

Renforcement de l'arrêté de
restriction d'activité de l'aérodrome
Pontoise/Cormeilles en Vexin
Exposé des motifs

Comité permanent du 3/10/2023

DIRAP

La nécessité de renforcer l'arrêté de restriction

- La DIRAP a engagé depuis l'année 2021 une démarche s'appuyant sur un avis de l'ACNUSA et soutenue par les élus locaux et par le sénateur Alain Richard tendant à renforcer la réglementation de l'activité de l'aérodrome de Cormeilles en Vexin
- Partant du constat de l'importance des nuisances subies par les populations riveraines et de leur cumul notamment depuis le relèvement des trajectoires de Roissy et du fait des déports par périodes de trafic du Bourget
- Partant du constat de l'absence d'un dispositif de surveillance de l'activité et de l'absence corrélative de contrôle de l'activité des usagers
- Partant du constat du caractère inopérant de l'arrêté actuel constaté par l'ACNUSA et de l'absence de règles contraignantes favorisant de ce fait les survols de zones habitées y compris pendant les plages de silence

1) Qu'est-ce qu'une nuisance sonore ?

On prendra pour référence l'article R1336 du code de la santé publique

- L'article R1336-5 définit « l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé » comme événement sonore dont l'émergence est au-dessus du bruit ambiant de 5 dBA + correctif de 6 dBA (durée < 1mn), soit : 11 dBA (R1336-7)
- Bruit ambiant: entre 40 et 45 dBA, on retient 45 dBA
- Bruit maxi admissible: $45 + 11 = 56$ dBA !

2) Constat : les niveaux de bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Cormeilles dépassent largement l'émergence de 11 db

- Les mesures de Courcelles (station Bruitparif 2022): **tous les jours on dépasse 56 dBA** et 71% des mesures dépassent.
- Les mesures de ABLEIGES et US 2022: 9000 mesures supérieures à 55 dBA, soit en moyenne 25/Jour.
- **Avec l'activité actuelle, même si plus faible que Toussus, « l'atteinte à la tranquillité ou la santé » est constatée régulièrement!**

3) Comment protéger les populations : la nécessité d'un encadrement réglementaire partant du constat de l'insuffisance de la charte

- L' Arrêté du ministre des Transports a un caractère réglementaire dont le non-respect appelle sanction de ACNUSA.
- Les consignes de la VAC: on ne sait pas quelle valeur réglementaire pour les usagers.
- Les inscrire dans l'arrêté leur donne un caractère réglementaire (avec libellé plus strict dans la VAC) .
- Ex Toussus:
 - Circuits publiés doivent être respectés
 - Survol des ronds bleus interdits.

- Les dispositions d'une charte ont un caractère volontaire avec engagement des seuls signataires.
- Pas d'obligation réglementaire, pas de sanction en cas de non-respect.
- Pas d'engagement des non-signataires.
- Peut être utile en complément d'un arrêté pour améliorer des dispositions:
 - plus de restrictions pour les avions bruyants
 - installation de réducteurs de bruit
 - sanction prévue au règlement intérieur
 - adaptation de la formation

L'insuffisance et l'ineffectivité de l'arrêté de restriction 2002 du fait de son imprécision

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Pontoise - Cormeilles-en-Vexin (Val-d'Oise), les vols d'entraînement en tours de piste sont interdits les samedis, dimanches et jours fériés, entre 12 heures et 14 heures locales, à tout aéronef, à l'exception des avions monomoteurs à hélice équipés d'un dispositif atténuateur de bruit et dont la masse maximale au décollage n'excède pas 8 618 kilogrammes.
Cette restriction d'exploitation entrera en vigueur à compter du 31 décembre 2002.

Notion imprécise, ne fait pas différence entre silencieux et pot d'échappement !

Conséquence: arrêté non applicable!!

ACNUSA ne peut pas sanctionner !

ACNUSA: arrêté inopérant qu'il faut mettre à jour

Le collège a pu relever, à l'occasion d'un dossier de poursuite engagée par l'administration de l'aviation civile, que les dispositions de l'arrêté ministériel en vigueur avaient été rédigées d'une manière rendant impossible le prononcé d'une amende alors que les faits reprochés à la personne poursuivie étaient avérés (décision 22/229-2101POX0005**).

Au moment où la plateforme de Pontoise – Cormeilles en Vexin a été choisie pour être le site de l'expérimentation des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (e-VTOL), avec en ligne de mire des démonstrations lors des jeux olympiques et paralympiques 2024, il convient de prendre toutes les mesures pour réduire les nuisances subies par les populations riveraines, notamment la mise à jour de l'arrêté de restriction d'exploitation.

Informations DSAC CCE décembre 2021

Survols cercle bleu et agglomérations

- 1 - Cercle bleu = zone d'habitation dont le survol doit être évité
 - ~~pilotes doivent respecter autant que possible cette bonne pratique,~~
 - **pénétration dans cette zone ne constitue pas un non-respect de la réglementation => pas d'infraction**
- 2 - arrêté de 1957 relatif aux survols des agglomérations et rassemblement de personnes
 - hauteurs minimales de survol en fonction notamment de la taille des agglomérations et du type d'aéronef concerné
 - La largeur moyenne des agglomérations est celle qui figure sur l'édition la plus récente de la carte aéronautique OACI au 1/500000^e publiée par l'IGN
 - Si la commune n'est pas représentée sur cette carte au 1/500000^e, elle est réglementairement assimilée à un rassemblement de personnes dont la hauteur minimale de survol est de 1000 ft ou 300 mètres, cas de Courcelles, Montgeroult, Ableiges, Frémécourt, Epiais-Rhus.
 - **les manœuvres liées à l'atterrissage ou au décollage d'un aéronef ou qui s'y rattachent sont exclues du champ d'application de cet arrêté qui débute par « *sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent [...]* », ce qui était le cas des aéronefs en tours de piste ou à l'arrivée ou au départ.**
Aucune infraction réglementaire en cas de survol
- 3 - Plus généralement ART R.131-1 Code AC
 - Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas de panne du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public
Infraction avec sanctions administratives et pénales possible

Les riverains ne sont pas protégés des excès de certains pilotes et subissent des nuisances récurrentes!

La référence à l'arrêté de Toussus le Noble

- L' Arrêté de Toussus a été renforcé progressivement dans le temps après les constats de l'insuffisance des dispositions existantes.
- C'est une résultante, basée sur l'expérience, de dispositions à mettre en œuvre pour réduire l'atteinte à la tranquillité du voisinage ou à la santé qui peuvent s'appliquer à d'autres aérodromes.

Renforcement Arrêté de restriction

Les quatre objectifs

- **1) Protéger le sommeil des populations**
- **2) Préserver la qualité de vie des habitants de la vallée de la Viosne et des alentours**
- **3) Donner une valeur réglementaire aux cartes d'approche (VAC)**
- **4) Édicter des restrictions particulières pour les appareils particulièrement bruyants**

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.

- Toussus: VFR de nuit : Agréé (voir aides lumineuses) / AD interdit à tout trafic 2130-0500 (ETE : - 1 HR)
- Lognes: VFR de nuit : Non agréé / Utilisation AD possible de nuit pour avitaillement par opérateurs SMUH autorisés (hélico urgence)
- Pontoise: VFR de nuit : Agréé / Entraînement VFR de nuit interdit entre 2130 et 0600 (ETE : - 1HR).

Avion la nuit: bruit de fond faible donc bruit fortement perçu.

Ex: déjà des réclamations de vols Roissy la nuit et vols Cormeilles après 22 h

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

- Toussus: Plages de silence, du 1er Avril au 30 Septembre, le dimanche et les jours fériés 1100-1400 (ETE : - 1 HR) :
 - Aérodrome interdit à tout trafic d'aéronefs à motorisation thermique

2^e- Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanche 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.

- Toussus: Restrictions des tours de piste

En outre, seuls les aéronefs basés équipés de silencieux et inscrits sur une liste tenue à jour par le directeur de la sécurité de l'Aviation civile Nord sont autorisés à effectuer des tours de piste pendant les plages horaires suivantes (ETE : - 1 HR)

- Du 1er Avril au 30 Septembre, le samedi 1100-1500 et 1900-2130.
- Du 1er Avril au 30 Septembre, le dimanche et les jours fériés 1400-1500.
- Toute l'année, pendant la nuit aéronautique

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.

- Toussus Restrictions des tours de piste

Du 1er Avril au 30 Septembre, les samedi, dimanche et jours fériés, entraînement tour de piste interdit pour les avions légers non classés ou classés D selon la classification CALIPSO.

Classification Calipso

- Arrêté 2013
- Référence bruit conversation : 68 dBA
- Classe A : Indice Performance > 60 : bruit < 62 dBA
- Classe B : $60 > IP > 30$: $62 < \text{bruit} < 65$
- Classe C : $30 > IP > 0$: $65 < \text{bruit} < 68$
- Classe D : $IP < 0$: bruit > 68

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.

- Toussus: 2. Restrictions d'exploitation
- Vols touristiques d'une durée inférieure à 20 minutes interdits
- En outre, du 1er Avril au 30 Septembre, les samedi, dimanche et jours fériés, les vols d'entraînement et les vols touristiques circulaires sans escale ou avec escale de moins d'une heure, à destination et/ou départ de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, sont interdits pendant les plages horaires suivantes :
 - Les samedis, avant 0800, entre 1100 et 1500 et après 1900 (ETE : -1 HR) ;
 - Les dimanches et jours fériés, avant 0900, entre 1100 et 1500 et après 1800 (ETE : -1 HR).

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'émergence.

**Actuellement le non-respect des consignes de la VAC n'est pas
Une infraction réglementaire!**

- Toussus
- 1. Respect des circuits publiés et vitesse maximale. Hors cas de sécurité immédiate, il est demandé aux usagers de l'aérodrome de respecter strictement les circuits publiés
- Le survol des zones cerclées en bleu figurant sur les volets APP et ATT de la carte de vol à vue est interdit, à l'exception de celui de la zone cerclée en bleu située dans l'axe des pistes à la verticale du hameau de Magny Village.
- A l'arrivée et au départ la vitesse maximale autorisée est la plus grande valeur entre 100 kt et 1,45VS dans les limites géographiques de la zone LF R 35 A ainsi que dans le circuit de piste, que la zone soit active ou non

Toussus: Respect de consignes VAC, des circuits publiés...

8° En dehors des horaires effectifs du contrôle d'aérodrome, l'aérodrome est réservé aux aéronefs basés sur l'aérodrome, selon les consignes définies dans la documentation aéronautique en vigueur.

9° Les usagers doivent respecter les circuits publiés, sauf pour des raisons de sécurité.

10° Les usagers doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores, compatibles avec les procédures d'utilisation du constructeur de l'aéronef.

Les consignes de la VAC doivent être plus strictes:

- respect des circuits publiés (hauteur et latéral)
- interdiction de survol des zones à éviter (ronds bleus)
- adopter procédure de moindre bruit

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.

- Toussus: AD interdit aux ACFT dont la masse au décollage est supérieure à 12 t
- Pontoise: La MTOW des ACFT admis sur l'AD est limitée à 17 t

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.

- Toussus:
- AD interdit aux ACFT dont la masse au décollage est supérieure à 12 t
- Vols touristiques d'une durée inférieure à 20 minutes interdits
- 2. Restrictions des tours de piste

Tours de piste hélicoptères limités aux vols techniques.

Vols techniques en tours de piste interdits pendant les plages horaires suivantes :
(ETE : - 1 HR).

- Du 1er Avril au 30 Septembre, le samedi de 1100 à 1500 et de 1900 à 2130.
- Du 1er Avril au 30 Septembre, le dimanche et les jours fériés de 1400 à 1500.
- Toute l'année, pendant la nuit aéronautique.

ANNEXES

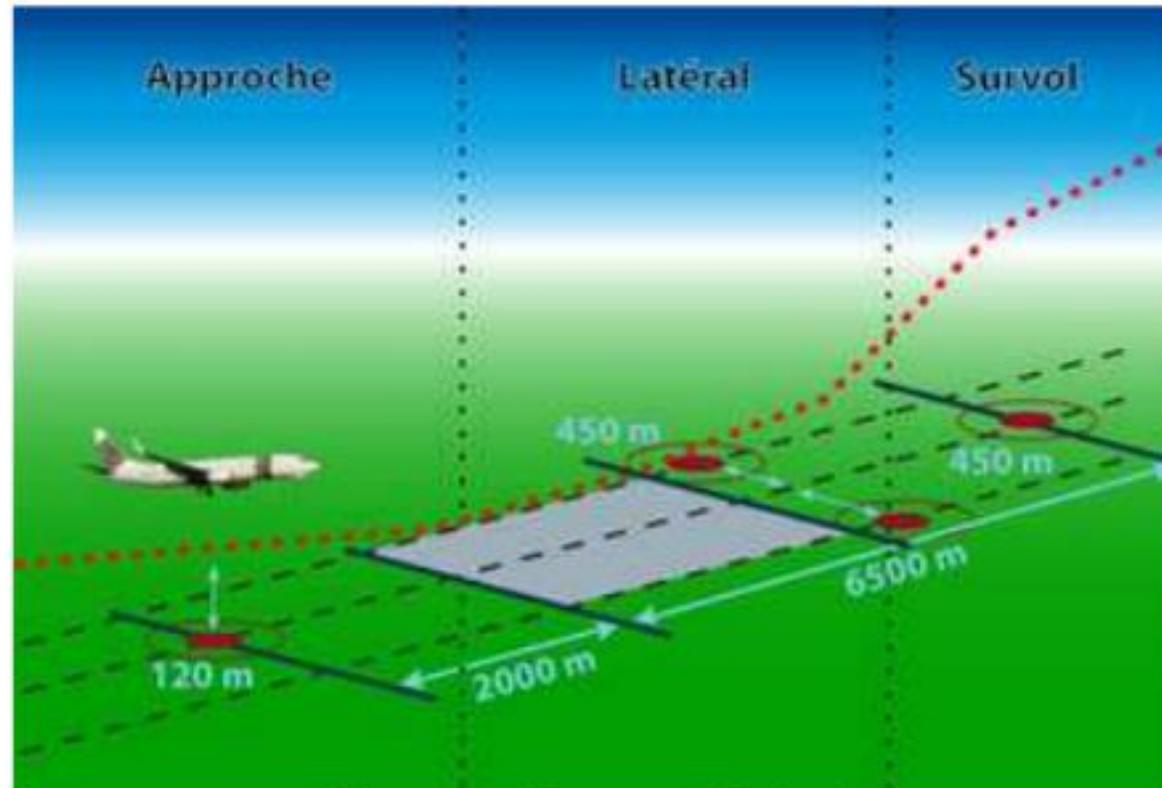
Mise au point sur la notion de marge cumulée EPNDB et ses conséquences

Classification et marge EPNDB des avions

- **Le point de mesure latéral** : point situé sur une parallèle à l'axe de piste à 450 mètres de cet axe ou de son prolongement, où le niveau de bruit au décollage est maximal.
Deux points de mesure sont situés de chaque côté de la piste à 450 mètres de son axe, là où le niveau de bruit est maximum. Le niveau de bruit certifié correspond à la moyenne des niveaux de bruit observés entre ces deux points.
- **Le point de mesure survolé au décollage** : point situé sur le prolongement de l'axe de piste, à une distance de 6,5 km du début du roulement au décollage
- **Le point de mesure à l'approche** : point au sol, situé sur le prolongement de l'axe de piste, à 120 mètres (394 ft) au-dessous d'une pente de descente de 3° ayant son origine en un point situé à 300 mètres au-delà du seuil. Sur terrain plat, ce point de mesure est situé à 2 000 mètres du seuil.

Classification et marge EPNDB des avions

Points de mesure de bruit au sol pour la certification acoustique



Source : Aéroports de Paris

La marge n'est pas un critère pertinent pour décrire les nuisances sonores subies!

Appareil	Masse décollage kg	Bruit Latéral Max 94 EPNdB	Bruit Approche Max 98 EPNdB	Survol Max 89 EPNdB	Marge cumulée EPNdB
Falcon 10 ch3	8 755	86,2	95,2	82,2	17,4
Falcon 2000 ch4	16 556	86,4	93,1	79,4	22,1
Falcon 7X ch4	33 112	88,9	90,6	81,5	20,9
Gulfstream GVI ch4	33 974	90,7	88,3	71,7	30,3

Même si la marge cumulée augmente le bruit des avions reste à un niveau très élevé dans l'environnement de l'aérodrome!