteux, Ch Aucante, M Batard, J Deslandes, JJ Fraimout, H Gohin, J Sallès.

Nous remercions les élus de leur présence dont Mme et M les maires de Grisy les Plâtres, Montgeroult ainsi que les élus représentés. Mme la députée Chandler, en mission aux USA, a fait part de son soutien à notre association.

L'assemblée générale a été précédée d'une réunion d'information présentant les problématiques des activités aériennes et leurs répercussions locales :

Le contexte aéroportuaire et les pollutions sonore et chimiques est rappelé : (activité 2019 source UAF).

Aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin : avec l'activité aviation légère pour 44 000 mouvements (mvts) par an (décollage ou atterrissage), aviation d'affaire 400 mvts, hélicoptères et ULM.

Aérodrome Du Bourget : aviation d'affaire pour 54700 mvts par an et débord sur Cormeilles de 300 mvts (tous les 2 ans)

Aérodrome de Roissy/CDG : aviation commerciale pour 505 000 mvts par an dont 55 000 la nuit avec survol du Vexin lors de vent d'Est (50% du temps).

Ce contexte fait supporter un cumul de pollutions sonore et chimiques aux populations locales aggravé par les craintes induites par diverses initiatives.

1- La première crainte des populations est relative à **l'activité de l'aviation légère** avec ses pollutions sonore et chimique. Les riverains sont exaspérés par les bruits récurrents et répétitifs des avions circulant en tour de piste, à la fois du fait du niveau sonore important de certains avions mais aussi du fait de survols des habitations qui sont pourtant à plus de 800 mètres des circuits publiés. Une atteinte à la sécurité est également ressentie.

Les stations de mesure de bruit DIRAP et celle de Bruitparif enregistrent près de 10 000 événements sonores par lieu.

Le contexte réglementaire actuel est indigent pour la protection des riverains car la hauteur minimale de vol au-dessus des habitations, réglementée par un arrêté de 1957 ne s'applique pas lors des manœuvres associées au décollage et atterrissage ce qui est toujours le cas pour l'activité de l'aérodrome !

De plus, l'arrêté de restriction d'activité local est inopérant car mal rédigé et contré par les contrevenants !

La désinvolture de certains pilotes, qui ne respectent pas les trajectoires, confirme la nécessité de mettre en place les moyens de mieux protéger les riverains : au niveau local en renforçant l'arrêté de restriction d'activité de façon semblable à d'autres aérodromes pour fixer un cadre réglementaire contraignant à l'activité, au niveau national en modifiant la réglementation pour limiter les abus lors de la circulation aérienne.

Sur ce sujet un entretien avec notre députée Emilie Chandler a permis de rappeler le constat historique : qu'en décidant d'ouvrir à des activités civiles un aérodrome situé dans un site habité et privilégié d'un point de vue environnemental, les autorités et ADP devaient nécessairement comprendre que cette activité devait être limitée en volume et tonnage et être réglementée dans un souci de protection des populations.

A quoi s'ajoute le constat des nuisances subies et la différence de traitement par rapport à un aérodrome comme Toussus le Noble. Les propositions pour un nouvel arrêté ont été commentées (voir ci-dessous page 6).

Sensible à nos préoccupations, notre députée a saisi par courriers le Ministre chargé des Transports et le Préfet du Val d'Oise pour relayer nos demandes de mise en place d'une nouvelle réglementation locale.

2- Depuis 1998, à plusieurs reprises, ADP a eu des initiatives pour augmenter **l'activité aviation commerciale**. Une ligne DEBONAIR a été exploitée peu de temps, et ADP a essayé de faire augmenter à 45 tonnes la masse admissible des avions sur l'aérodrome. Une grande manifestation s'est opposée au projet et la DIRAP a obtenu par jugement du Conseil d'Etat le retour à la masse initiale de 17 tonnes.

3- L'augmentation de **l'activité aviation d'affaire** a été présentée par ADP, via son président, comme un objectif sur certains aérodromes franciliens dont Pontoise. Cette augmentation n'est envisageable de façon économique qu'en accueillant des appareils de masse supérieure aux 17 tonnes. En 2003 ADP a proposé le passage à 25 tonnes, projet stoppé par le préfet. Le PEB (plan d'exposition au bruit) de 2004 prévoyait une augmentation de 20 000 mouvements d'affaire (contre environ 300 actuellement), qui a entraîné une forte opposition des populations : le PEB n'a pas été publié !

En 2013, ADP proposait d'augmenter la masse admissible à 35 tonnes en argumentant que « certains appareils de moins de 17 tonnes étaient plus bruyants que des avions modernes de 35 tonnes ». Les arguments étant basés sur une notion de « marge » qui n'a aucune pertinence par rapport aux bruits émis par les nombreux avions qui décolleraient et atterriraient sur les pistes.

Cette demande a été formulée à nouveau lors des comités permanents de CCE (Commission Consultative Environnement) en 2022 et 2023. Il était indiqué un objectif d'augmentation d'activité de un ou deux vols par jour (total environ 2000 mouvements par an) argumentant que les possibilités techniques de l'aérodrome étaient « limitantes ».

Mais la démonstration d'une activité de 400 mvts sur 12 jours lors du départ du Bourget en juin 2023, soit une base annuelle de 12 000 mvts, indique bien le potentiel élevé de trafic et la nécessité de ne pas accepter l'augmentation de la masse admissible des avions !

4- Enfin les populations ont subi « la double peine » à partir de 2012 quand il a été décidé de modifier la hauteur des **trajectoires d'approche des avions de Roissy** avec pour conséquence le survol bruyant à hauteur de 1200 mètres d'une partie du Vexin par des avions évoluant en palier, de jour comme de nuit. La DIRAP a alors intégré la CCE (Commission Consultative Environnement) de Roissy pour défendre les populations. Un projet de modification de la procédure de descente « dite douce » des appareils a été mené par la DGAC qui supprimerait les vols bruyants en palier mais concentrerait les vols sur certains territoires. Le bilan devrait être positif mais les données de bruit estimé ne sont pas publiées pour la partie Ouest de Roissy. Le projet devait aboutir en 2023 mais il a du retard sans délai estimé !!

La DIRAP soutient les demandes de limiter l'activité de Roissy. Un plafonnement à 440 000 mouvements (contre 500 000 actuels) est demandé comme décidé à Amsterdam, ainsi qu'une réduction de 50% des vols de nuit comme sur d'autres aéroports européens, ceci afin d'éviter le report d'activité sur Roissy.

Cette demande est par ailleurs formulée dans la proposition de loi 1956 trans partisane lancée par la députée Naïma Moutchou et soutenue par Emilie Chandler et de nombreux(es) député(e)s.

Les demandes de plafonnement des activités aériennes et de réduction des pollutions qu'elles font subir aux populations ont été relayées par plusieurs manifestations en métropole et outre-mer dont celle devant la préfecture du Val d'Oise ce 13 mars à laquelle la DIRAP a participé.

Rapport moral

Le plan de travail présenté lors de la dernière assemblée a été globalement respecté :

- Veille et information de la population via le site internet dirap.org.
- Exploitation du réseau de stations de mesure de bruit et diffusion des résultats.
- Exploitation d'un système de repérage des trajectoires des avions d'affaire et commerciaux.
- Participation à la CCE et comités permanents de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin.
- La DIRAP membre de la CCE de Roissy CDG a participé à une CCE et des comités permanents.
- La DIRAP a confirmé son activité au sein de l'UFCNA (union française contre les nuisances des aéronefs) pour mener les actions avec d'autres associations françaises et a coordonné le groupe de travail « Réglementation Aviation Légère ».

Activité détaillée en 2023 :

CCE (commission consultative de l'environnement) de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin : comité permanent le 26/01, 17/05, 3/10/ 2023 et CCE 13/02/2024.

Le comité permanent de la CCE s'est tenu le 26/01, soit un an après la CCE de janvier 2022 : sujets traités après une visite de l'aérodrome.

- Information sur report activité lors du salon du Bourget (mi-juin ; 15 vol/j sur Cormeilles), et lors des jeux Paris 2024 (activité à confirmer).

- Mise à l'étude par la DGAC (direction générale de l'aviation civile) de l'altération de cap sur Courcelles (délai octobre 2023) : objectif = éloigner les avions lors du décollage et réduire le bruit.

- Mise à disposition des pilotes de la carte pédagogique via un lien entre VAC (document disponible aux pilotes) et site ADP Entre Voisins : la Dirap a demandé d'ajouter les cercles entourant les villages (de la carte pédagogique) sur la carte VAC pour que cela soit disponible pour tous pilotes, la DGAC a proposé de le faire via un lien, la Dirap a accepté pour expérimentation.

- **Renforcement de l'arrêté de restriction** : suite à la demande Dirap en CCE de janvier 2022

Expression des attentes (Elus, Riverains) : Avoir plus de protections comme celles incluses dans l'arrêté de Toussus.

Faire respecter les circuits, pas de survol des villages (pour éviter le bruit) et renforcer la sécurité (déjà des accidents) ; sanctionner les survols anormaux.

Le comité permanent du 17/05 a été décevant car consacré à un rappel par la DGAC de la réglementation applicable ; du principe de renouvellement des baux par ADP avec conditions d'amélioration des flottes ; des projets environnementaux de la société Ameridair et rappel de son objectif d'accueillir des avions de 35 T ; des conditions de fonctionnement de l'aéroclub Hispano Suiza.

La DIRAP n'a pas pu aborder la demande de renforcement de l'arrêté d'exploitation.

Informée de l'orientation des discussions vers la négociation d'une Charte, la DIRAP a proposé une réunion d'information aux élus des communes membres de la CCE pour présenter les justifications des propositions inscrites dans le projet d'arrêté de restriction.

Des courriers ont été adressés au président de la CCE signés par tous les représentants des Mairies et des Associations de la CCE pour demander à discuter du renforcement de l'arrêté de restriction.

En comité permanent du 3/10

- la DSAC (direction sécurité de l'aviation civile) a présenté le lancement de l'expérimentation (sur un an) de l'altération de cap sur Courcelles (à partir du 2/11) ;

- ADP a expliqué les causes du fort report d'activité du Bourget sur Cormeilles en juin. La DIRAP a fait remarquer que les 400 mouvements sur 12 jours représentent un potentiel annuel de 12 000 !

- ADP informe de la référence à la classification Calipso des avions lors du renouvellement des baux. Elle informe de la réfection de la pistes 12 -30 en 2024.

- La DIRAP a présenté les propositions de renforcement de l'arrêté de restriction mais le temps imparti n'a pas permis une discussion détaillée avec avis du comité permanent.

Lors de la CCE du 13/02/2024 ont été rappelés les informations données en comité du 3/10.

- L'activité 2023 a été de **41 456 mouvements** en augmentation de 6% par rapport à 2022.

- La DSAC a présenté le suivi des pénétrations des ronds bleus (survol des villages repérés sur la carte VAC) sans décision pour action.

- La CCE n'a pas souhaité voter les motions proposées par la DIRAP (pour travailler sur les propositions de renforcement de l'arrêté) et a convenu qu'il était possible d'aborder ce sujet « en confiance ». Le prochain comité permanent « dira ce qu'il en sera ».

Taxi Volant Electriques (VETOL)

ADP n'a pas donné d'information relative au bruit émis par cette activité. Cormeilles est un site d'expérimentation des vols dans un environnement avec d'autres activités aériennes. Il n'est pas envisagé de vols à partir de Cormeilles lors des Jeux Olympiques mais des trajets vers Paris à partir des aérodromes de St Cyr, Le Bourget et Roissy.

Manifestation DIRAP le 13 mai sur l'aérodrome : Tintamarre y'en a marre !

A l'appel de la DIRAP une centaine de personnes dans 50 véhicules ont manifesté bruyamment le samedi matin

sur l'aérodrome de Cormeilles pour demander aux usagers de respecter les Riverains.
Sans relation, les riverains ont été étonnés de subir l'après-midi la forte pollution sonore infligée au-dessus de villages par l'exhibition aérienne privée organisée par la Sté Ameridair !

Courriers de la députée Emilie CHANDLER.

Suite à des sollicitations de la DIRAP, notre députée a envoyé le 7/03 des courriers au Ministre chargé des Transports et au Préfet du Val d'Oise pour les saisir d'une demande d'établissement d'une nouvelle réglementation locale (arrêté de restriction).

CCE de l'aérodrome Roissy CDG (20/06 et 19/12) et Comités permanents (24/03 et 31/05)

Pour rappel la DIRAP suit particulièrement les projets et actions ayant une incidence sur la santé et le cadre de vie des populations qu'elle défend.

Projet descente douces : objectif de supprimer les vols en paliers bruyants des avions à l'approche pour atterrissage à Roissy/CDG (ces survols du Vexin à 1200 mètres ont été mis en place en 2012). La conséquence serait le survol concentré sur l'est du Vexin dont l'information sur les niveaux de bruit n'est pas donnée. Une enquête publique est organisée pour un projet identique à Orly. Le délai de mise en œuvre sur Roissy est reporté sans date précise (2025 ? 2027 ?).

Etude Approche Equilibrée Roissy: objectif de faire l'étude des restrictions d'activité envisageables pour réduire les pollutions sonores en cas d'échec des dispositions prévues dans le PPBE (plan de protection du bruit dans l'environnement). Compte tenu du constat d'échec du dernier PPBE les associations demandent de plafonner l'activité à 440 000 mouvements par an et de réduire de 50% les vols la nuit, ceci en cohérence avec les activités sur les autres aéroports européens.

Au sein de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)

La DIRAP a participé aux Conseils d'Administration et à l'assemblée générale de l'UFCNA.

La DIRAP a coordonné la mission Aviation Légère pour l'élaboration de propositions de mise en œuvre d'une réglementation pour l'aviation générale.

Mesure du bruit

En 2023, 2 stations de mesure de bruit de la DIRAP installées à Ableiges et Us ont été actives., rejointes par la station Bruitparif installée à Courcelles. Les événements enregistrés restent à des niveaux comparables aux années précédentes. On mesure plus de 9000 survols trop bruyants (plus de 55 dBA) sur Ableiges et sur Us et 10 000 à plus de 56 dBA sur Courcelles. Les enregistrements se répartissent comme les années précédentes de façon quasi uniforme sur tous les jours de la semaine.

A noter que l'exposition à un bruit supérieur à 56 dBA (en zone habituellement calme) caractérise « l'atteinte à la tranquillité ou à la santé » dans l'article R1336 du code de santé publique.

L'accès aux mesures des stations est possible à partir du site dirap.org via un lien spécifique.

Les résultats de la station Bruitparif sont disponibles sur le web : <https://rumeur.bruitparif.fr> site : 95650 Courcelles -Tour -Aéro.

Gestion des réclamations

Suivant la recommandation de la préfecture de continuer à faire part des réclamations, la DIRAP confirme l'importance de porter réclamation afin que la DSAC Nord (Direction de la sécurité de l'aviation civile) puisse traiter les cas flagrants de non-respect de trajectoire.

Deux possibilités pour porter réclamation :

- **Mail à dirap@dirap.org**
- **Message sur l'application WhatsApp « Alertes avions Cormeilles » via le lien : <https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ>**

Donner les informations : date, heure, minute du survol, lieu, type d'appareil : petit appareil/jet/hélicoptère.

Quitus est demandé pour le rapport moral de l'année 2023.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.

Propositions pour un renforcement de l'arrêté de restrictions sur l'aérodrome.

L'arrêté de restriction d'activité actuel de l'aérodrome a été jugé inopérant par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires) car sa rédaction imprécise ne permet pas d'appliquer une sanction à un contrevenant.

L'ACNUSA a recommandé au Préfet du Val d'Oise de revoir l'arrêté datant de 2002 et de l'adapter au contexte environnemental et réglementaire actuel.

Exposé des garanties revendiquées par les populations affectées par les nuisances aériennes

Nos propositions s'inscrivent dans un ensemble d'objectifs devant améliorer la protection des populations.

I.- Les quatre objectifs

1) Protéger le sommeil des populations

L'absence de toute restriction concernant l'activité aéronautique de nuit dans l'actuelle réglementation est une lacune surprenante quand on sait que des aérodromes plus importants sont fermés durant une partie de la période nocturne et que les restrictions d'activités sinon leur interdiction pure et simple pendant la nuit aéronautique sont traditionnellement imposées aux usagers d'aéronefs.

2) Préserver la qualité de vie des habitants de la vallée de la Viosne et des alentours

Les raisons qui justifient la protection du repos et du sommeil des habitants s'inscrivent dans l'impératif de sauvegarde de la qualité de vie de ceux-ci et rendent nécessaire l'inscription de plages horaires silencieuses.

3) Donner une valeur réglementaire aux cartes d'approche

Il importe de donner une valeur réglementaire aux règles figurant dans les cartes d'approche établies par les services ad hoc de l'administration qui fixent aux usagers des aérodromes des lignes de conduite respectueuses des populations survolées.

4) Édicter des restrictions particulières pour les appareils particulièrement bruyants

Il conviendrait également de prendre en considération les nuisances particulières tenant au type d'appareil (hélicoptères) ou à leur gabarit en tant que ceux-ci génèrent des nuisances plus importantes.

II. - Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

1. L'activité nocturne

1.-1 Limiter l'horaire d'ouverture de l'aérodrome à la période de 6 heures à 22 heures locales.

1.-2 Interdire les vols VFR et IFR de nuit entre 21h30 et 6h00 et durant la nuit aéronautique, sauf pour motif de sécurité.

2. Restrictions et interdictions imposées à l'activité journalière les samedis, dimanches et jours fériés

Nous préconisons de réglementer l'activité comme suit :

1^e- Les dimanches et jours fériés de 12 à 15 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs à motorisation thermique.

2^e- Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés de 15 à 16 heures et après 19 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs non basés ou non équipés de silencieux ou non-inscrits sur la liste.

3^e- Sont interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions de classe D selon la classification CALIPSO.

4^e- A l'issue du délai d'un an suivant la publication du nouvel arrêté, seront interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions non classés selon la classification CALIPSO.

5^e- Les hélicoptères effectuant des vols touristiques ou d'entraînement de moins d'une heure sont interdits de vol durant les samedis avant 9 heures, de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés avant 10 heures, de 12 à 16 heures et après 19 heures.

3.- Restrictions et interdictions imposées à l'activité en général

Tous les aéronefs effectuant des vols à l'atterrissage ou au décollage doivent respecter les circuits de piste

publiés ainsi que les consignes d'approche définies dans la documentation aéronautique en vigueur notamment la VAC (Visual Approach Chart).

Ils doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores enregistrées et mesurées selon une échelle de bruit d'urgence.

4. - Restrictions et interdictions imposées en fonction du type d'appareil

4.1 Masse des appareils

Nous proposons d'interdire au décollage et atterrissage les vols d'aéronefs à motorisation thermique de plus de 12 tonnes.

4.2 Hélicoptères

Nous proposons d'interdire de décollage et atterrissage les hélicoptères effectuant des vols touristiques de moins de 30 minutes.

Nous proposons de réserver les vols d'hélicoptère d'école ou d'entraînement aux hélicoptères basés de masse inférieure ou égale à 5 tonnes.

Pour réduire les nuisances restons mobilisés !

C'est en restant mobilisés pour défendre les actions permettant de réduire les pollutions sonore et chimiques de l'activité aérienne que nous réussirons ensemble à maintenir le cadre de vie que nous avons choisi.

Au niveau local, **il est indispensable d'encadrer réglementairement de façon plus stricte l'activité de l'aérodrome** pour réduire la pollution sonore infligée aux populations et empêcher de nouvelles pollutions. Cette décision n'empêche pas la mise en œuvre d'actions correctives volontaires avec les usagers.

Pour réduire les pollutions et réduire l'incidence sur le climat, le plafonnement de l'activité et la réduction importante des vols de nuit de l'aéroport de Roissy/CDG sont nécessaires comme déjà décidé sur d'autres aéroports européens.

Pour défendre le droit légitime à la préservation de leur environnement et leur cadre de vie, la mobilisation des populations et des élus sera encore déterminante aux côtés de la DIRAP pour faire mettre en place les moyens de maîtrise des nuisances.

La DIRAP remercie la population et les élus pour leur soutien passé et futur.

Le président



Le secrétaire



SOUTENEZ NOTRE ACTION

BULLETTIN D'ADHESION

Nom: -----

Prénom :-----

Adresse:-----

Téléphone :-----

E mail :-----

MONTANT DE LA COTISATION : 10 € (5€ étudiant), 30 € Associations
par chèque à l'adresse : DIRAP-Rosine BUTEUX 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Seriez-vous volontaire pour la distribution de tracts ?:

Voudriez-vous rejoindre le conseil d'administration ?:

COUPON A CONSERVER PAR L'ADHERENT : ADHESION DIRAP année :

NOM :

PRENOM :

Cotisation :

par chèque N°:-----