



# CCE P/CV 31 janvier 2019

(présenté initialement le 23/01/2017)





# Rappel: Charte du PNR

Paragraphe élaboré par la CCE (octobre 2005) et présenté dans dossier enquête publique PEB 2005

**Charte du PNR:**

**article 8.4 réduire les nuisances générées par les aérodromes**

De plus, la réglementation actuelle limite à 17 tonnes le poids des avions pouvant opérer sur cet aérodrome. Conformément au vœu de la CCE, une modification de cette limite ne pourra intervenir, en fonction d'impératifs économiques du bassin de Cergy-Pontoise et à l'initiative des acteurs politiques locaux, que sur décision du Ministre en charge des transports, après consultation des responsables politiques et socio-économiques, après recherche d'un consensus et après avis de la CCE.



# Activité et nuisances

## Ce que nous avons compris:

- ADP et DGAC pensent que l'on peut mieux maîtriser les nuisances sonores en fixant une limite de bruit émis par les avions plutôt que de fixer une limite de masse au décollage.

## Ce que craignent les riverains:

- Que les nuisances sonores augmentent si l'activité augmente et si le bruit émis des avions n'est pas suffisamment faible

## Ce que veulent les riverains:

- Que les nuisances sonores n'augmentent pas, voire soient réduites, d'où le travail mené pour réduire les nuisances sonores de l'aviation légère .



# Connaître les nuisances actuelles: point zéro

## Contexte:

- Nous ne connaissons pas l'activité d'affaire actuelle en termes de types d'appareils, de nombre de mouvements, de bruit émis par chaque appareil.
- Nous avons seulement une information du nombre de vol IFR.

## Point zéro:

- Pour connaître l'évolution des nuisances de l'aviation d'affaire, il faut déjà connaître la situation initiale.
- Il faut mesurer les nuisances de l'aviation d'affaire (commerciale et autre) sur une période significative afin de connaître le niveau de bruit actuel global et par type d'appareil et ainsi permettre une comparaison avec une situation future.
- La Dirap demande à faire ces mesures en parallèle avec ADP avec ses stations de mesure de bruit.



# Nuisances des avions futurs

## Ce que nous avons compris:

- Un texte réglementaire fixera la limite de bruit des avions admis sur l'aérodrome.
- Avions concernés : turboréacteurs.

## Ce que craignent les riverains:

- Que la limite de bruit soit plus élevée que les nuisances actuelles: actuellement 3000 mouvements à plus de 70 dB
- Que la limite de bruit ne soit pas respectée.

## Ce que veulent les riverains:

- Connaître le bruit émis par les avions futurs proposés, en situation locale (mesuré par stations de mesure de bruit) et les valeurs des caractéristiques de bruit (définissant la « Marge »)
- Connaître les dispositions prévues pour faire respecter la limite.
- Que l'ensemble des nuisances ne dépassent pas les nuisances actuelles, ou idéalement, diminuent.



# Nuisances des avions futurs: cas turbopropulseurs

## Ce que nous avons compris:

- On ne peut pas réglementairement fixer via classification une limite de bruit des avions turbo propulseurs
- Exemple Cannes: des turbopropulseurs avec limite de masse MAIS très bruyants.

## Ce que craignent les riverains:

- Que l'activité des turbopropulseurs augmente avec l'activité d'affaire
- Que les nuisances augmentent.

## Ce que veulent les riverains:

- Fixer une limite de bruit aux turbo propulseurs basée sur les mesures locales

Ou, si pas envisageable

- Interdire les turbo propulseurs



# Activité de nuit

## Contexte:

- L'aérodrome est actuellement ouvert la nuit
- Le bruit perçu (émergence) est plus important la nuit
- Exemple de Cannes: pas d'activité d'affaire après 21 h.

## Ce que craignent les riverains:

- Que les nuisances augmentent la nuit avec l'aviation d'affaire

## Ce que veulent les riverains:

- Que l'activité d'affaire soit réglementairement interdite la nuit.









**Merci pour votre attention !**