

**COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME  
DE  
PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN**



Jeudi 3 novembre 2011

## SOMMAIRE

- Présentation des bilans d'exploitation de la plate-forme pour les 5 dernières années et des prévisions de trafic pour les prochaines années .. 4
- Présentation de la nouvelle procédure d'approche aux instruments, dite « GNSS » ..... 14
- Election des membres du Comité Permanent ..... 54
- Questions diverses ..... 60

*La séance est ouverte à 18 heures sous la présidence de M. Jean-Noël CHAVANNE, Secrétaire Général de la Préfecture du Val d'Oise.*

*Le Président procède à l'appel nominal.*

**M. LE PRESIDENT.**- Merci à tous de nous avoir rejoints dans cet horaire que nous avons voulu justement commode pour le plus grand nombre et qui s'avère finalement pas si commode que cela.

Nous reprenons dans la formation de cette Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, les travaux interrompus il y a maintenant six ans puisque la dernière réunion de cette Commission remonte à octobre 2005.

La composition de cette Commission a été revisitée et revivifiée par un arrêté du 7 octobre 2011 et nous avons constaté en ouvrant ces travaux que la présence de 21 membres de cette Commission nous valait le quorum défini par le décret de 2006 sur le fonctionnement des commissions administratives.

L'ordre du jour qui vous a été adressé par voie postale autant que par voie électronique - j'en profite simplement vous demander de vérifier les adresses mail qui figurent sur la liste de participation pour qu'on puisse avoir des adresses à jour - appelle trois objets à notre réunion de ce soir :

- la présentation par Aéroports de Paris du bilan d'exploitation de la plate-forme pour les 5 dernières années,

- la Direction de l'Aviation Civile nous présentera ensuite la nouvelle procédure d'approche aux instruments, applicable à la plate-forme,

- puis nous procéderons à l'élection des membres du Comité Permanent de la CCE de l'aérodrome.

Sauf à ce qu'il y ait des demandes de prise de parole liminaire, je vous propose de passer la parole

tout de suite pour le bilan d'exploitation à M. CHARRITAT au titre d'Aéroports de Paris.

Monsieur le Président...

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Bonjour à tous ! J'ai une question simplement parce que j'avais demandé s'il était possible, en questions diverses, à la DIRAP de faire une présentation sur une problématique de nuisance qui était le type de question qu'on pourrait essayer de résoudre dans le cadre du Comité Permanent.

Je n'ai pas eu la réponse à cette question. J'ai préparé ma présentation mais...

**M. LE NOAN (Préf. Dr arrond. Pontoise).**- Nous avons bien reçu votre demande Monsieur et elle ne pose aucune difficulté. Bien évidemment, vous aurez la possibilité de faire l'intervention que vous souhaitez concernant les résultats des mesures de bruit que vous effectuez.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- C'est pour illustrer un travail qu'on peut essayer de faire dans un comité permanent.

**M. LE NOAN (Préf. Dr arrond. Pontoise).**- Il n'y a aucune difficulté. Je vous propose d'ailleurs de la faire après la présentation des bilans d'exploitation.

**- Présentation des bilans d'exploitation de la plate-forme pour les 5 dernières années et des prévisions de trafic pour les prochaines années**

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je suis l'adjoint de Michel de RONNE qui est le Directeur pour Aéroports de Paris de Paris le Bourget et de l'ensemble des aérodromes de la région parisienne. Michel de RONNE vous renouvelle ses excuses, il est sur la route, il

m'a appelé il y a quelques minutes, il ne saurait tarder à nous rejoindre mais, de toute façon, il avait souhaité me confier le soin de cette présentation. De ce fait, son absence ne sera pas trop préjudiciable au débat.

Ma présentation, comme cela avait été demandé par M. le Préfet, s'appuie sur des résultats de trafic sur les années 2007 à 2010 inclus, pas avant 2007 puisque j'ai tenté sur 2006 mais la fiabilité des informations dont je disposais n'était pas aussi homogène que celle des autres années. J'ai préféré m'en tenir aux années 2007 à 2010 inclus pour éventuellement faire une petite projection en ce qui concerne le 1<sup>er</sup> semestre 2011 mais il n'y a pas d'enjeu significatif ou d'évolution significative en 2011 par rapport à 2010.

Si on passe les deux premières vues qui sont purement esthétiques, la seconde représente la carte d'atterrissage à vue mais je sais que, dans le cadre de la présentation de la DGAC, ultérieurement, elle vous sera commentée et détaillée, je vous propose donc d'aller directement à la planche 4 qui présente ce tableau intitulé « le trafic tous types d'aéronefs 2007 à 2010 » avec une décomposition :

Sur la première ligne, le trafic cumulé avions, cela veut dire sur les 12 mois de chaque année mais cela intègre un certain nombre d'avions traités par la tour de contrôle de Pontoise et uniquement en transit, les hélicoptères sur la seconde ligne et l'addition des deux premières lignes sur la troisième.

Deux petits commentaires sur ce tableau : si on s'intéresse au cumul final : 64.663 mouvements - il s'agit bien de mouvements d'avions et d'hélicoptères - en 2007, 65.805 en 2008, 70.112 en 2009 et une retombée à 68.337 en 2010.

Nous verrons, dans les tableaux suivants, sur quoi portent ces évolutions. Pour faire simple, ne pas alourdir trop les débats et permettre le cas échéant le jeu des questions, je me suis limité à un

certain nombre de segmentations, celles que vous allez voir dans les pages suivantes.

Cela dit, il est possible, si cette Commission le demande ou si le Comité Permanent le souhaite ou si le Préfet le demande, d'aller plus loin dans l'analyse si cela vous paraît éventuellement nécessaire.

Sauf s'il y a des questions, je vous propose éventuellement de les conserver au terme de ma présentation de manière à avoir une vue d'ensemble des résultats d'activité sur les quatre dernières années.

Je vous propose de passer à la planche suivante sur laquelle on verra la répartition entre les mouvements VFR et les mouvements IFR. VFR c'est le vol à vue, IFR c'est le vol aux instruments.

Il y a une segmentation possible sur ces vols VFR/IFR entre avions/hélicoptères, je n'ai intégré là que les mouvements d'avions.

Il y a une segmentation possible sur les vols basés et non basés. On voit qu'effectivement c'est cette segmentation qui peut nous intéresser.

La répartition basés/non basés pour les vols VFR, en 2007, c'était 39.700 basés, 8.690 non basés.

En 2010, c'est 38.803 VFR basés et 11.713 VFR non basés.

Ce qui veut dire tout simplement que l'augmentation est due principalement à des avions qui viennent autour de l'aérodrome de Pontoise mais qui ne sont pas des avions basés. C'est un élément d'appréciation qu'il est important d'avoir, sur lequel éventuellement nous pouvons faire un certain nombre de remarques et de commentaires.

Deux autres remarques sur ce tableau :

La première, c'est une assez grande stabilité des mouvements des avions basés : entre 38.800 et 42.800, l'écart n'est pas considérable sur ces quatre années. On constate, et c'est encore vrai sur le 1<sup>er</sup> semestre 2011, que la tendance pour la fin de l'année 2011, telle que nous pouvons la projeter à ce jour,

sera vraisemblablement légèrement inférieure à 40.000 mouvements.

La deuxième, en ce qui concerne les IFR, il faut savoir qu'une des caractéristiques de l'aérodrome de Pontoise est d'être un aéroport remarquablement équipé en matière de domaine aéronautique, contrôlé avec du personnel dans la tour de contrôle la très grande majorité du temps et c'est donc un terrain qui est utile pour l'école, pour l'apprentissage des techniques de vol aux instruments, ce qui explique qu'il y a une proportion non négligeable d'avions non basés qui viennent faire des vols IFR sur l'aérodrome de Pontoise.

Je vous propose, sur la planche suivante, de revenir sur le gros du trafic. Je rappelle qu'il s'agit des volumes les plus importants. La répartition de trafic des avions uniquement en vol à vue, qui est présentée sur ce tableau, sépare là encore les basés et les non basés. On va constater, en ce qui concerne les voyages, des évolutions moins significatives que ce qu'on a vu tout à l'heure. Par contre, en ce qui concerne les opérations locales : soit les tours de piste, soit les opérations de décollage, d'atterrissage et de touch and go effectuées sur l'aérodrome de Pontoise, une proportion plus importante maintenant d'aéronefs non basés que d'aéronefs basés.

Dernier commentaire que je souhaiterais faire sur ce tableau, je vous demande d'être prudent dans les additions que vous pourriez faire. Je m'explique :

Sur la première planche, je vous ai annoncé un total voisin de 70.000 mouvements.

Vous constatez, en ajoutant sur la planche précédente les VFR et les IFR, que nous ne sommes pas à ce niveau-là du tout. Ce n'est pas une erreur, ce n'est pas qu'on cache des choses, c'est simplement qu'en ce qui concerne les vols locaux, on considère qu'un vol local correspond à deux mouvements puisque le vol qui a décollé en général atterrit mais, dans les tableaux qui vous sont présentés sur cette

planche-là et sur la précédente, il s'agit de vols et on ne considère qu'un seul mouvement pour chacun. Mais, au global, les chiffres que je vous ai présentés dans la première planche intègrent bien la totalité des mouvements.

Enfin, sur les deux planches qui suivent, des éléments de segmentation.

Un premier élément de segmentation par type de vol. Sur le camembert de gauche, c'est la répartition vols locaux / vols de voyage : 82 % de vols locaux, 18 % de vols de voyage. Souvenez-vous de ce que j'ai dit tout à l'heure, tous les vols locaux ne sont pas seulement des vols VFR, il y a également des vols IFR dedans.

Sur le camembert de droite, la répartition par type d'usagers : basés / non basés. On voit que la proportion est globalement 80 % de basés et 20 % de non basés.

Et puis, pour compléter l'information, il s'agit là du trafic en 2010, il n'y a pas d'évolution significative sur les années précédentes.

Ensuite, c'est l'évolution saisonnière du trafic, je me suis livré à une petite comparaison entre 2009 et 2010. On constate qu'en 2009, le mois le plus faible était autour de 4.200 mouvements, le mois le plus fort à 7.268. En 2010, le mois le plus faible est à 2.115 mais c'était le mois de décembre pour des raisons météorologiques bien compréhensibles, le mois le plus fort est encore le mois de mai à 7.592.

Enfin, sur la dernière planche, la présentation plus imagée du trafic : en bleu les chiffres 2009 et en parme les chiffres de 2010. On constate là encore une saisonnalité assez classique et les accidents météorologiques que constitue par exemple la forte période de perturbation météo du mois de décembre 2010 apparaissent clairement sur ce graphe.

Voilà, Monsieur le Préfet, la présentation que je souhaitais faire. Je suis bien sûr à votre disposition pour répondre à toutes questions.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. En accueillant M. de RONNE, on a une délégation complète d'Aéroports de Paris.

Je livre maintenant aux membres de la Commission l'orateur et les planches qu'il vous a transmises puisqu'il a résumé en cela une activité de cinq années sur la plate-forme.

Y a-t-il des questions ?

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- La planche qui donne les mouvements, c'est simplement la première planche et celles qui présentent l'information en vol ce sont les autres planches ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Tout à fait. J'ai souhaité faire cette présentation, on aurait pu en faire une autre, de manière à ce que vous ayez une vue exhaustive sur la première planche, il s'agit bien de l'ensemble des mouvements qui ont été opérés. La présentation de l'activité permet en regardant le nombre de vols concernant les tours de piste ou le voyage, d'avoir une décomposition plus fine. C'était l'objet de cette dualité de présentation.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Cette première planche qui présente les mouvements, est-ce qu'elle prend en compte ce qu'on appelle un double comptage des mouvements pour l'aviation légère ? Parce que, jusqu'en 2004, on avait deux suivis : un suivi avec double comptage et un suivi sans double comptage pour ces activités-là.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Si votre question, Monsieur le Président, fait référence au comptage des mouvements liés aux touch and go...

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Oui, tout à fait !

**M. CHARRITAT (ADP).**- ... un avion qui, pour des raisons d'apprentissage de son pilote, se pose et redécolle immédiatement, sans s'arrêter sur la piste et sans quitter la piste, le comptage qui est présenté ici sur ces quatre années est parfaitement homogène : pour un touch and go, on ne compte qu'un seul mouvement même si cela se traduit par deux mouvements, un atterrissage et un décollage. D'une façon assez homogène sur tous les autres terrains de la région parisienne, c'est le mode de calcul qui a été choisi depuis 2004... je ne suis pas tout à fait certain de la date.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- On a les chiffres jusqu'en 2004. Je posais la question tout simplement parce que, lors de précédentes CCE, et on les suit depuis un certain temps, il y a eu débat en particulier quand on discutait sur une proposition de PEB où on ne comprenait plus tellement les mouvements.

Il avait été décidé, pour que ce soit très clair, qu'on donne des informations avec cet ancien calcul et le nouveau calcul. Par exemple, en 2004, on avait une activité qui était de 85.600, qui était l'ancienne comptabilité, et on avait 61.800 mouvements calculés avec la nouvelle comptabilité. C'est sûr qu'ensuite quand on compare les chiffres au fur et à mesure, on peut très bien se dire ici : « oh mais oui, j'ai 67.000 mouvements, je n'en avais que 61.000 en 2004, il y a eu une augmentation. »

On ne comprend pas tellement les chiffres en fait. Ce qui serait intéressant, c'est de redonner le repère qui est le repère qu'on avait également en 2004 simplement pour information.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est une information dont je ne dispose pas immédiatement mais qu'il est possible de ressortir dans la mesure où l'ensemble des touch and go sont comptabilisés par les services de la navigation aérienne. Effectivement, c'est une

information qui peut être rendue facilement disponible.

**M. LOUP (Val d'Oise Environnement).**- Il y a un renseignement que je ne trouve pas dans les indications que vous avez données. Vous nous avez parlé de machines, ces avions font voler des personnes, je suppose que les vols locaux ont peu d'emport. Je souhaiterais connaître, sur les vols de voyage, le nombre de passagers total, le nombre de personnes qui sont dans ces avions.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est effectivement une information qui peut être utile mais qui n'est pas nécessairement disponible. Il y a sur tous les aérodromes, y compris celui de Pontoise-Cormeilles, des vols dits privés sur lesquels les exigences réglementaires n'imposent pas d'indiquer le nombre de passagers à bord. L'information dont nous disposons, il s'agit de vols qui sont sous certificat de transport. Ces chiffres-là, c'est une information qui est disponible auprès des services de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile. C'est une information dont je ne dispose pas mais j'attire votre attention sur le fait qu'en ce qui concerne les vols privés, il « manquera » des passagers.

Par contre, ce qui est intéressant à savoir, c'est que les tonnages des avions utilisant la plateforme de Pontoise-Cormeilles sont actuellement plafonnés et limités. Donc, de toute façon, c'est une limite opérationnelle, qui sera rappelée par mes collègues de la DGAC tout à l'heure, qui interdit des emports majeurs de passagers qu'ils soient privés ou qu'ils soient de transport public sur l'aérodrome.

**M. HOUILLON (Député-Maire Pontoise - CACP).**- Merci, Monsieur le Secrétaire général. J'ai une question liminaire basique à poser. Nous constatons tous que la CCE ne s'est pas réunie, vous l'avez dit, depuis 2005, nous avons une réunion aujourd'hui, est-

ce que cela veut dire qu'il y a des projets sous-jacents ?

Vous savez que la question de l'aérodrome de Cormeilles est pour nous extrêmement sensible, nous y sommes très attentifs. C'est une première réunion où on va simplement élire le Comité, d'après ce que j'ai compris, mais est-ce que cela veut dire qu'il y a des projets quelconques ?

Est-ce que - pardon d'être grossier ! - cela cache quelque chose ou pas ? Je pense que tout le monde se pose la question autour de la table et donc je souhaitais, à titre liminaire, la poser même si elle est impertinente.

**M. LE PRESIDENT.**- Il n'y a pas de question impertinente. Il y a, première des choses, le respect des textes. Le principe de la périodicité des réunions et de cette Commission, dès lors qu'elle existe, c'est de la réunir. Nous pallions là une difficulté qui a conduit à constater que n'étant pas réunie depuis cinq ans, il n'y avait pas eu l'occasion pour les opérateurs, Aéroports de Paris comme pour la DGAC, de présenter aux membres de la CCE un certain nombre de travaux, le bilan d'activité d'abord mais en même temps, et c'est le deuxième point de notre ordre du jour, les techniques de la nouvelle procédure d'approche aux instruments qu'il est possible de mettre en oeuvre sur la plate-forme.

Et c'est tout l'objet de l'intervention, ce qui me donne finalement l'occasion d'une belle transition pour l'intervention de la DSAC Nord, de M. CROZAT ? je ne sais pas qui intervient sur cette partie...

**M. HOUILLON (Député-Maire Pontoise - CACP).**- Pardon, Monsieur le Secrétaire général, donc il n'y a pas de projet ?

Aéroports de Paris confirme également qu'il n'y a pas de projet ?

Que ce soit clair ! Qu'on ait une réponse claire à cette question qu'on se pose tous j'imagine, je n'ai pas consulté mes collègues mais question qu'on se pose tous, j'imagine.

Que ce soit clair et que les choses soient transparentes pour tout le monde !

**M. DE RONNE (ADP).**- Non, je confirme qu'il n'y a pas de projet, simplement...

**M. HOUILLON (Député-Maire Pontoise - CACP).**- Parlez bien dans le micro, qu'on entende bien qu'il n'y a pas de projet ! (rires)

**M. DE RONNE (ADP).**- Que ce soit bien enregistré, c'est cela la question !

Non, je vous confirme bien qu'il n'y a pas de projet, il y a simplement que cette CCE, comme vient de le dire M. le Préfet, ne s'est pas réunie depuis de nombreuses années et qu'il est logique de venir vous faire une présentation de l'état de la situation. D'ailleurs, vous voyez que le trafic sur cette plate-forme n'a quasiment pas évolué. Il y a des petites oscillations d'une année à l'autre mais on reste toujours dans le même nombre de vols.

Le deuxième objet de cette réunion, ce qui va vous être présenté, c'est effectivement le projet de mise en place d'une nouvelle procédure d'approche utilisant des moyens plus modernes.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci !

Monsieur BLANCHART...

**M. BLANCHART (CCIV).**- J'entends, Monsieur le député, donc il n'y a pas de projet...

**M. HOUILLON (Député-Maire Pontoise - CACP).**- Nouveau !

**M. BLANCHART (CCIV).**- Il semble rassuré. Je dis : dommage, il n'y a pas de projet. On peut le dire aussi comme cela.

Economiquement parlant, dans la situation qu'on est en train de traverser, on a une plate-forme qui est magnifique, que je connais très bien pour y avoir appris à piloter, qui nous est enviée par des départements qui voudraient bien avoir la même pour y faire quelque chose.

Aujourd'hui, on a cette structure qui est magnifique, on n'en fait rien ou peu, on voit un trafic en diminution. Les entrepreneurs, et j'ai le plaisir de les représenter, aimeraient qu'il s'y passe quelque chose. Je sais qu'on n'a rien sans rien mais c'est dommage qu'on n'en fasse rien économiquement parlant.

**M. LE PRESIDENT.**- Cette intervention étant actée, s'il n'y en a pas d'autre, je vous propose de passer la parole à M. CROZAT au titre de la DGAC et de la DSAC Nord.

**- Présentation de la nouvelle procédure d'approche aux instruments, dite « GNSS »**

**M. CROZAT (DGAC).**- Je vais passer rapidement la parole à Alain VELLA pour la présentation technique mais, comme M. le Député avait posé une question sur les projets, il est bien évident que la Direction Générale de l'Aviation Civile n'a aucun projet en particulier. Notre souhait est de faire en sorte que les différents textes qui s'appliquent sur les aéroports soient mis en œuvre. On est très heureux de pouvoir participer et de pouvoir suivre cette CCE, également de mettre en conformité les procédures d'approche aux instruments puisque c'est également une évolution qui est importante mais on n'a pas vocation ni de souhait caché d'avoir une

évolution dans la plate-forme, ce n'est pas notre rôle.

Ces propos liminaires étant dits, je passe la parole à Alain VELLA.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Je pense qu'il y a beaucoup de gens qui connaissent mieux le terrain que moi mais je vais quand même essayer de faire une présentation de cet aérodrome.

C'est un terrain avec deux pistes perpendiculaires. Il y a très peu de terrains en Ile-de-France qui ont cet avantage d'avoir deux pistes perpendiculaires, ce qui permet d'utiliser ce terrain quelles que soient les conditions de vent, il n'est pas limité par le vent de travers.

Rapidement, deux circuits de piste : un qui est préférentiel avec un ILS, c'est le grand, et puis un plus petit qui est utilisé moins souvent.

Le grand est à 1.000 pieds par rapport au sol et le petit à 700 pieds par rapport au sol.

Je vais vous présenter les conditions générales d'utilisation de cet aérodrome, celles qui ont un impact sur l'environnement. Il y a d'autres conditions qui concernent l'utilisation de l'aérodrome par les usagers, par les pilotes. Je vais vous parler simplement de celles qui ont un impact sur l'environnement.

La première, vous la connaissez, c'est un terrain qui est limité aux aéronefs de moins de 17 tonnes. Il n'y a pas d'intention pour l'instant de modifier cette limite.

On a, notamment cette année, eu quelques exceptions à cette règle pour le Salon du Bourget. On a eu un peu plus d'une centaine de mouvements d'avions, peut-être que François CHARRITAT pourra être plus précis, mais j'ai comptabilisé un peu plus d'une centaine de mouvements d'avions de plus de 17 tonnes. Vous savez que, pendant le Salon du Bourget, le terrain du Bourget est occupé par d'autres

activités, on permet aux opérateurs pendant un temps limité d'utiliser le terrain de Pontoise.

Il y a eu sans doute, on ne les a pas comptabilisés, dans le nombre de dérogations à cette règle, des atterrissages pour raison de sécurité notamment en dégagement du Bourget.

Et puis aussi les militaires utilisent ce terrain de manière tout à fait exceptionnelle comme point de détournement des appareils dans le cadre de la Police de l'Air dans les règles de sûreté, mais c'est tout à fait exceptionnel et je n'ai pas noté de cas sur cette année.

Au total, un peu plus de 120-130 avions ont dérogé aux règles dont la plus grande partie concerne le Salon du Bourget qui, vous le savez, a lieu tous les deux ans. On peut espérer que, l'année prochaine, il y aura moins de dérogations.

Nous avons modifié le texte cette année pour rajouter une phrase dans les consignes qui dit que « compte tenu de l'environnement, les pilotes doivent respecter le circuit publié dans la mesure du possible ».

Pas grand-chose sur les règles, cela met simplement le doigt sur un point sensible pour les usagers comme pour les riverains. C'est dire de faire au mieux pour respecter les circuits de piste, bien sûr respecter les circuits de piste dans la limite des capacités de la machine mais pas avec un avion de ligne avec des précisions d'avions de ligne, ce sont des petits avions souvent avec un vol à vue, avec la précision du pilote, et puis tenir compte des conditions météorologiques, du trafic qui peut amener certains pilotes à sortir strictement des limites publiées mais on leur demande de faire le nécessaire pour respecter ce circuit.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Peut-on intervenir pendant la présentation ?

Une remarque simplement d'association de riverains : en juin 2011, on avait été heureusement surpris de voir que cette consigne qui est indiquée avait été modifiée et donc on était satisfait des actions qu'on avait menées et en particulier aussi grâce aux interventions de notre Député pour faire changer un peu les choses.

Parce que sur la procédure correspondante sur les consignes particulières, le 2 juin 2011, on lit : « afin de diminuer les nuisances sonores, respecter strictement les circuits publiés ».

Et nous avons été surpris, en travaillant ce dossier qu'on nous avait envoyé, quand on est allé chercher les procédures sur Internet, sur le site du SIA, de trouver effectivement cette phrase qui était modifiée. Alors qu'on était encore une fois satisfait du fait qu'on demandait aux pilotes en tours de piste de respecter strictement les circuits, ce qui n'est pas fait, on a maintenant une phrase qui est celle qui est indiquée ici : « compte tenu de l'environnement, respecter les circuits publiés dans la mesure du possible ».

Et nous, en tant que riverains, on sait ce que cela veut dire « la mesure du possible » et on va vous le montrer tout à l'heure.

**M. VELLA (DSAC Nord).**.- Effectivement, on a été repris par le service d'information aéronautique qui nous a expliqué que la formulation que nous avons utilisée n'était pas conforme au règlement et à la règle. On a remis les dispositions conformément au règlement qui n'impose pas un suivi strict des trajectoires mais en fait cela revient au même. Franchement ! Lorsqu'on écrit que les pilotes doivent respecter dans la limite des précisions permises, je ne vois pas comment un pilote pourrait aller au-delà de ce que lui permet la précision de ses équipements et de son aéronef.

Sachez bien qu'effectivement c'est toute une problématique, c'est-à-dire la manière dont la DGAC jusqu'à maintenant traitait les infractions aux

règles de circuit d'aérodrome. Il est vrai que jusqu'à maintenant, on le reconnaît, on l'a reconnu d'ailleurs lorsqu'on a discuté sur certains autres terrains notamment Toussus-le-Noble, la problématique de la DGAC s'est située essentiellement et uniquement sur les problèmes de sécurité. Ne pas suivre un circuit de piste était jusque là considéré comme quelque chose de totalement bénin.

Les mentalités changent. Sur Toussus-le-Noble notamment et sur d'autres terrains, désormais, on est beaucoup plus soucieux, on suit les cheminements, on vérifie qu'ils sont respectés, on attend d'ailleurs des riverains qu'ils nous disent exactement leur problématique, c'est-à-dire s'il y a des circuits non suivis, on est prêt à agir, pas nécessairement par la sanction, on n'a pas vocation à engager tout de suite des procédures de sanction, mais à engager des procédures de concertation, de discussion, d'information avec les pilotes.

Et puis si, effectivement, on s'aperçoit que les choses ne sont pas du tout respectées et continuent à ne pas l'être, on peut parfaitement engager des procédures de sanction pour quelqu'un qui, de manière délibérée et de manière évidente, ne suit pas le cheminement qui est prescrit, dans la limite, et j'insiste : un petit avion ne peut pas suivre les mêmes trajectoires, la même précision qu'un avion de ligne. Il est soumis au vent, il y a toujours une imprécision, mais une imprécision acceptable, et puis il y a des imprécisions qui peuvent ne plus être acceptables.

C'est un aérodrome réservé aux aéronefs munis de radio. Les ULM doivent être autorisés par le chef de circulation aérienne. Une procédure a été établie par Aéroports de Paris pour ne permettre une utilisation de cet aérodrome que par des ULM et des pilotes qui ont démontré leurs capacités à se retrouver dans un circuit de piste utilisé par les avions. Ce sont des appareils généralement un peu plus rapides qui, de loin, ressemblent à s'y méprendre à des avions.

Les activités d'école et d'entraînement d'hélicoptères sont réservées aux hélicoptères de masse inférieure à 5 tonnes et basés sur l'aérodrome.

Les vols d'entraînement au circuit basse hauteur sont uniquement autorisés s'il y a un instructeur à bord.

Les samedis, dimanches et jours fériés, concernant tous les aéronefs, l'entraînement en tours de piste est réservé aux aéronefs basés ou autorisés par l'organisme de contrôle.

Entre 12 heures et 14 heures locales, les entraînements en tour de piste sont réservés aux aéronefs basés monomoteurs à hélice équipés d'un dispositif atténuateur de bruit et dont la masse maximale au décollage est inférieure à 8,7 tonnes. C'est une disposition qui a été mise en application il y a deux ou trois ans.

Une question sur ce point ?

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Avez-vous la liste des immatriculations des avions qui sont équipés d'atténuateur de bruit ?

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Non.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Sur Toussus-le-Noble, il y a un arrêté qui demande à ce que cette liste soit établie. Cela paraîtrait logique que cela se fasse ailleurs.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Cela pourrait être, dans le cadre de discussions sur la Charte ou de discussions futures du Comité Permanent, un des objectifs. Cela nécessite une concertation avec les usagers. Ce n'est pas très contraignant, mais c'est une hypothèse.

Une petite modification que je vais vous présenter en conclusion : ce terrain a un point Sierra qui est un point réservé normalement aux VFR

spéciaux, s'il y a des conditions météorologiques un peu limitées. Ce point Sierra amenait les pilotes, parfois mêmes les contrôleurs, y compris dans les conditions VFR normales, comme c'est un point significatif, à faire des rappels de trajectoire ou de canaliser le trafic en partie sur ce point Sierra.

Ce point Sierra devait être dans la campagne il y a vingt ou trente ans, quand on l'a créé, maintenant il est dans la ville et on a décidé de le supprimer.

Il est surtout utilisé par des avions qui viennent de Saint-Cyr, qui passent par les Mureaux et qui vont sur Sierra sur Pontoise. Lorsqu'on regarde les tracés radars, on voit qu'il y a un trafic assez important.

L'objectif est de supprimer ce point Sierra et de créer un point Whisky ouest qui permettrait aux avions d'arriver par l'ouest et de s'intégrer sur Pontoise. Cela aura un impact un peu sur l'environnement, notamment pour vous sur Cergy sur des trafics VFR, qui pouvaient passer par ce point sud du terrain.

Le groupe de travail s'est réuni deux trois fois et devrait aboutir, je l'espère, avant la fin de l'année.

**M. LE PRESIDENT.**- D'autres questions sur la présentation en elle-même ?

**M. BATARD (DIRAP).**- J'ai une question concernant les circuits de piste, la première planche qui a été présentée. Sur les circuits, on voit qu'il y a des positions de villages qui ne sont pas réelles peut-être faute de place mais cela peut induire les pilotes en erreur. En particulier, Montgeroult est à la place de Courcelles, Courcelles est reporté tout à fait ailleurs. Quand on demande aux pilotes d'éviter Courcelles, s'ils regardent la carte, ils vont tomber en plein dessus.

Je pense que, dans le cadre d'un Comité Permanent, on pourrait revoir ces cartes pour qu'elles soient plus explicites en vol à vue.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Ces cartes sont basées sur d'autres cartes qui datent des années 70 parfois, des cartes au 1/500.000 et l'urbanisation a pu fortement évoluer.

**M. BATARD (DIRAP).**- Les villages n'ont pas changé. Montgeroult est toujours de ce côté de la Viosne.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- On en avait parlé effectivement, c'est un sujet qui peut être utile..

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que vous pouvez reprojeter la planche concernée ?

**M. BATARD (DIRAP).**- Vous voyez au sud du circuit, il est marqué Montgeroult qui devrait être sous le petit avion qui est dessiné, au nord de la Viosne, et Courcelles-sur-Viosne qui, lui, est à la place de Montgeroult.

C'est un détail vous me direz, mais c'est inquiétant, dans le vol à vue, si les cartes ne sont pas rigoureusement exactes.

Et, d'autre part, les petits avions prennent beaucoup de place, ce qui ne permet pas de prendre un repère. Par exemple, dans le trou, c'est Ableiges, il y a un avion qui est dessiné pour dire que ce sont les avions qui tournent, mais ça empêche de voir certains repères géographiques qui pourraient être utiles aussi aux pilotes.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- C'est très codifié. Le petit avion, c'est un code édité par la FIA (?). Par contre, effectivement, notamment dans le cadre du Comité Permanent ou du Comité de suivi de la Charte,

on peut travailler à une carte, comme on l'a fait sur Toussus-le-Noble, beaucoup plus précise que celle-ci et qui serait à destination des pilotes pour leur préciser de manière beaucoup plus explicite la trajectoire à suivre. Ce sont des axes de travail qui peuvent être les nôtres.

**M. BATARD (DIRAP).**- Je vous remercie.

**M. LE PRESIDENT.**- Pas d'autres questions ?

Auquel cas, on peut passer à la nouvelle procédure GNSS.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Marc LIMARE, je travaille à la DGAC au sein de la Direction des Services de Navigation Aérienne, et en particulier au sein des services de région parisienne, service d'aviation générale, qui a sous sa coupe notamment le terrain de Pontoise.

Ce soir, je vais vous présenter les procédures dites GNSS qui concernent les pistes préférentielles 05 et 23.

En préambule, je voudrais quand même rappeler quelques données clefs qu'il me paraît assez intéressant de garder en tête, parce que ces procédures s'appliquent exclusivement pour les vols opérés au régime aux instruments, et donc dans les chiffres qui ont été cités tout à l'heure. Il faut bien garder en tête que cela représente environ 4.000 vols IFR, un calcul brut montre que cela fait environ 11 à 12 vols par jour, à supposer que le vol arrive le matin ou parte le soir, vous voyez les chiffres sur lesquels s'appliquent ces procédures.

De la même façon, dans la ventilation, cela concerne avant tout, soit de l'aviation d'affaires, soit de manière marginale de l'aviation commerciale et surtout de l'aviation privée qui totalisent ces 4.000 mouvements IFR et pour lesquels à l'heure actuelle sont élaborées ces procédures dites GNSS.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- 4.000 vols ou 4.000 mouvements ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- 4.000 mouvements.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Sur les tableaux, ce sont des vols.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Sur les tableaux, c'est 4.000 vols IFR. Il faudrait voir la ventilation plus précise derrière, car cela peut se décliner en type vols voyage, etc. Je ne vais pas rentrer dans les détails à ce stade.

Concernant ce fameux système GNSS, qui est le système de navigation par moyen satellitaire, c'est bien connu de la plupart des automobilistes, des randonneurs, avec le fameux système GPS puisque les premières charges ont été lancées en 1978. Ce système est complété également par un consortium russe, c'est le système GLONASS.

Assez récemment, puisque le système GPS appartient au ministère de la Défense américain, et c'est un point assez important vis-à-vis de la communauté aéronautique, un premier complément européen par le système EGNOS qui permet d'enrichir ces systèmes-là est maintenant déployé et mis en œuvre, et ce avant d'attendre le fameux GPS européen GALILEO puisqu'il y a un peu plus de deux semaines, les premières charges ont été lancées depuis la base de Kourou sur un lanceur Soyouz. Le système européen qui s'appelle GALILEO est en cours de déploiement et devrait être totalement déployé d'ici quelques années.

Ce système s'appuie sur des moyens satellitaires et, bien sûr, pour pouvoir l'exploiter dans le domaine notamment de l'aviation, cela nécessite une avionique bord certifiée pour les deux communautés d'utilisateurs, à savoir l'aviation générale et l'aviation commerciale.

Ensuite, le tout est évidemment normalisé auprès de l'OACI, qui est l'instance internationale pour traiter des aspects dans le domaine de l'aviation civile, et notamment sur le plan opérationnel et technique.

Pourquoi des approches GNSS à Pontoise ?

Il faut savoir, et on va le voir dans les planches qui vont suivre, qu'aujourd'hui on a un certain nombre de moyens d'approche aux instruments avec les instruments conventionnels classiques, soit type VOR/DME ou type d'approche de précision en s'appuyant sur des moyens tels que l'ILS.

Les approches GNSS permettraient de diminuer l'occurrence d'une approche interrompue notamment lorsqu'on utilise des approches de type VOR avec la particularité que, sur le terrain de Pontoise, le VOR est légèrement désaxé, il n'est pas dans l'axe de la piste.

C'est aussi une contrainte opérationnelle et cela a notamment une influence sur ce qu'on appelle les minima opérationnels applicables, les minima étant les seuils limites au-delà desquels le pilote doit avoir la piste en vue, ou du moins s'assurer que sa trajectoire et sa position lui permettent de poursuivre l'atterrissage en toute sécurité.

Si, à cette altitude de minima, ces conditions-là ne sont pas remplies, dans ce cas-là on applique une approche interrompue avec une remise des gaz.

Pour faire une petite analogie par rapport à cet aspect-là, il faut voir les minima un peu comme la distance de sécurité lorsqu'on est sur autoroute et, si on n'a pas les minima qui sont requis, en avion on remet les gaz, sur l'autoroute on devrait lever le pied évidemment à condition que le précédent lui-même respecte sa distance de sécurité.

Voilà deux petits mots pour vous expliquer ce que sont les minima.

Dans le cadre d'une procédure en s'appuyant sur les moyens satellitaires, ces minima sont donc

inférieurs à ceux des procédures VOR qui ne sont pas les plus performantes puisque c'étaient les premiers moyens d'atterrissage en s'appuyant sur des technologies maintenant un peu anciennes.

Ensuite, les approches GNNS, l'intérêt c'est une atténuation sur les conséquences environnementales. Dès lors qu'il n'y a pas une disponibilité de l'ILS puisqu'il peut être en panne, il peut être en maintenance, en situation dégradée, et, dans ce cas-là, on a une trajectoire beaucoup plus précise qui est suivie, et donc sans dispersion pour les appareils en approche GNSS. Cela permet aussi d'assurer une meilleure régularité et également une bonne sécurité des vols.

Pour poursuivre, je vais vous présenter la procédure dite GNSS 05 par MOPAR, MOPAR étant la balise, donc le point d'entrée qui permet de commencer la procédure d'approche.

Il faut savoir que...

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Une remarque, s'il vous plaît. Ce que j'ai compris de la première slide, parce que je n'ai pas bien compris la première phrase, c'est qu'en fait la nouvelle procédure permettrait d'améliorer la disponibilité des pistes pour les vols. Les minima étant nettement inférieurs, un avion a la possibilité avec cette procédure d'atterrir dans des conditions de visibilité même moins satisfaisantes et donc les avions sont dans des situations où, grâce à cette procédure, ils ne sont pas soumis à des risques d'approche interrompue.

Je l'ai compris comme cela mais j'ai peut-être mal compris.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Non, il faut le voir en ce sens, mais en s'appuyant sur une procédure de type VOR.

Pour ce qui est du terrain de Pontoise, notamment en piste 05, on a un ILS. Evidemment, l'ILS qui est une procédure d'approche de précision qui

permet de guider également dans le plan vertical les appareils sur un plan de descente qui est normalisé, c'est le fameux 3° de l'OACI, cette planche-là veut dire que les minima associés à une procédure GNSS sont meilleurs que ceux du VOR. Pour autant, dès lors qu'un terrain est équipé d'un ILS, les minima sont relativement proches d'un ILS de type catégorie 1, ce qui est le cas de Pontoise.

Je ne sais pas si cela précise et complète ?

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Simplement pour préciser à chacun, certains ont peut-être eu la chance d'avoir les documents un peu avant, nous, nous n'avons eu ce document qu'à 15 heures. On s'est aperçu en revenant à la maison, en passant en vitesse, que les documents étaient disponibles. On a essayé de comprendre. Dans le seul document qu'on avait reçu, c'est le résumé des procédures. Sur ce résumé, on indique bien également que, dans le cas de l'entrée 23, à ce moment-là, on utilise la procédure ILS, mais on utilise également une procédure de vol à vue de manière à pouvoir se poser sur la 23.

Ce qui veut dire qu'en fait, là où ça ne change rien, d'un point de vue accessibilité de l'aéroport, c'est sur la 05 puisque l'ILS et votre système sont à peu près équivalents. Là où cela change, où on améliore notablement les conditions d'exploitation, c'est pour la 23 et a priori, mais là, j'aurais une question à poser par ailleurs, la 23 c'est à peu près 45 % des mouvements, sachant que la 05 c'est à peu près 30 % des mouvements.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- De toute façon, on va le voir puisque, effectivement, il y avait quelques planches générales vous décrivant les principes de base, maintenant on va poursuivre en déclinant avec les nouvelles procédures associées aux procédures classiques telles qu'aujourd'hui.

Deux petits mots concernant le document tardif : il faut savoir que j'interviens et je vous présente sous l'angle technique ces nouvelles

procédures ; par contre, et cela pleinement par rapport au champ d'activité de la CCE, notamment lorsqu'une procédure est amenée à être évoluée, il y a une étude d'impact sur le plan environnemental. Cette étude-là est faite par d'autres services avec des logiciels particuliers. Tout le monde y a travaillé très dur ces derniers temps, mais mon service a été alimenté avec les résultats sur lesquels certains extraits vont vous être présentés, mais effectivement le préavis était court puisque nous-mêmes étions dans l'attente d'un certain nombre de documents pour pouvoir compiler tout cela et vous les présenter ce soir.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Aucun reproche dans ma remarque, surtout vis-à-vis de vous. C'est simplement parce qu'on vient de nous distribuer un papier en nous indiquant qu'on aurait à voter pour donner un avis sur cette procédure. Clairement, à partir du moment où on reçoit des documents à 15 heures pour une réunion qui se tient à 18 heures, on ne peut pas décemment demander d'avoir un vote de la CCE sur ce sujet-là.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Monsieur le Président, c'est bien l'objet de cette Commission de vous présenter les choses et de vous permettre de poser des questions.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Je poursuis et on va voir plus dans le détail ce que ça apporte, notamment sur les configurations d'exploitation en piste 05 ou 23.

Concernant la procédure GNSS 05 par MOPAR qui est le point d'alimentation pour débiter cette procédure, celle-ci permettra une approche finale dans l'axe de piste et, effectivement, ce sera tout à fait comparable à la procédure actuelle, dite d'approche de précision en s'appuyant sur le système ILS en 05, et notamment lors de son indisponibilité, en cas de panne ou de maintenance.

Là pour vous présenter rapidement comment s'appuie cette procédure. Le point MOPAR est celui qui est tout en haut, c'est le début de la procédure. Il faut savoir aussi que, sur un terrain tel que Pontoise, la tour de contrôle est dotée d'un certain nombre de moyens et notamment des moyens radars et qu'avec les procédures actuelles, il y a certains segments d'approche qui sont faits en guidage radar.

Pour autant, vous voyez que les vols arrivent sur le point MOPAR, ils s'éloignent en mettant un cap est, sont ramenés en prenant une direction sud et, ensuite, s'établissent sur l'axe de la piste 05 pour entamer leur procédure de descente.

Dans le principe, voilà à quoi ressemble cette procédure GNSS 05.

Maintenant, le volet qui vous intéresse particulièrement, on a travaillé sur ces dossiers en établissant et en concevant les procédures, par contre on a l'obligation de faire une analyse en termes d'impact environnemental.

Comme je l'ai dit, ce sont d'autres services avec des logiciels particuliers, le tout est pas mal normalisé. Je vous ai cité les modèles qu'ils utilisent et les unités.

On a demandé à ce service de nous produire un certain nombre de cartes avec l'empreinte sonore et en s'appuyant sur des modèles d'avions qui sont représentatifs de la fréquentation commerciale, à savoir du Cessna 650 qui est un jet, et des avions types Beechcraft 58 qui sont des bimoteurs à hélices.

Enfin, également au niveau de ces études, on s'appuie également sur des fichiers qui sont élaborés par les services d'aménagement et d'urbanisme.

Là, on va aller dans le concret.

Cette carte vous illustre l'empreinte sonore de la procédure actuelle en ILS 05. La particularité est que les vols n'arrivent pas tout à fait par le même endroit, passent à la verticale du terrain, vont en éloignement et, ensuite, font un virage d'inversion pour revenir s'établir sur l'ILS et

commencent à se mettre en descente. C'est l'empreinte sonore de la procédure ILS 05 actuelle et vous voyez sur ces tableaux que le nombre de populations survolées s'établit à 104 personnes.

On va pouvoir faire le comparatif avec la procédure GNSS 05. La seule particularité, c'est qu'on peut s'appuyer sur une trajectoire autre, et notamment avec une tenue de précision et de navigation qui est beaucoup plus précise que la procédure précédente. Dans le principe, on retrouve la même chose avec un dernier virage, un établissement sur l'axe et des courbes relativement similaires avec un nombre total de personnes survolées tout à fait équivalent.

C'est pour cela que la synthèse de l'étude d'impact environnemental est résumée dans le titre, puisqu'il n'y a aucun changement d'un point de vue environnemental, on a une trace au sol et une pente de la procédure GNSS quasi identique à la procédure ILS déjà publiée. Cela confirme ce que vous avez évoqué tout à l'heure.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Je ne sais pas si j'ai évoqué cela mais ma question est : quand on parle de populations survolées, c'est sur quelle partie de la trajectoire ? Et ces populations sont soumises à quel niveau de bruit ? A quelle hauteur les avions sont-ils ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Ce sont les différentes zones par rapport aux contours concernant les niveaux de bruit qui sont indiqués sur la courbe.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Donc là, ce sont les populations qui sont sous l'ensemble de ce qu'on voit coloré sur le graphique ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Tout à fait.

L'autre précision c'est que la première planche concernait un avion de type jet, le Cessna

650. Là, vous avez la même présentation mais avec un autre modèle d'avion fréquentant couramment le terrain, qui est le Beechcraft 58. De la même façon, vous avez l'empreinte sonore de la procédure actuelle en piste 05 en s'appuyant sur le moyen ILS. Voilà ce que cela donne. Je n'ai pas eu le temps de relire le total, mais c'est quasi le même, je crois qu'il y a peut-être un delta d'une personne. 183 personnes pour la procédure ILS. La même procédure GNSS en piste 05 totalise un nombre de personnes survolées de 182 et vous voyez l'empreinte sonore qui est tout à fait équivalente.

Là aussi, même conclusion qui est reprise dans le titre de la diapo.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur le Maire de Boissy-l'Aillerie..

**M. GUIARD (Maire Boissy-l'Aillerie).**- Monsieur le Président, on doit donner un avis sur ce qui vient d'être présenté mais il me semble quand même que, pour un certain nombre d'entre nous en tout cas, dont je fais partie, il serait bien d'avoir une traduction simplifiée de cette explication parce que tous ces termes techniques qui ont été employés, toute cette présentation très technique, on ne la comprend absolument pas du tout et je me vois mal donner un avis sur quelque chose que je n'ai absolument pas compris.

Alors, je suis peut-être le seul, je suis peut-être très nul, mais je n'ai strictement rien compris de ce qui nous a été présenté et sur lequel nous devons porter un avis.

Si Monsieur pouvait faire un effort de pédagogie pour nous donner une explication qui soit compréhensible par tous, ce serait très bien.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Est-ce qu'on peut revenir sur les slides 8 et 9 ? Je vais

vous dire ce que j'ai compris, j'espère m'être trompé.

J'ai compris que, si j'arrive avec un alignement ILS, je vais passer une première fois au-dessus de l'aéroport, je vais faire une boucle et je vais me poser sur l'aéroport. Je vais déranger 104 personnes mais probablement certaines plusieurs fois.

J'ai compris, en page 9, que, si j'utilise un système de positionnement par satellite qui me donne l'altitude, je ne rentre pas dans les détails, j'arrive ailleurs, je dérange d'autres personnes et je vais pouvoir me poser sans passer une première fois sur la piste, c'est-à-dire sans boucle.

Cela a deux conséquences : c'est que le nom et l'adresse des personnes ne sont pas tout à fait les mêmes, première conséquence et, deuxième conséquence, c'est qu'évidemment je ne survole pas la piste donc ça me libère de la capacité piste. Il y a forcément autour de la table des gens qui souhaiteraient qu'il y ait moins d'avions pour toutes sortes de raisons.

C'est ce que j'ai compris. J'espère m'être trompé.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Non, dans le principe, c'est bien résumé mais, à ce stade-là, je me permets aussi d'assurer et de compléter cet aspect en disant, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'au niveau de la tour de contrôle de Pontoise, cette tour est dotée de moyens techniques et notamment de guidage radar. Il faut bien voir ici qu'on présente des procédures publiées et c'est une obligation. Dans les faits, ces procédures-là sont quand même peu souvent utilisées puisque c'est conditionné soit par une demande explicite du pilote ou en cas de panne radio ou radar. Dans la majorité des cas, même en configuration 05, les avions sont en guidage radar, et d'ailleurs, la trajectoire réelle est plutôt assimilable au tracé de cette procédure GNSS.

Ce qui veut dire qu'il faut relativiser ce que vous avez dit à travers la procédure dite ILS 05, effectivement, à travers le circuit d'attente, on

aurait la sensation que des populations sont survolées deux fois. C'est aussi un élément à prendre en ligne de compte. Je dis bien que, sur un terrain tel que Pontoise, la plupart des avions sont guidés radar et, que ce soit ILS aujourd'hui ou GNSS demain, sont ramenés vers le sud du terrain pour s'établir sur l'axe et, à partir d'un certain point, entamer la procédure de descente.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Ce qui nous permettrait de nous faire une idée, c'est si on avait l'équivalent de chevelus, c'est-à-dire de trajectoires réelles qui se sont produites, avec éventuellement en regard, puisque là on reste dans une configuration très abstraite, une simulation de ce que pourraient être les mêmes chevelus avec un guidage satellitaire.

Sinon, c'est extrêmement théorique. Moi, j'en retiens que je dérangerai plus de monde dans le nouveau système et que, par conséquent, c'est à eux qu'il faut poser la question.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Cette conclusion est peut-être hâtive puisque, concernant les niveaux de bruit, tout cela est normalisé, je ne suis pas acousticien mais toutes les procédures d'impact environnemental lors d'un changement d'un dispositif CA, c'est résumé à travers ces cartes. Ces cartes-là montrent bien que l'empreinte sonore, que ce soit sur une procédure type ILS ou une procédure type GNSS, le nombre total et quantifié de personnes survolées est exactement le même.

**M. BATARD (DIRAP).**- Les quantifications normalisées correspondent grosso modo à 65 décibels. C'est normalisé, c'est très valable pour les zones fortement peuplées, les environnements bruyants. Dans le cadre du Vexin et de LFPT, c'est-à-dire de l'aérodrome, cela me paraît être énorme, 65 décibels. Il faudrait qu'on ait un impact qui soit plus conforme aux émergences possibles, c'est-à-dire qui

descendent à 60 voire 55 décibels. Là, il serait intéressant de voir quelles sont les populations impactées de toute manière parce qu'il y a une mauvaise habitude qui a été prise effectivement qui est la normalisation, je suis désolé, mais il faudra bien que ça change un jour parce que l'émergence dans une zone calme dérange beaucoup plus que dans une zone fortement bruyante déjà par elle-même.

C'est une remarque, ce n'est pas de votre faute, vous comprenez bien ce que je veux dire mais, pour que l'ensemble des personnes puissent comprendre, il faut savoir qu'à partir de 55 décibels, on est très dérangé déjà. A 60 décibels, on est dérangé à l'intérieur, à 55 décibels on est dérangé à l'extérieur de chez soi. Pour dire que c'est un minimum de population qu'on compte là.

On acte que c'est la normalisation.

**M. LIMARE (ADP).**- Pour poursuivre concernant ces procédures GNSS, il y a également en projet la création d'une procédure dite GNSS 05, le XXX, c'est simplement parce que le nommage de ce point-là est en cours puisque tout cela est codifié. Il faut évidemment ne pas prendre un point déjà existant puisque ce sont des données qui sont rentrées dans les équipements de bord type FMS.

Sinon, dans le principe, on a cette procédure GNSS 05, pareil, un point d'entrée, puis un cheminement plus naturel en termes de trajectoire à travers le système satellitaire pour revenir s'établir sur l'axe et se poser.

Je tiens à préciser que la procédure actuelle, qui s'appelle VEXIP 05, est avant tout une procédure qui est utilisée pour les vols d'entraînement en local. Là aussi, c'est à remettre dans le contexte.

L'élément de comparaison a ses limites puisqu'à l'heure actuelle, cette procédure VEXIP 05 s'appuyant sur le moyen type ILS, vous avez l'image de l'empreinte sonore avec un avion type Beechcraft, le total indiqué en termes de populations survolées.

On a une transposition, c'est-à-dire qu'on a une procédure VEXIP 05 mais, en gros, on l'a transposée en s'appuyant sur un système type GNSS. Dans ce cas, on voit que la trajectoire n'est pas la même et que là, effectivement, l'hippodrome qu'on avait ici est sous forme développée, mais là aussi d'un point de vue quantitatif, l'impact est quasi neutre puisqu'en terme de populations survolées, on est exactement sur le même nombre. Simplement c'est dans la conception de la procédure qu'on a quelque chose de différent puisqu'on a une procédure ILS VEXIP 05 qui est transposée en s'appuyant sur le moyen type GNSS.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Une remarque : vous admettez bien, et là c'est flagrant quand on regarde les deux documents, que sur cette procédure, quand on compare celle qui existe actuellement et celle qui existe ensuite, on a un même nombre mais on a des populations totalement différentes impactées.

Cela veut dire que les personnes qui sont dans le trait du haut qui va jusqu'à la descente et, si on peut représenter la précédente, ces gens-là vont se retrouver avec des survols et là a priori, si je comprends bien la couleur, on est déjà à 65 dB.

C'est une des problématiques qui a été soulevée tout à l'heure par M. MARCUS : on compte le même nombre de personnes mais ce ne sont pas les mêmes personnes. Ces personnes qui habitent là ont pris des décisions un moment donné d'installation sur la base de toutes sortes de critères et on modifie les procédures. Je pense que l'objectif c'est d'aller dans le bon sens mais, pour l'ensemble de ces personnes, ce n'est pas dans le bon sens.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Je confirme qu'en quantitatif, on est sur le même nombre de personnes mais, effectivement, ce ne sont pas les mêmes. Sur l'aspect pédagogique, ces cartes-là résument bien en soi l'introduction de ces procédures.

Une petite précision concernant les indices sur les courbes de bruit, c'est un indice dit LAMAX qui est vraiment une pointe instantanée de niveau de bruit maximal, ce n'est pas du LDEN. C'est juste une précision que je voulais faire : c'est un niveau de bruit instantané maximal.

**M. BATARD (DIRAP).**- A ce sujet, on remarque que la zone bleue de bruit est parallèle alors que les avions sont censés descendre, si j'ai bien compris, par aller atterrir. Donc, logiquement, si on en croit d'autres termes entendus ailleurs, le bruit devrait augmenter au fur et à mesure que l'avion descend en altitude, ce qui montre que la courbe a été faite grosso modo ou que c'est avec un palier fixe.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Là, on est en palier fixe puisque dès lors qu'on a une zone bleue, c'est une perception du bruit au sol. On est relativement en basse altitude. C'est le cas de figure dans cette procédure-là puisqu'on est contraint avec les procédures d'arrivée vers CDG.

De la même façon aujourd'hui, les altitudes publiées dans les circuits actuels ne sont pas au quotidien toujours respectées puisque vous savez qu'il y a quand même une imbrication très forte entre le trafic de CDG et la proximité de Pontoise.

Comme je l'ai dit en préambule, aujourd'hui on a un point commun qui s'appelle MERU, c'est un point d'alimentation qui sert à la fois pour le trafic de Pontoise, mais également et surtout pour le flux en provenance nord-ouest au niveau de CDG.

C'est un élément aussi à retenir puisqu'on a cette contrainte que les avions, il ne faut pas les maintenir en palier suffisamment haut puisque là on a une dépendance très forte avec les arrivées sur CDG.

**M. BATARD (DIRAP).**- Est-ce que les futures trajectoires de Roissy n'ont pas impacté ces

modifications finalement au vu de ce que vous êtes en train de nous expliquer ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Non. Là, je dis bien que, dans ces procédure-là, c'est d'utiliser des technologies modernes pour notamment, et on va le voir sur la dernière série de planches, en piste 23 car, aujourd'hui, on a quand même une grosse problématique d'un point de vue procédure d'approche, l'objectif est d'utiliser des technologies modernes pour mettre en place ces nouvelles procédures. Il n'y a pas de dépendance directe concernant un autre projet à l'échelle de la région parisienne et qui concerne les terrains de Roissy, du Bourget et d'Orly.

**M. BATARD (DIRAP).**- Merci.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Si on pouvait revenir à la slide précédente, ce qui est en question ce soir, c'est de savoir si on décide de déranger grosso modo pas tout à fait 12.000 personnes parce qu'il y en a qui l'étaient déjà mais disons, je n'ai pas le chiffre en tête, une dizaine de milliers d'autres, probablement plus parce que cette modélisation est très théorique, on a des régimes moteurs, on a des pilotes débutants, etc. donc on aura forcément plus de bruit à certains moments et à certains endroits que ce qui est indiqué ici.

La question que je me pose, en regardant le tour de table, c'est : qui ici représente une partie ou ces 10 à 12.000 personnes qui vont être dérangées ? Parce qu'on est là dans une commission préfectorale, on est détenteur d'un certain bien public, si j'ai bien compris, on n'est pas là pour défendre un intérêt personnel. Je me pose une question toute simple : ces personnes-là sont-elles prévenues ? Leur a-t-on demandé leur avis ? Et, si ce n'est pas le cas, va-t-on le faire ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Sur le premier volet, je me permets aussi d'apporter une précision et éventuellement, pour revenir sur la planche précédente, par rapport à l'introduction de moyens type GNSS, il faut savoir qu'aujourd'hui, comme je l'ai dit tout à l'heure, on fait un exercice assez théorique puisqu'on a des procédures publiées, pratiquées ou pas et je vous dis que, dans les faits, c'est loin d'être la majorité du temps.

Sur ce type de procédure, là aussi on a un bon trait mais, comme pour les vols à vue de tout à l'heure, on a une dispersion, le virage selon le type d'avion, etc. n'est pas du tout sur le trait. C'est aussi une contrainte sur ce type de procédure.

Il faut savoir que les procédures type GNSS, l'avionique bord fait que les avions sont nécessairement sur le trait. Le chiffre calculé ici est beaucoup plus réaliste dans une procédure type GNSS que dans une procédure utilisant les moyens classiques.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Très sincèrement, je ne peux pas me contenter de mantras techniques. Nous avons deux problèmes différents :

Nous avons un premier problème, c'est que nous allons déranger des gens qui ne le sont pas, qui ont fait des choix de vie et je n'ai pas encore entendu ici, ne serait-ce que parce qu'il n'y a pas suffisamment de mouvements, quel type d'indemnisation il est prévu.

Puis nous avons un deuxième problème : je n'ai pas eu le sentiment que cet aéroport servait essentiellement à des sauvetages, à des choses, je dirais utiles. Je pense qu'on est quand même devant un usage que je peux me permettre de qualifier de futile, ne serait-ce que si je regarde l'atmosphère respirable et surtout l'atmosphère vivable, durable et l'effet de serre.

Ces deux choses mises bout à bout me font dire : va-t-on consulter les personnes qui, par ce « progrès » technique - mais tout dépend du jugement

que l'on porte, la bombe atomique en est un aussi - vont être touchées, sur ce qui les attend ? Ce qui me paraît en démocratie la moindre des choses, sinon notre réunion n'a aucun objectif sinon de nous amuser ensemble avec des moyens techniques.

Et la deuxième question que je pose : quel est l'usage de cet aéroport qui, si je l'ai bien compris, sert surtout à s'amuser ?

**M. LE PRESIDENT.**- M. CROZAT au titre de la DGAC.

**M. CROZAT (DGAC).**- Je vais peut-être reprendre la parole. Ce que je constate, peut-être pour prendre un peu de recul et vous proposer une alternative, le dispositif GNSS tel qu'il est proposé ici effectivement est assez ardu à comprendre parce qu'il s'agit d'une nouvelle procédure d'approche alors qu'il en existe déjà d'autres. Cela aurait été presque, dans le cadre d'une CCE qui aurait fonctionné régulièrement, idéal d'avoir une première discussion dans le cadre d'un Comité technique qui aurait permis effectivement d'aborder l'ensemble de ces questions et de venir au moment du vote en ayant déjà clarifié l'ensemble de ces questions à la fois sur la base réglementaire applicable, sur l'impact concerné, etc.

Je ne souhaiterais surtout pas que cette réunion de reprise de la CCE soit l'occasion de partir sur des mauvaises compréhensions, sur des votes qui soient un peu trop rapides.

Je voudrais éventuellement proposer au Secrétaire Général, M. CHAVANNE, s'il est possible dans ces cas-là de continuer la présentation, si vous le souhaitez, de façon accélérée mais éventuellement d'en référer peut-être au Comité Permanent qui doit être constitué de façon à ce qu'il puisse aborder l'ensemble de ces éléments et qu'on convoque dans les prochains mois, dès que ce point aura été clarifié, une réunion complémentaire de façon à avoir un vote serein et éclairé.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de cette proposition.  
Monsieur de RONNE pour Aéroports de Paris..

**M. DE RONNE (ADP).**- Je partage tout à fait cette approche. Je crois qu'on a eu ici une présentation extrêmement technique, qui est une présentation beaucoup plus destinée à des services d'opérations de compagnies aériennes. Il faut qu'on vous refasse une présentation dans un cadre différent, plus proche, qui nous permette de faire une présentation un peu plus didactique, de bien clarifier tout ce que ça veut dire, quelles sont les populations survolées parce que, quand on regarde, on s'aperçoit que finalement ce sont à peu près les mêmes, elles sont placées au même endroit.

Tout cela mérite d'être bien clarifié pour revenir ici en Commission avec un dossier en peu plus compris et partagé.

**M. GUIARD (Maire Boissy-l'Aillerie).**- Très bien !

**M. HUCHET (Asso Osnysois Versant Nord).**- J'aurai simplement deux petites questions :

Premièrement, le Beechcraft et le Cessna 650, quel est leur chapitre ? Je voudrais connaître leur tonnage...

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Je ne peux pas vous répondre.

**M. DE RONNE (ADP).**- Le Cessna 650 c'est aux alentours de 8 tonnes et le Beechcraft est un avion de moins de 5,7 tonnes.

**M. HUCHET (Asso Osnysois).**- Donc, vous n'avez pas fait de comparaison de nuisance sonore pour des

avions de 17 tonnes. Cela aurait été important de le savoir.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Vous savez que ce n'est pas la masse qui fait le bruit. Vous avez par exemple un L39 qui est basé chez vous, je vous garantis que c'est un appareil qui fait moins de 5,7 tonnes, mais qui vous fait un bruit d'enfer et vous avez des avions modernes qui, maintenant, sont extrêmement silencieux. Ce n'est pas la masse. Effectivement le Beech 58 est un appareil d'ancienne génération, turbopropulseur légèrement bruyant et le Cessna 650 est un des appareils réacteurs de génération nouvelle qui, lui, est particulièrement moins bruyant.

**M. HUCHET (Asso Osnysois Versant Nord).**- Par contre, on ne connaît pas le chapitre ?

**M. DE RONNE (ADP).**- Pour l'ensemble du Bourget, nous avons fait une campagne de mesure sur tous les avions qui sont venus à Pontoise, qui ont décollé ou qui se sont posés à Pontoise. On dispose aujourd'hui, d'un ensemble de mesures sur un grand nombre de types d'avions, pas uniquement les deux types d'avions qui sont ici pris comme modèles, on dispose de cette matière.

Je propose qu'au niveau du Comité Permanent, on vous fasse cette présentation, on vous explique ce qui a été observé et quels sont les niveaux de bruit, quels sont les classements des types d'avions ou des avions individuels qui ont été mesurés pendant cette période. Je pense que cela peut éclairer un peu la compréhension de tout le monde sur ce qu'est ce phénomène, et ce que sont réellement les niveaux de bruit des avions qui ont fréquenté ou qui fréquentent la plate-forme de Pontoise.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de cette proposition. Je vous propose que nous continuions, comme l'a dit tout à l'heure M. CROZAT, rapidement cette

présentation, ce qui nous permettra de passer à l'élection des membres du Comité permanent, ce qui nous permettra d'avancer, ainsi que la proposition en a été faite tout à l'heure par le représentant de la DGAC, ce qui répondra à la demande des Associations d'avoir le temps du dialogue nécessaire avant un vote sur cette procédure.

Si cela convient à tout le monde, nous redonnons la parole à la DGAC pour la fin de cette présentation avant de passer à l'élection des membres du Comité Permanent. Vous voyez que les bulletins de vote serviront !

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Après ce long intermède, je poursuis. C'est le troisième volet, je vous rassure sur les procédures GNSS, après vous serez tranquilles.

C'est la procédure dite GNSS 23 MOPAR. Toujours pareil, c'est un même point d'alimentation. Cela permet d'atterrir dans l'autre sens de la piste.

Là, par contre, contrairement à la GNSS 05, puisqu'on a dit qu'en gros elle remplace, et on l'a bien vu, la procédure elle-même peut pratiquement être calquée sur une procédure ILS mais l'ILS est en piste 05, il n'est pas en piste 23. C'est une réelle contrainte d'exploitation puisqu'on a une procédure d'approche aujourd'hui qui s'appelle une procédure d'approche classique type VOR/DME mais elle est très peu appréciée par les pilotes et suivie d'autant plus qu'il y a des phénomènes d'instabilité de la balise VOR qui est le moyen technique essentiel pour appliquer cette procédure.

Quelle est la conséquence aujourd'hui en configuration piste 23 ? Les moyens d'approche classiques ne sont pas nominaux. Là, il y a un risque de remise des gaz pour revenir s'établir avec une augmentation de la gêne sonore et aussi de rejet en termes de CO2.

Dans les faits aujourd'hui, là aussi, l'utilisation c'est plutôt une procédure dite ILS 05 et manoeuvre à vue. C'est-à-dire qu'on vient

s'établir de l'autre côté de la piste et, au dernier moment, on fait une conduite manuelle du vol pour venir s'établir et atterrir dans l'autre sens puisque les avions atterrissent et décollent toujours face au vent.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez une demande de prise de parole. Autant les prendre dans l'ordre.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- A nouveau une intervention pour informer. Si on pouvait venir à la slide 16, nous étions ce matin au Conseil Général en réunion sur la qualité de l'air. Evidemment, on se rend compte qu'il y a beaucoup à faire pour mettre à niveau.

Quand vous remettez les gaz avec des avions qui sont plutôt faits pour voler un peu plus haut, certes vous avez une augmentation de la gêne sonore, c'est très nuisible, c'est un état transitoire de l'air, vous avez un supplément de rejet de CO2 mais vous avez surtout des oxydes d'azote qui sont des microparticules qui sont des poisons. C'est tout aussi vrai avec un turbopropulseur qu'avec un jet ou un moteur à piston. Là-dessus, je pense qu'on est assez peu attentif.

Certes, on est dans le Vexin, il y a de la dilution mais cette production existe. Si on a rejet de CO2 parce qu'on a plus de combustion, on aura forcément sur ce type de régime de reprise en basse altitude, une forte production d'oxyde d'azote et de microparticules et notamment de microparticules de moins de 2 microns qui sont celles qui vont directement dans les cellules.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Pour être sûr que cela ne prête pas à confusion, je précise bien que cette planche-là sur les conséquences opérationnelles s'applique dans le cadre de la procédure actuelle.

La planche suivante montrait la pratique de la procédure qui n'est plus vraiment utilisée. La

planche suivante va là aussi vous montrer ce à quoi ressemble la procédure GNSS 23. Là aussi un point d'alimentation, une arrivée unique par le point MOPAR dans un premier temps, les vols continuent sur un cap est, puis ensuite virent et reviennent s'établir sur l'axe.

Il faut savoir que cette procédure-là a évolué puisqu'un certain nombre d'options qui étaient possibles : l'option nominale d'un point de vue temps de vol, pilotabilité, n'a pas été retenue puisque notamment on passait sur la commune de Méru.

L'option retenue est celle qui était la moins contraignante d'un point de vue environnemental.

Vous avez, de la même façon, l'empreinte sonore avec la procédure VOR-DME, donc la procédure classique utilisable aujourd'hui. Voilà ce que cela donne avec aussi le fait que cette procédure n'est pas tout à fait dans l'axe. Là aussi, il y a une contrainte de pilotabilité.

En termes de populations survolées, vous voyez que le total absolu est relativement faible, de l'ordre de 47. C'est pour un avion type Cessna 650.

Sur la planche suivante, vous avez la procédure GNSS 23 telle qu'elle est conçue aujourd'hui avec un total en absolu légèrement supérieur mais qui, en relatif, n'est pas non plus excessif.

Voilà comment est représentée cette procédure GNSS 23 pour un avion de type jet.

Dans les deux dernières planches qui suivent, vous avez exactement la même chose mais avec un avion type hélice, Beech 58, où là aussi on voit dans les chiffres indiqués dans le tableau en haut à gauche une légère augmentation relative avec un total en absolu toujours faible.

Voilà ce à quoi ressemble aujourd'hui la procédure GNSS 23.

J'en termine en précisant que j'étais là pour vous présenter avant tout ces procédures sous un

angle technique. S'il y a d'autres questions, je suis prêt à tenter d'y répondre. Merci.

**M. LE PRESIDENT.-** Y a-t-il des questions sur la fin de cette intervention dans le cadre rappelé précédemment ?

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).-** Concernant la précision de l'ILS actuel sur la 05, est-ce que cet ILS permet un atterrissage automatique ? De quelle classe est-il ? Est-ce un ILS de très grande précision ou est-ce un ILS où la finale se fait toujours à vue ?

**M. LIMARE (SNA/RP).-** C'est un ILS de type catégorie 1, avec une hauteur de l'ordre de 200 pieds.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).-** Le nouveau système va permettre une précision bien supérieure ?

**M. LIMARE (SNA/RP).-** Non, à l'heure actuelle les procédures GNSS sont équivalentes à une procédure de type approche de précision ILS catégorie 1. Cela ne va pas au-delà. Il y a encore tout un travail de recueil de validation à faire. Pour l'instant, cela ne va pas au-delà. Une GNSS est équivalente en terme de précision à un ILS catégorie 1.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).-** L'idée était que le fait que le système soit beaucoup plus précis, cela va amener davantage d'avions à se poser sur Cormeilles étant donné que ça permet de se poser par très mauvais temps en particulier.

**M. LIMARE (SNA/RP).-** Ce n'est pas le cas puisque ce sont des procédures qui sont mises en œuvre concernant l'infrastructure disponible. Il reste, vis-à-vis des opérateurs aériens, qu'il faut

s'équiper d'avionique, sachant qu'aujourd'hui la situation en termes de transport aérien fait que ce sont des coûts d'investissement qui ne sont pas neutres. Là-dessus, dès lors que l'approche GNSS n'apporte pas plus en termes de précision, dans l'immédiat, il n'y a pas d'incitation de ce côté-là. C'est vraiment d'utiliser une technologie, des moyens modernes et sur lesquels d'ailleurs, au sein des instances type OACI, tous les états contractants sont amenés et engagés à développer et à mettre en oeuvre ce type de procédures.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).**- Où se trouve l'hippodrome d'attente ? Lorsqu'on se présente sur Cormeilles, est-ce que l'hippodrome d'attente est toujours le même et où se trouve-t-il ? Est-ce sur MERU ?

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Aujourd'hui, c'est sur MERU. A partir du 17 novembre, ce sera sur MOPAR et dans le cadre d'un dispositif beaucoup plus large concernant la région parisienne mais qui n'a pas de dépendance directe avec ce que je vous ai présenté là.

**M. HUCHET (Asso Osnysois Versant nord).**- J'aurai quand même deux petites questions :

Suite à la nouvelle procédure d'approche GNSS en faisant une approche sur la 05 avec un cap 046, on est obligé de faire une MVI sur la partie Est de l'aérodrome. Cela veut dire une augmentation des habitations survolées, entre autres la ville d'Osny. Je m'aperçois qu'Osny n'est pas présente ou invitée à la Commission.

C'est vraiment dommage qu'il n'y ait pas un représentant de la commune d'Osny.

**M. LE NOAN (Préf arrond. Pontoise).**- Une précision : la commune d'Osny est représentée par la

communauté d'agglomération de Cergy Pontoise qui est membre de cette Commission.

**M. HOUILLON (Député-Maire Pontoise - CACP).**-  
Je ne veux pas vous contredire.

**M. GUIARD (Maire Boissy l'Aillierie).**- Il y a en plus une association des Osnysois.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Plus globalement parce que les personnes qui vont être impactées n'auront pas forcément la représentation par leur commune qu'elles souhaiteraient. Plus globalement, dans cette présentation, on s'aperçoit qu'on se situe grosso modo entre 5.000 et 7.000 personnes qui pourraient être nouvellement impactées étant donné qu'on a des parcours qui sont communs. C'est à elles qu'il faut demander leur avis : souhaitez-vous être nouvellement impactées ?

D'autant que vous venez de nous dire que ce procédé est nouveau mais qu'en définitive, dans les années qui viennent, il sera peu employé pour des raisons financières etc. Après tout, on peut estimer qu'il serait utilement employé pour former des pilotes. Mais, si c'est pour s'amuser, je repose ma question préalable : est-ce utile / est-ce futile ? premier point.

Deuxième point, est-ce que nous, autour de cette table, nous sommes habilités à représenter les personnes qui seront gênées étant donné que la plupart des pilotes, me semble-t-il, n'habitent pas dans les zones qui vont être prochainement impactées ? Ma question n'est pas du tout une question futile.

**M. LIMARE (SNA/RP).**- Deux petites précisions là-dessus, à savoir concernant l'introduction progressive de ces moyens-là, c'est une difficulté dans le domaine de l'aviation, c'est qu'il faut gérer les phases de transition. Là, c'est clair qu'à

l'heure actuelle, si les infrastructures et les moyens ne sont pas disponibles et les procédures également, il y a peu de chance que les opérateurs s'équipent mais ça, de toute façon, nécessairement, cela prend du temps. Chaque saut et chaque bond technologique dans le domaine de l'aviation, il y a toujours eu à gérer ces étapes et ces périodes de transition.

Pour autant, il faut bien voir qu'il y a de plus en plus d'équipementiers qui, en termes d'avionique, proposent vraiment des produits à des coûts pas très onéreux, et ça concerne aussi bien l'aviation commerciale que l'aviation générale.

De la même façon, ces procédures-là et les moyens maintenant dont disposent les pilotes à bord, sont aussi un moyen d'améliorer leur sécurité, mais aussi la sécurité des zones survolées et également sur les aspects régularité.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, la procédure, si on fait un parallèle en conformation piste 05, on a un moyen aujourd'hui et en gros, la GNSS est pratiquement calquée sur cette procédure. La procédure en piste 23 est quand même loin d'être satisfaisante à la fois pour les aspects régularité, à la fois pour les opérateurs aériens et sur les aspects environnementaux puisque, effectivement, on est amené à survoler une population non négligeable sur la ville de Cergy-Pontoise.

La GNSS en 23, c'est vraiment un changement assez radical par rapport à la procédure en 05 qui est en gros calquée sur le moyen existant tant que celui-ci perdurera.

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Il faut vraiment insister là-dessus parce qu'il faut peut-être recadrer ce qu'est le GNSS et pourquoi un GNSS est mieux qu'un système classique habituel.

Les systèmes classiques habituels, on travaille en radial, c'est-à-dire qu'on se dirige vers un équipement qui balise la trajectoire.

Avec un GNNS, il n'y a plus aucune limite à une trajectoire puisqu'au fond, l'avion en permanence est cadré par ses coordonnées satellites.

On peut adapter le circuit non seulement d'un point de vue sécurité mais aussi d'un point de vue environnement, ce qu'on ne peut pas nécessairement faire quand on a des balises implantées dans le sol.

L'analyse qui a été faite, c'est vrai que c'était un peu compliqué à expliquer, mais c'est trouver des trajectoires qui, d'un point de vue sécurité et d'un point de vue efficacité, fonctionnent mais ce sont aussi des trajectoires, et c'est ce qu'on essaie de vous expliquer, qui, d'un point de vue environnement, touchent le moins possible de personnes.

C'est ce que permet ce dispositif satellitaire, ce que ne permettaient pas les autres dispositifs.

Vous avez raison, peut-être qu'on a été un peu trop technique. Désolé ! On a l'habitude de travailler avec des gens du métier. On est désolé, on vient de s'apercevoir qu'effectivement, bien qu'on ait essayé d'être pédagogique, on ne l'a pas été suffisamment.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).**- Quelle est la précision sur une trajectoire que l'on peut obtenir avec le nouveau système ? elle est de 10 m près ?

**M. VELLA (DSAC Nord).**- Elle est exactement celle d'un ILS actuel avec la souplesse et la possibilité de faire des approches qui sont nécessairement dans l'axe de piste.

Vous savez, un ILS est un radial. Là, le pilote n'est pas soumis nécessairement à ce radial, il peut faire des approches et des arrivées beaucoup plus courtes, beaucoup plus adaptées et plus opérationnelles que celles d'un ILS.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).**- Autour de la trajectoire théorique, les avions vont passer autour de la trajectoire théorique avec quelle précision ? Quelle va être la précision des trajectoires autour des avions pilotés normalement avec les nouveaux instruments qui existent par rapport à la trajectoire idéale ? Avec quelle précision se trouve-t-on par rapport à cette trajectoire idéale ?

**M. VELLA (DSAC Nord).**- C'est de l'ordre de quelques dizaines de mètres. C'est la précision du GPS, elle est de l'ordre de quelques mètres. Ce n'est pas seulement la précision du GPS qui permet de suivre une trajectoire, c'est aussi la précision du pilote. Il y a tout un ensemble de chaînes d'équipements qui vont au-delà qui peuvent amener quelques imprécisions supplémentaires par rapport au GPS. Le GPS est précis de l'ordre du mètre.

**M. HENIQUE (Amis du Vexin).**- J'imagine qu'il y aura deux types d'équipement : des équipements qui pilotent automatiquement l'avion, le pilote automatique étant asservi à ce niveau ou alors ça se fera aux instruments, c'est-à-dire cela se fera en pilotage manuel ?

**M. VELLA (DSAC Nord).**- L'objectif est d'avoir le maximum de précision. Le maximum de précision, c'est l'équipement, ce n'est pas le pilotage manuel, c'est évident. Or, l'équipement GNSS est un équipement qui peut être précis à quelques mètres et qui peut amener l'avion avec des précisions d'atterrissage équivalentes à celle d'un ILS mais avec des souplesses d'utilisation qui sont largement au-dessus de l'ILS, qui peuvent être adaptées en fonction notamment de l'environnement et des villages, des villes et des agglomérations situés près des aérodromes.

**M. LE PRESIDENT.**- Peut-être une dernière question parce que je voudrais que nous passions à l'élection du Comité Permanent.

**M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).**- Sans rentrer dans l'histoire des sciences ou l'épistémologie, c'est une question d'importance. Je voudrais que toutes les personnes qui sont ici comprennent qu'on change le système.

Dans le système précédent, j'étais dans un système de reming, j'allais vers un point, et par conséquent le cône de projection au sol en définitive avait une route relativement constante, les cartes étaient relativement bien dessinées. Si, par malheur, j'achetais une maison à cet endroit-là, j'avais encore le temps de m'en apercevoir et puis aujourd'hui le notaire me l'aurait dit, etc.

On rentre dans un système différent. L'avion, on va dire le pilote mais cela peut être aussi l'avion, est guidé aussi bien en latitude, en longitude qu'en altitude. Je passe sur toutes sortes de détails mais, ce que nous a bien expliqué la DGAC et cet enjeu est majeur pour la sécurité et autant là-dessus je les suivrai sur l'aspect commercial, autant je les suivrai peu sur l'aspect joujou, mais ce qui est nouveau, ce qui change tout, c'est que si on décide, pour une raison ou une autre, de changer de route, cela devient infiniment facile puisque le système de guidage est ductile et n'est plus, comme le dit Monsieur, radial.

Et là, on a un changement de système, et c'est bien la question qu'on peut poser ce soir : non seulement les personnes qui pourraient être impactées par cette nouvelle trajectoire optimisée aujourd'hui et qui changera demain doivent être consultées, mais sachez qu'éventuellement dans deux ans, ce seront d'autres du simple fait de la ductilité ou la plasticité du système.

C'est là où on a besoin d'une réflexion importante parce que la décision qu'on va prendre est une décision qui, changeant de système, permettra une

dispersion beaucoup plus importante des trajectoires des routes, etc. et qu'effectivement cela change beaucoup de choses.

Je voudrais produire un conseil : il serait intéressant d'avoir une démarche de prévention des risques des nuisances qui s'applique au système actuel et que par comparaison on l'applique avec une simulation du système qui, certes, est futur et qu'on puisse voir, à mon avis c'est bien cela le problème, qu'aujourd'hui cela tombe toujours sur les mêmes et que, demain, cela se distribuera plus largement.

Je laisse de côté le fait que cela offre la possibilité d'un plus grand nombre de mouvements et à toutes heures du jour et de la nuit.

**M. LOUP (Val d'Oise Environnement).**- Je ne peux pas laisser dire de la part de la DGAC qu'autour de cette table, certes on n'est pas des spécialistes du transport aérien, c'est quand même une Commission Consultative de l'Environnement, ma première question a porté sur : à quoi servait cet aéroport et combien de passagers étaient transportés.

Je crois qu'il y a une incompréhension effectivement entre nous et on ne peut pas se comprendre à partir du moment où certains ne voient que les questions techniques. Nous, on se pose la question et depuis que je suis là, c'est vrai je ne suis pas un ancien membre de la CCE précédente, mais il y a une question qui a été posée par le représentant de la CCI sur l'intérêt économique que pourrait avoir cet aéroport, pour l'instant je ne connais ni l'intérêt économique, ni l'intérêt social de cet aéroport.

On ne nous parle que de fonctionnement. Or, on sait, nous associations, qu'il y a des habitants en dessous. Dans les avions, pour l'instant, on ne sait même pas qui est dedans. Je crois que là, il y a une incompréhension et ce n'est pas simplement qu'on ne maîtrise pas les questions techniques, c'est vrai, certainement, mais je crois qu'on n'est pas du tout sur la même longueur d'onde.

**M. CROZAT (DGAC).**- Je voudrais juste répéter ce que j'ai dit. Je prends acte de cette demande importante de savoir à quoi sert l'aérodrome, ce qu'il y a, etc. et je pense qu'effectivement le cercle idéal pour discuter et aborder ces éléments, c'est un Comité technique dans lequel on peut creuser en plus petit comité de façon un peu moins formelle l'ensemble de ces questions.

Je vous propose qu'on aille beaucoup plus en amont, que vous nous posiez toutes ces questions-là, qu'on puisse venir avec des éléments de réponse quand on les aura.

Il vous a déjà été répondu que, sur le nombre de personnes qui sont dans les avions, on ne peut pas le savoir, de même que lorsqu'on est à côté d'une autoroute, on ne peut pas savoir combien il y a de personnes dans les voitures.

On a des éléments, on peut les présenter et faisons-le. Soyons totalement transparents, c'est tout à fait notre logique.

**M. GUIARD (Maire Boissy-l'Aillerie).**- Simplement, je vous remercie de votre proposition tout à l'heure et celle de M. de RONNE également. Ceci étant dit, même lors d'une commission adéquate, il n'y aura pas que des techniciens autour de la table. Il faudra avoir une autre présentation que celle d'aujourd'hui.

Il faut savoir qu'il n'y aura pas que des techniciens, il y aura des élus qui sont là qui ne connaissent absolument rien du tout, qui auront besoin de comprendre les choses. Toute technique peut être expliquée à tout le monde de façon très simple et simplifiée. En tout cas, il faudra que tout le monde puisse comprendre parce que, pour voter et donner un avis, il faut comprendre les choses.

Aujourd'hui, je peux vous dire qu'il y a un certain nombre d'entre nous, et notamment les élus que nous sommes autour de cette table, on n'a pas

compris un traître mot de ce qui a été dit ce soir. Ce n'est pas tout à fait normal et il aurait pu y avoir une présentation un peu plus simplifiée.

Je n'accuse personne, Monsieur a fait son travail, il connaît bien sa technique mais il ne s'est pas mis à notre portée.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci.

Monsieur CROZAT, on acte les choses. Aujourd'hui, cette commission considère qu'elle n'est pas en état de formuler un avis sur les documents recueillis. Nous nous arrêtons donc sur ce point. Ce qui nous permet de passer à l'élection des membres du Comité permanent auquel cette commission renverra comme premier objet, j'ai bien compris qu'il y avait la question de la réflexion sur la liste des appareils dotés d'atténuateurs de bruit, on va considérer que c'est un objet sur lequel ce comité permanent pourra travailler mais d'abord et peut-être prioritairement reprendre ce travail de pédagogie d'explication et de mise à disposition du plus grand nombre du degré d'information nécessaire.

Monsieur GUIARD...

**M. GUIARD (Maire Boissy-l'Aillerie).**-

Permettez-moi, Monsieur le Président, de reprendre la parole, mais je voudrais quand même dire quelque chose par rapport à l'intervention de M. BLANCHART tout à l'heure sur le devenir, ou en tout cas la possibilité qu'offre cet aérodrome.

Je ne voudrais pas qu'on oublie que si on se recule de 20 ou 30 ans en arrière, il y a différents projets qui ont vu le jour pour développer cet aérodrome. Ces projets ont tous capoté, il faut le dire, et capoté sur le plan économique.

Aujourd'hui, n'oublions pas que cet aérodrome se trouve entouré de villages qui existaient bien avant la création de cet aérodrome et que la population subit déjà une gêne, pour certaines populations en tout cas, pas tout le monde mais un

certain nombre, avec l'aviation de loisirs voire d'entraînement. Il ne faut pas oublier cela et s'ajoute aujourd'hui bien entendu le trafic qui va sur Roissy.

N'oublions pas cela et, en ce qui concerne nous, les élus, nous ne souhaitons pas le développement à outrance de cet aérodrome. Nous souhaitons quand même que cela reste dans ce qui existe aujourd'hui, quelque chose de raisonnable et acceptable par les populations qui sont déjà gênées aujourd'hui par le trafic qui existe, mais que nous acceptons volontiers parce que ce trafic existe depuis quelques dizaines d'années, mais nous ne souhaitons pas son développement.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sera acté au procès-verbal comme les interventions de M. de RONNE, M. CROZAT en réponse à la question de M. HOUILLON au début de nos travaux.

Je considère que cette partie de nos travaux est achevée, ce qui nous permet de passer à l'élection des membres du Comité permanent.

#### **- Election des membres du Comité Permanent**

**M. LE PRESIDENT.**- Madame RIEU, pour les modalités pratiques...

**Mme RIEU (Préfecture).**- Dans le second courrier dans lequel se trouvaient les documents, j'avais évoqué l'élection du Comité Permanent en vous disant que ce comité était composé lui aussi par trois collèges paritaires comme cette commission et vous proposant de déposer des candidatures.

J'ai reçu quelques candidatures, mais je n'en ai pas reçu pour 15 personnes.

Je vous propose, dans un premier temps, de proposer les candidatures. On va commencer par le collège des associations, ensuite le collège des professions aéronautiques, enfin le collège des élus.

Puis, pour les modalités pratiques, on procédera de la façon suivante :

S'il n'y a que cinq candidats par collège, pour aller peut-être plus vite et plus simple, je vous propose que le collège les adopte. S'il y avait plus de cinq candidatures, effectivement nous procéderions à un vote par collège, pour tous les collèges qui ont plus de cinq candidatures. Nous avons préparé des urnes. Vous avez un bulletin qui va vous servir maintenant.

J'appellerai chaque membre qui peut voter, c'est-à-dire les membres soit titulaires soit suppléants de la Commission pour venir signer la feuille d'émargement. Est-ce que cela vous convient ?

*(Les membres de la Commission sont d'accord)*

On va commencer par le collège des associations. J'ai noté le retrait d'une candidature et les cinq candidatures de l'association de la DIRAP. Monsieur BUTEUX, s'il vous plaît, pouvez-vous nous les rappeler ?

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Jean-Marc BUTEUX, Jacky DESLANDES, Claude BAUSSAC (?), Michel BATARD et Didier CREMER (?).

**Mme RIEU.**- M. BUTEUX, M. BATARD, M. BAUSSAC, M. DESLANDES et M. CREMER. Cinq candidatures pour les associations.

*Y en a-t-il d'autres ? (il n'y en a pas)*

**M. LE PRESIDENT.**- Cinq candidatures, cinq postes. Pas besoin de passer au vote. Les cinq candidats sont élus.

Nous passons ensuite au collège des professions aéronautiques. Pouvez-vous rappeler les candidatures ?

**Mme RIEU (Préfecture).**- Je n'ai eu que M. de RONNE.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des représentants des usagers qui souhaitent déposer leur candidature ?

M. CHOIX, Président de l'aéroclub Hispano-Suiza,

M. DUBOIS au titre de Handling Partners,

M. MINARD pour Améridair,

M. VALDELIEVRE pour Cergy-Pontoise Air Club.

Pas d'autres candidatures ?

La démocratie est bien faite. Les cinq candidats sont élus.

Pour les collectivités locales, quelles sont les candidatures ?

**Mme RIEU (Préfecture).**- M. DE SMET représentant le Conseil Régional.

**M. LE PRESIDENT.**- Quelles sont les candidatures ?

M. GUIARD, maire de Boissy-l'Aillerie,

Mme POU CET, maire de Génicourt.

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).**- Est-ce que Philippe HOUILLON a exprimé quelque chose ?

**M. LE PRESIDENT.**- Il a donné son mandat à M. GUIARD mais je n'ai pas l'impression qu'il ait formalisé une candidature. On ne va peut-être pas anticiper.

Alain MATEOS pour Montgeroult,

Manuel TEYSSOT pour Frémécourt.

Y a-t-il d'autres candidatures ?

René LECOMTE pour Cormeilles-en-Vexin.

Du coup, nous allons vous demander de passer au vote puisque vous êtes six.

**M. TEYSSOT (Frémécourt).**- Puisque M. LECOMTE se présente, je me retire.

**M. LE PRESIDENT.**- M. TEYSSOT se retirant, nous avons les 5 représentants des collectivités locales.

Les cinq candidats sont élus.

Le Comité Permanent est constitué.

La prochaine étape, c'est évidemment la date de sa prochaine réunion mais il faut d'ores et déjà vous laisser le temps de vous organiser. Qui assure le secrétariat ?

**Mme RIEU (Préfecture).**- L'exploitant, donc Aéroports de Paris.

**M. LE PRESIDENT.**- Conformément au Code de l'Environnement, Aéroports de Paris assurera le secrétariat du Comité Permanent.

**Mme RIEU (Préfecture).**- Ce comité sera désigné de la même façon que la CCE elle-même par arrêté. Dès demain, je m'attelle à la rédaction d'un arrêté désignant le Comité Permanent qui vous sera notifié et, le cas échéant, si vous pouvez prévoir une date de Comité Permanent, si vous avez des propositions, vous les soumettez au Secrétaire Général.

**M. LE PRESIDENT.**- Le Comité Permanent va élire son Président. Quel est le mode d'organisation ?

Non ? On garde le même mode de fonctionnement. A ce moment-là, le Comité sera constitué très rapidement et l'arrêté sera pris dès demain s'il peut être fait.

La question après du calendrier des travaux de ce Comité Permanent. Je pose la question à la DGAC : compte tenu des questions qui ont été posées, quel délai vous faut-il pour formaliser quelque chose qui puisse être le début des travaux du Comité Permanent ?

**M. CROZAT (DGAC).**- Je pense que, pour les différents sujets qui doivent être abordés, j'ai retenu deux sujets que vous aviez proposés également celui qui avait été proposé par M. de RONNE, il y en a d'autres qui peuvent être proposés également en complément. Il y a une bonne marge de travail. Je pense qu'on peut s'accorder quelque deux trois semaines au minimum pour bien réviser notre présentation et la faire très pédagogique. Globalement, l'ensemble des éléments ont été recueillis.

Avec un bémol près, et on est tout à fait ouvert, vous avez tous mes coordonnées, si vous avez des questions complémentaires, des points que vous souhaitez voir aborder lors de cette présentation, des statistiques complémentaires, etc. il faut nous accorder un peu plus de temps une fois que la question est posée pour que l'on mouline les différentes bases de données mais, à ce bémol près, on serait prêt, nous, assez rapidement.

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- C'est la question que je voulais poser. Nous, DIRAP, à un moment donné, quand on a vu que vous proposiez de faire une discussion dans le cadre d'un Comité Permanent, on a arrêté de poser des questions trop techniques. C'est sûr qu'on veut avoir des informations sur les hauteurs de vol, sur toutes sortes de choses qui ne sont pas ici qui ne nous permettent pas de comprendre.

**M. LE PRESIDENT.**- Compte tenu de l'ensemble de ces questions sur les trois semaines, cela veut dire la fin du mois de novembre pour réécriture, ce qui veut dire que vous estimez que, sauf complément de questions qui seraient posées par les associations directement à M. CROZAT, pour lui permettre de préparer les travaux du premier des comités permanents, celui-ci peut se tenir d'ici la fin de l'année ?

**M. CROZAT (DGAC).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans un format qui sera dans une salle peut-être un peu plus adaptée ou en tout cas un horaire... si cet horaire convient à tout le monde, je n'ai pas de difficulté à le retenir.

Monsieur de RONNE ?

**M. DE RONNE (ADP).**- Monsieur le Préfet, simplement je voulais proposer, par mesure de bonne gestion de ce Comité, plutôt que de laisser partir les questions dans n'importe quel sens vers n'importe qui, que toutes les questions soient centrées sur le secrétariat du Comité. Puisqu'il y a un secrétariat, autant qu'on l'utilise de façon à ce qu'il y ait pour chacun d'entre vous un point d'entrée unique. Je pense que cela simplifiera les choses et surtout cela permettra de ne pas oublier de questions ou de les faire préciser s'il y a lieu de les faire préciser.

Je pense qu'une réunion dans la première quinzaine de décembre, vers le 15 décembre, est possible pour compléter l'information qui vous a été donnée aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT.**- Milieu du mois de décembre sauf difficulté qui apparaîtrait à la compilation des questions qui seront posées au secrétariat.

Voulez-vous simplement rappeler le point de contact notamment mail ? Quel contact donne-t-on ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Le plus simple est de récupérer toutes les informations sur mon adresse mail. Elle figure sur les différents avis de réunion mais je vous la redonne : [francois.charritat@adp.fr](mailto:francois.charritat@adp.fr). Ne pas mettre de cédille à François, sinon cela ne passe pas.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ? Monsieur le Président, vous souhaitiez faire une présentation au titre des questions diverses.

**- Questions diverses**

**M. BUTEUX (Pdt DIRAP).**- Merci de me permettre de faire cette présentation.

L'objet de cette présentation est d'expliquer ce que l'on peut faire dans le cadre d'un Comité Permanent, parce que la DIRAP demande depuis très longtemps qu'on remette en place ce Comité Permanent, car c'est le seul lieu où l'on peut essayer de travailler de façon satisfaisante.

L'illustration qu'on va faire ici, c'est ce qu'on a essayé de faire en demandant aux usagers de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, on a essayé d'avoir une réunion depuis plusieurs années pour leur présenter ce que nous constatons en tant que riverains dans le cadre des vols en circuit de piste, de façon simplement à en discuter et voir comment on pourrait améliorer les choses.

C'est la présentation qu'on aurait pu faire déjà depuis plusieurs années.

On a, à la DIRAP, des moyens, des stations de mesure de bruit. On a regardé quelle était l'incidence du non respect de trajectoire en mesurant le bruit impliqué par ce non respect.

On a installé deux de nos stations de mesure de bruit : soit à Courcelles, soit à Us. On en a installé une, si je prends le cas de Courcelles, directement sur le circuit de piste, c'est-à-dire là où les avions doivent normalement passer et on a installé une station au cœur du village, pas très loin de l'église de Courcelles où les avions ne doivent manifestement pas passer.

On a fait des campagnes de relevés. On n'a pas fait beaucoup de campagnes parce que l'objectif de cette présentation était de pouvoir entamer une

discussion avec les usagers simplement, ce n'était pas d'essayer de prouver quelque chose de façon très complexe.

On a fait des campagnes de mesure, on a repéré des avions qui passaient, on a mesuré le bruit avec les deux stations et on a tiré des conclusions.

Ce sont les stations de mesure de bruit dont on dispose.

Ensuite, ce sont les relevés que l'on prend. On mesure tout simplement le bruit. Ce sont des stations comme celles d'Aéroports de Paris, peut-être pas aussi complexes, à chaque fois qu'il y a un passage d'avion, on sort du bruit de fond et on sait mesurer le niveau de bruit de l'avion.

Ce transparent, c'était pour rappeler les circuits de piste de Cormeilles qu'on a vus tout à l'heure. Il faut savoir qu'actuellement on a un grand circuit de piste et vous voyez que ce circuit de piste arrive pratiquement jusqu'à la Nationale et ensuite passe autour d'Ableiges pour aller vers Epiais-Rhus. Il existe un circuit de piste qui est utilisé dans des conditions climatiques défavorables qui ne permettent pas d'avoir beaucoup de visibilité. Là, on a fait des mesures en mettant notre station au cœur de Courcelles. On a une station qui est proche de la station d'Aéroports de Paris d'ailleurs, qui est pratiquement au même endroit. Aéroports de Paris a une station de mesure de bruit qui est installée à Courcelles.

On voit le village de Montgeroult, la voie ferrée, la rivière, on a le village de Courcelles, on a l'axe de la piste que je vous ai indiqué. C'est sûr que ce qu'on attend des avions qui sont en entraînement, c'est qu'ils respectent cette trajectoire le mieux possible. L'idéal serait que les avions puissent avoir une trajectoire qui soit un peu déviée dans ce sens-là, qui s'écarte du village car là, il n'y a vraiment rien du tout, il n'y a pas d'habitation. Si on se décale un peu, cela ne pose pas de problème.

On a mesuré les avions qui faisaient ce type de trajectoire, les avions qui la respectaient et les avions qui manifestement passaient au-dessus de Courcelles. La conclusion c'est qu'en mesurant les écarts de bruit entre les avions, une procédure respectée et une procédure qui n'est pas respectée, on a un écart moyen d'à peu près 6 dB.

Il faut savoir qu'il y a quelques années, on a installé sur des avions, sur à peu près une quinzaine d'avions au total dont beaucoup de la société Hispano-Suiza, des atténuateurs de bruit. Ces atténuateurs de bruit avaient pour objectif de réduire le niveau de bruit d'à peu près 3 à 4 dB. On voit qu'à partir du moment où les pilotes respectent les trajectoires ou au contraire à partir du moment où ils ne les respectent pas, il y a une incidence qui est presque deux fois plus importante que le fait d'avoir ou pas d'atténuateur de bruit, ce qui est un peu dommage.

Quand on a fait les mesures, on a fait des mesures à la fois à Us et à Courcelles, on a fait cela sur des campagnes qui faisaient trois fois deux heures, on peut faire beaucoup plus longtemps, c'est tout à fait possible, cela ne prend que du temps. Le bilan est qu'à peu près un avion sur trois passe sur la trajectoire dont on a parlé, la trajectoire rouge.

Nous pensons, nous association, qu'on est dans une situation où ce n'est pas de temps en temps pour des problèmes qui sont des problèmes ou de visibilité ou des problèmes liés à l'avion, etc. on pense que c'est vraiment parce que, dans certains cas, on n'applique pas de bonnes pratiques de pilotage.

Ces relevés ont été faits sur des périodes de deux heures, mais deux heures consécutives. On voit bien passer des avions, on voit que, dans certains cas, ils passent là où il faudrait et, dans d'autres cas, ils ne passent pas là où il faudrait.

Par rapport à cela, il y a deux façons de voir les choses :

Côté pessimiste, on dit : c'est tout à fait anormal qu'il y en ait un tiers qui ne passe pas au bon endroit et donc il faut savoir pourquoi.

Côté positif, c'est de se dire : il y en a deux tiers qui le font bien. A partir du moment où il y en a deux tiers qui le font bien, c'est qu'il y a certainement des bonnes pratiques. On pense que les gens ne font pas exprès, en fait. On suppose, étant positif, que les gens ne font pas exprès de passer sur le village.

Ensuite, on a le tableau des relevés, simplement pour vous indiquer que, quand on a fait des relevés, on était en 2009, je vous rappelle que ce travail on l'avait fait avec pour objectif de pouvoir faire fonctionner notre Charte de qualité que l'on a signée avec les usagers de manière à pouvoir leur présenter un peu ce que l'on voyait et réfléchir avec eux à ce qu'on pouvait faire.

On a le nombre de passages qui a été mesuré. La moyenne au total était de 57 passages et on a à peu près 30 % de passages qui se faisaient en dehors des circuits normaux.

Par rapport à cela, on est très content que le Comité Permanent soit créé parce que ce type de discussion, on peut l'avoir simplement pour trouver des solutions ensemble au sein du Comité Permanent.

Il faut savoir que plus de 85 % des vols de l'aérodrome de Cormeilles sont des vols d'avions légers, une très forte majorité des vols d'entraînement des pilotes et donc la problématique des nuisances relative au respect des circuits est très importante, elle est très mal ressentie par les riverains.

L'idée est, dans le cadre du Comité Permanent, on peut représenter les choses, on peut même accompagner les gens pour faire des mesures, on a les moyens, on peut tout à fait faire des choses sur place, ce n'est pas un problème pour nous. On voudrait comprendre pourquoi les circuits ne sont pas respectés, il y a peut-être des raisons, mais on voudrait savoir. Lister les bonnes pratiques

existantes puisqu'il y a deux tiers qui le font bien, il y a deux tiers dans une période de deux heures consécutives, donc il y a possibilité de savoir comment on peut faire. Et, ensuite, on peut travailler ensemble pour définir un plan de mise en œuvre des bonnes pratiques.

C'est soit de la sensibilisation, c'est peut-être possible, soit de la formation, c'est peut-être ce problème-là, soit il faut apporter des aides complémentaires, on a parlé tout à l'heure de Toussus qui avait mis en place des cartes qui étaient peut-être un peu plus précises. Peut-être y a-t-il cela à faire. Il y a peut-être d'autres possibilités.

Je n'ai pas parlé de sanction, mais j'ai entendu tout à l'heure M. VELLA qui disait que si vraiment on voit qu'il y a des choses qui ne vont pas, on peut envisager cela.

Encore une fois, notre volonté est vraiment là, d'abord parce que ça fait déjà plusieurs années, au moins quatre ans, qu'on essaie d'avoir une réunion entre personnes de façon à comprendre en fait les problèmes, les voir ensemble et trouver des solutions.

Voilà, j'ai fini ma présentation.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci, Monsieur le Président. Un autre Président demande la parole, on va lui donner, représentant les usagers.

**M. CHOIX (Pt Hispano-Suiza).-** Je voudrais remercier le ton calme et apaisé de la présentation qui me paraît propice à des discussions, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé. J'espère que cela ne se reproduira pas. On avait une CCE qui s'était relativement apaisée, où on commençait à discuter, etc. et le lendemain il y avait un tract vengeur qui était sur un tout autre ton. Il est vrai que je ne voyais plus l'intérêt d'avoir des discussions directes avec des gens qui envoyaient des tracts jaunes vengeurs.

Mais sur ce ton-là, sur ces thèmes, sur cette évolution, il est tout à fait évident que nous ne pouvons être que d'accord avec vous.

Je ne sais pas quels sont les deux tiers et quel est le mauvais tiers. Heureusement, il doit y avoir, dans les deux tiers, un certain nombre de chez moi puisque je les représente mais j'ai peur qu'il y en ait aussi dans les deux tiers. Sachez que, dans des contrôles annuels que nous faisons à tous nos pilotes déjà brevetés, nous les sensibilisons à ces problèmes-là et que, comme vous le savez, on a équipé tous nos avions écoles de silencieux, ceux qui tournent en tours de piste, pas ceux qui partent loin.

Donc, je voulais simplement saluer ce ton et cette possibilité qui présagent bien pour les prochaines réunions de Comité technique.

**M. LE PRESIDENT.**- Messieurs les Présidents, vous aurez eu le mot de la fin. Je vais rester sur ce point-là en donnant rendez-vous mi décembre ou un peu plus tard en fonction des besoins aux membres de votre Comité Permanent.

Je vous remercie, je ne suis pas sûr que la météo se soit améliorée depuis le début de nos travaux, donc sortez les parapluies !

*(La séance est levée à 20 heures 20)*

000