

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



Mardi 10 décembre 2013

SOMMAIRE

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de décembre 2012.....	3
2. Bilan d'activité de la plate-forme sur les 12 derniers mois.....	3
3. Présentation d'une carte de chevelus.....	5
4. Bilan dépersonnalisé des réclamations.....	9
5. Point d'information sur le dirigeable Airship Paris.....	10
6. Questions diverses.....	10

La séance est ouverte à 18 heures 10 sous la présidence de M. Jean-Noël CHAVANNE, Secrétaire Général de la Préfecture du Val-d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, je vous prie d'excuser ces quelques minutes de retard. Nous commençons notre Commission Consultative de l'Environnement s'agissant de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin.

Première des choses, la vérification du quorum, avons-vous le quorum à 21 au moins sur 42 des membres de la Commission ?

Mme MOULET.- On est à 24.

M. LE PRESIDENT.- Bien, merci. Tout le monde a renseigné la feuille de présence avec les adresses mails, c'est toujours utile pour le secrétariat de la Commission.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de décembre 2012

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il eu des observations ou demandes de correction ? A priori, non.

Y en a-t-il en séance ? Non.

Le procès-verbal est approuvé.

2. Bilan d'activité de la plate-forme sur les 12 derniers mois

M. LE PRESIDENT.- Je donne la parole à M. CHARRITAT.

M. CHARRITAT (ADP).- Merci, Monsieur le Secrétaire Général. Mesdames et Messieurs, la présentation sera rapide. Vous allez voir que, dans un souci de lisibilité et de transparence des chiffres que nous pouvons vous donner, nous avons substitué aux habituels tableaux illisibles, des graphiques à la fois en instantané et en moyenne glissante, ce qui vous permettra de mesurer plus facilement l'évolution du trafic.

L'évolution du trafic mensuel est basée sur une chronologie importante car nous sommes remontés en janvier 2007. Ce qui est indiqué en vert ce sont les courbes des mouvements des avions en vol à vue, les avions-école en général, c'est ce qu'on appelle le VFR pour les règles de vol à vue. La courbe bleue, ce sont les vols IFR qui sont en général des avions d'affaires. La courbe rouge concerne les hélicoptères qui sont en vol à vue.

Vous voyez en termes de proportion, en abscisse de janvier 2007 à juillet 2013, ce qui nous donne une couverture suffisamment large et un échelon de statistique reconnaissable et identifiable ; en ordonnée, le nombre de mouvements mois par mois..

Le trafic hélicoptères – la courbe rouge du bas - est relativement stable et n'a guère évolué. Dans le trafic hélicoptères, on peut trouver de la formation, du loisir mais ce sont des chiffres tout à fait mineurs par rapport à l'activité essentielle de cette plate-forme.

L'activité essentielle de cette plate-forme c'est le trafic VFR avec, comme vous le constatez sur les zébras qu'indique la courbe verte, des phénomènes météorologiques avec une ampleur assez significative. On voit bien les creux apparaître en janvier 2008, 2009, 2010 et ainsi de suite avec un creux particulièrement notable en janvier 2013 dû à des conditions météo particulièrement difficiles. On trouve des creux en fin d'année 2011, notamment sur novembre 2011, avec un creux qui nous amène à un trafic mensuel d'avions VFR très légèrement inférieur à 3 000 mouvements.

S'agissant des vols IFR, la courbe bleue, on constate des petits effets de pointe assez systématiquement les mois de juin des années impaires. C'est logique car cela correspond à la période dans laquelle un certain nombre de vols qui devraient légitimement atterrir ou décoller du Bourget sont reportés sur la plate-forme de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin du fait des contraintes apportées par le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace. Les mois de juin des années impaires, systématiquement, on voit ces petites pointes en ce qui concerne l'évolution du trafic IFR.

Sur la planche suivante, nous sommes sur une évolution en moyenne glissante. Il s'agit d'une activité cumulée sur les 12 derniers mois avec un code couleur qui est le même : en bleu les IFR, en vert les VFR avions et en rouge les hélicoptères. Le point à l'extrême droite au niveau de la courbe qui doit se situer à 55 000 mouvements à peu près correspond aux 12 mois de juillet 2012 à juin 2013. Par analogie, le coin à l'extrême gauche à 64 000 mouvements et des poussières représente la période de janvier à décembre 2007. Pour bien comprendre et bien lire ce graphique, il me paraissait nécessaire de fournir ces explications.

Trois conclusions :

La première est la décroissance assez structurelle du trafic depuis 2008. On voit bien que le total du nombre de mouvements d'avions à la fin 2013 sera probablement autour de 55-56 000 alors qu'à la fin 2007 on était plus proche de 65-66 000.

Le trafic hélicoptères n'a pas bougé dans cette période.

Le trafic avions VFR a assez notablement décliné.

Le trafic IFR a légèrement augmenté car on se trouve en global en moyenne annuelle avec des moyennes de 6 600 mouvements IFR sur 12 mois, ce qui est assez reconnaissable d'une année sur l'autre.

Trois commentaires :

Relative atonie du trafic VFR hélicoptères. C'est globalement 500 mouvements à l'année.

Relative stabilité du trafic IFR avions plus hélicoptères, il y a quelques hélicoptères en IFR, de l'ordre de 550 mouvements par mois.

Très nette baisse du trafic VFR puisqu'on était fin 2011 à pratiquement 70 000 et qu'on va se retrouver probablement à la fin 2013 autour de 56 000.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Il y a une correction à faire : c'est fin 2012, ce n'est pas fin 2013. C'est écrit « fin 2013 ».

M. CHARRITAT (ADP).- Absolument ! Merci, Monsieur le Président, de cette remarque. Le commentaire écrit en bas n'est pas tout à fait conforme puisque nous n'avons pas encore les chiffres à fin 2013, il s'agissait des chiffres à fin 2012.

On pourrait détailler et croiser dans tous les sens ces chiffres. Il ne me paraît pas nécessaire de prolonger l'exposé. Par contre, je reste bien sûr à votre disposition pour répondre à toutes les questions.

Deux petits éléments d'appréciation globale sur ces chiffres :

Cette tendance à la décroissance du trafic n'est pas seulement constatée sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. Il se trouve que nous avons la chance pour Aéroports de Paris d'avoir une visibilité sur onze autres terrains d'aviation générale en région Île-de-France et cette tendance est la même sur tous les aérodromes. Elle est d'ailleurs sensiblement de même nature sur l'aéroport du Bourget.

La décroissance du trafic n'est manifestement pas un phénomène isolé conjoncturel, c'est un phénomène structurel qui peut s'expliquer par un certain nombre de raisons, notamment économiques mais pas seulement. C'est une tendance dont on peut penser qu'elle risque de se prolonger avec des effets à l'intérieur de la population des gens qui volent. Je rappelle que l'essentiel des gens qui volent à Pontoise-Cormeilles sont en formation et, s'ils font des tours de piste, c'est pour se former à piloter. Parmi les gens qui se forment au pilotage, on va retrouver des gens qui, plus tard, en feront leur métier et seront pilotes de ligne ou d'avion pour leur utilisation professionnelle.

Deuxième élément tendanciel, les difficultés que peuvent rencontrer certaines entreprises soit qui exploitent des avions à titre commercial, soit des écoles de formation, qui sont d'ordre économique et qui sont liées à la crise que nous connaissons tous, se traduisent par une diminution des effectifs puisque la compensation éventuelle par des augmentations tarifaires n'est pas crédible ni au niveau du marché pour les activités commerciales, ni au niveau de la formation pour les activités de formation. Ce qui veut dire globalement que ces entreprises sont prises dans une forme de ciseaux qui rend la vie et la légitimité économique de certaines d'entre elles extrêmement délicates.

C'est un point qu'il me paraissait intéressant de souligner car autant quand le trafic était en croissance, on pouvait voir arriver de nouvelles entreprises sur ce marché, autant quand le trafic est en décroissance, on en voit disparaître et la vie est de plus en plus difficile pour celles qui subsistent.

Il y a des initiatives qui sont prises et qui montrent que l'activité aérienne en France et en particulier en Île-de-France n'est pas en complète décroissance.

Il y a une initiative qui a été prise par une compagnie aérienne qui s'appelle Brighton City Airways pour ouvrir une ligne régulière entre Pontoise et Brighton. Cette ligne a été opérée avec un certain succès et un bon taux de remplissage entre les mois de mars et mai 2013. Elle s'est arrêtée en mai 2013.

Cette ligne était ouverte dans de parfaites conditions de régularité, j'en profite pour répondre à une question qui ne m'a pas été posée mais dont je sens qu'elle est sous-jacente. Cette ligne n'a enfreint aucune règle et la problématique de l'absence de point de passage frontalier sur l'aérodrome de Pontoise ne l'empêchait absolument pas de fonctionner puisque, comme c'est indiqué, les avions qui venaient du Royaume-Uni vers Pontoise faisaient une escale au Touquet ou à Rouen et les avions qui repartaient vers Brighton, après Pontoise, faisaient une escale à Rouen ou au Touquet. Le cabotage au sein de l'Union européenne est parfaitement admis et, en l'occurrence, aucune règle n'a jamais été enfreinte.

C'est important de le dire car il a couru un certain nombre de rumeurs que certains, le cas échéant, se sont amusés à propager alors que, derrière, il y avait une ligne qui fonctionnait avec une entreprise parfaitement reconnue, autorisée par les services de l'aviation civile, validée par mes voisins de droite et qui répondait à un besoin.

C'est aussi une question que l'on peut se poser : pourquoi cette ligne-là ? Cette ligne-là n'a pas été créée parce qu'on avait décidé de la créer. Elle a été créée parce qu'elle répondait à un besoin. Imaginer qu'une ligne aérienne peut se créer autrement, c'est totalement méconnaître les mécanismes économiques qui régissent les activités.

Cette ligne a fonctionné avec un avion qui est celui qui est représenté là, qui était un avion tchèque, un bi turbopropulseur qui est un avion extrêmement fiable et bien connu pour assurer un certain nombre de lignes régionales un peu partout en Europe.

Effectivement, sans beaucoup d'efforts marketing, notamment de ce côté-ci de la Manche, cette ligne fonctionnait avec un taux de remplissage très satisfaisant. Il est quand même arrivé un moment où l'obligation de faire une escale au Touquet ou à Rouen sur un parcours aérien qui sinon prenait 1 h 10 devenait franchement rédhibitoire et c'est la raison pour laquelle cette ligne a été suspendue le 6 mai 2013.

Autre initiative qui a illustré ou accompagné l'activité de l'année, c'est l'expérimentation du ballon dirigeable qui assurait à titre expérimental un certain nombre de circuits touristiques au départ de Pontoise-Cormeilles-en-Vexin. On ne peut pas parler de ligne là car c'était à la demande mais avec une certaine forme de régularité, ce service a fonctionné entre le 4 août et le 3 octobre pour une phase expérimentale qui permettait aux autorités de l'aviation civile, aux autorités en charge de la sûreté, aux exploitants aéroportuaires de vérifier la pérennité possible de ce genre

d'initiative pour répondre là encore à une demande de survols touristiques de la région Île-de-France.

Il est vraisemblable, probable, en tout cas très possible, que cette initiative revoie le jour à partir du mois d'avril 2014 puisque, pour des raisons bien compréhensibles de sécurité, ce genre d'aéronef ne fonctionne pas très bien l'hiver. On peut bien comprendre pourquoi. Cela dit, c'est un moyen de transport silencieux, discret, extrêmement efficace et qui présente, puisque cela a été validé pendant les deux mois d'expérimentation, un certain nombre de garanties de sécurité telles qu'on peut les attendre de la part d'un moyen de transport aérien.

Voilà, Monsieur le Secrétaire général, ce que je voulais présenter.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Des questions de la part des membres de la Commission ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Simplement pour donner un élément par rapport à une question qui nous a été posée sur le dirigeable.

Monsieur CROZAT, vous nous avez demandé ce que l'on pensait de la mise en place de cette ligne dirigeable qui était en test. Nous avons fait un sondage auprès de la population et ce sondage révèle trois points :

Ce qui est présenté comme une crainte et je pense que c'est surtout à partir du moment où le dirigeable survole la partie du Vexin, pas lorsqu'il est en croisière, c'est un sentiment d'intrusion. Cet appareil vole à 300 mètres à peu près et c'est l'intrusion dans la vie de chacun qui se sent observé..

Quand je vous parle de sondage, il y avait à peu près 80 personnes qui nous ont répondu.

Le deuxième point c'est que le dirigeable en termes de nuisances sonores ne fait pas plus de bruit qu'un petit avion quand il respectait les circuits, ce n'était pas forcément une crainte par rapport à la nuisance sonore.

Et la remarque qui était faite souvent c'est qu'à partir du moment où il y en a un qui fait peu de mouvements, ça va, après quel peut être le développement et le risque de nuisance afférent ?

Mais les gens disaient clairement : si c'est comme ça, cela ne pose pas de problème particulier concernant les nuisances sonores.

M. CHARRITAT (ADP).- Je peux répondre à la dernière question, on n'a pas la place d'en mettre beaucoup très honnêtement : c'est très contraignant en terme d'espace au sol et d'espace aérien. Je doute, un jour peut-être il y en aura deux et je ne suis pas sûr qu'ils voleront jamais ensemble, si cela peut vous rassurer.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

D'autres questions sur ce rapport d'activité ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Est-ce qu'il n'y a pas possibilité de faire en sorte d'être informés des projets d'ouverture d'activité ? De toute façon, à un moment donné, on la voit bien et on a un genre de sentiment de cacher ceci et cela.

M. LE PRESIDENT.- Il est difficile de cacher un dirigeable !

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Et là, clairement, M. CROZAT nous a envoyé un mail pour dire « voilà, qu'est-ce que vous en pensez ? ». On n'a pas répondu parce que, encore une fois, sonder les gens ce n'est pas aussi rapide que ça mais je pense que c'était bien qu'il nous pose la question : il y a des tests qui ont été faits, qu'est-ce que vous en pensez ?

Il serait bien, dans un souci d'ouverture et de transparence que, dès qu'il y a un projet de ce type qui commence à devenir « plutôt sérieux », on puisse être informé.

M. LE PRESIDENT.- Sur le renouvellement de l'expérience, cette initiative cette année, quel est le degré de crédibilité ? Fort ?

M. CROZAT (DSAC Nord).- Plutôt fort.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ?

S'il n'y en a pas, je vous propose de passer au point suivant.

3. Présentation d'une carte de chevelus

M. CROZAT (DSAC Nord).- Bonjour à tous !

J'avais demandé à la DIRAP de nous identifier les dates pour lesquelles elle souhaitait que l'on présente les chevelus. Aujourd'hui, trois dates nous ont été transmises en février, en juillet et également en août. J'ajoute qu'il y avait une demande que ces chevelus soient présentés sous des formes différentes à la fois sur le format présenté par la DGAC dans les CCE de Roissy et d'Orly avec un format très épuré et puis sur fond de chevelus classiques avec une présentation des cercles représentant les points identifiés dans la carte pédagogique.

Voilà comment ils se présentent. Ces documents seront disponibles suite à la réunion. Vous voyez quatre cartes pour la première journée du 3 février et la même chose pour les autres.

En haut à gauche, les quelques vols IFR. Vous voyez qu'il n'y en a pas beaucoup. Sur la droite, les vols VFR. Et en bas à gauche, le classique avec les chevelus et le fond cartographique ainsi que les cercles dessinés ensemble dans le cadre de l'élaboration de la carte pédagogique. Je reviendrai après sur ces trois cartes mais vous avez la première journée en février, la deuxième en juillet et la troisième en août, toutes les trois selon le même principe.

J'ai pris la liberté de me concentrer uniquement sur la carte pédagogique sachant que vous aurez tous les éléments qui

vous permettront de retravailler ces cartes de façon plus précise a posteriori.

Les trois cartes qui ont été demandées correspondent à des jours pour lesquels le QFU actif était le QFU 23. Sur la deuxième journée de juillet, c'est un peu plus flou. Le temps a dû être variable tout au long de la journée, on verra cela avec le vent, et il y a peut-être eu des atterrissages en 05 en début ou en milieu de journée.

Vous voyez la première carte. Je vais les présenter rapidement et puis on va peut-être laisser la place à des questions s'il y en a.

Le profil de vent, je l'ai ajouté en bas. La première des sous-couches présente la force du vent et la deuxième l'augmentation. On est plutôt sur du vent d'ouest.

La deuxième carte avec moins de vols, un peu plus de vols par contre dans les cercles. Le profil de vent est assez variable.

Et la troisième date, le vent est beaucoup plus faible et on est essentiellement en vent d'ouest.

Autant sur le premier schéma, on a un chevelu classique de vent d'ouest, autant sur les deux autres, vous voyez que les tracés sont plus intermédiaires et je pense qu'on peut lier cela au vent.

Avez-vous des questions à ce stade ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- La remarque qu'on peut faire quand on voit les chevelus, c'est qu'a priori on voit qu'il y a globalement un respect des circuits des zones entre les cercles qu'on a tracés. Sur le document, on ne voit pas le circuit en tant que tel, c'est-à-dire la trace du circuit. Si c'était possible de l'avoir pour qu'on voie mieux, ce serait pas mal, car je pense que le circuit est habituellement le plus bas possible dans la partie basse du graphique et le plus haut par rapport à ce qu'on voit sur le haut des circuits mais ce serait mieux de les avoir représentés.

Notre problématique est que là on a des journées particulières. On va parler tout à l'heure d'un sondage, on a la population qui continue à dire qu'il y a des problèmes de non-respect de circuit. C'est sûr qu'on ne peut pas forcément juger sur trois dates.

Les reproches de la population sont justement par rapport aux cas où les circuits ne sont pas du tout respectés. C'est pour cela que j'avais demandé d'avoir un zoom sur les zones un peu complexes. Je ne sais pas si vous avez pu le faire mais, à la limite, cette carte est-elle en résolution suffisamment importante pour pouvoir zoomer ou pas ?

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je ne sais pas si vous voulez prendre toutes les questions ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Je vais au bout de la question. L'objectif, à partir du moment où on a ça, c'est très pédagogique pour nous et les pilotes pour dire : « regardez, telle journée, c'est assez bien respecté et telle autre journée ce n'est pas très respecté, enfin c'est respecté mais il y a des cas où ça déborde et ça passe en plein ». Ce sont ces cas

pour lesquels la population râle. A partir du moment où on arrive à bien respecter dans certains cas et moins dans d'autres, trouvons le moyen de sensibiliser et d'avoir les bonnes pratiques pour faire en sorte de bien respecter. C'est un peu l'objectif.

M. LE PRESIDENT.- Concernant la question sur la capacité de définition de la carte ?

M. CROZAT (DSAC Nord).- La question de la capacité, je vais la tourner autrement. On peut toujours zoomer, toute carte peut être zoomée jusqu'au niveau que l'on veut. En revanche, nous considérons, et je peux laisser la parole à mon collègue de la navigation aérienne si nécessaire, que vu la précision du système de radar qui nous permet de positionner l'appareil dans l'espace, un zoom trop important conduit à laisser une marge d'incertitude sur l'exactitude de l'information telle qu'on n'est plus dans une information qui est nécessairement crédible.

Je le tourne autrement : si vous zoomez trop, vous aurez des risques d'erreur et la possibilité que le tracé éventuel sur lequel vous allez vous focaliser ne corresponde pas dans la réalité au passage de l'avion, alors qu'en restant à un zoom supérieur, on voit les grandes tendances se dégager et, sur celles-là, on peut avoir une certaine confiance.

C'est pour cela que nous sommes restés à ce niveau de zoom qui permet quand même de voir, effectivement comme vous le disiez, que le circuit est bien respecté malgré l'inquiétude que j'avais l'année dernière sur le fait que les cercles étaient très rapprochés. C'est respecté. Par contre, tout zoom supplémentaire que vous feriez nous amènerait à considérer que l'information n'est plus nécessairement fiable.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Oui, mais clairement ou on considère que c'est suffisamment fiable pour nous faire une présentation et dire « c'est assez bien respecté » ou ça ne l'est pas. Si j'admets que c'est suffisamment fiable pour voir que c'est assez bien respecté mais par rapport à ça on est sur la même journée on a quand même des débordements en particulier sur certains villages où justement nous savons que des gens disent que ça pose un problème. Donc il faut au moins pouvoir se baser sur quelque chose. Sinon, si vous dites « je ne suis pas sûr qu'on ait une précision suffisante », je vais vous dire : « mais à ce moment-là le bleu qui est là qui montre que c'est respecté, il est vraiment au-dessus d'un village ». Il faut être un peu logique.

Quand on regarde de très loin, on voit qu'il y a un certain nombre de circuits qui rentrent dans les villages. L'idée du zoom est de dire : on a fait une mesure, on regarde combien il y en a qui vont dans les cercles, et on dit : cela nous paraît raisonnable ou pas raisonnable. Si on voit sur une journée deux passages dans les cercles, cela peut arriver. Si on en voit une quinzaine ou une trentaine, on va dire : attendez, il y a un problème !

M. CROZAT (DSAC Nord).- Les usagers pourront compléter là-dessus, je me place uniquement sur la fiabilité de l'information que je transmets. Il n'y a pas d'illogisme dans la façon dont je la présente. A partir du moment où on reste à un niveau suffisant de zoom, un niveau suffisamment élevé, l'intérêt statistique de l'information qui est celui sur lequel j'ai insisté à chaque fois demeure. Effectivement, on

peut dire avec une certaine fiabilité que ces informations-là sont fiables et peuvent être utilisées pour tirer des tendances et voir où il y a des problèmes.

A partir du moment où l'objectif est de zoomer sur un point particulier, tout est possible et vous pouvez y accorder la confiance que vous souhaitez, mais je souhaite attirer l'attention sur le fait que les aléas statistiques sont plus importants et c'est un phénomène assez général.

M. LE PRESIDENT.- D'autres interventions sur la même thématique ?

M. HENIQUE (Les amis du Vexin).- Je constate que concernant ce chevelu, les principales erreurs de pilotage sont dues lorsque l'avion vole vent de travers. En haut, en bas, c'est là où il y a les principales erreurs de pilotage. Ce chevelu n'est pas daté, on ne sait pas à quelle heure, à quelle date, etc.

M. LE PRESIDENT.- Si, c'était le dimanche 3 février.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Chaque trajectoire n'est pas datée.

M. LE PRESIDENT.- C'est l'empilement des trajectoires de la journée.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- On commence à voir apparaître dans le commerce des petits GPS enregistreurs. Si on équipe un avion avec un petit boîtier GPS enregistreur qui ne coûte pas plus cher qu'un téléphone portable, on va enregistrer sa position tous les 10 mètres, l'heure, l'altitude. A ce moment-là, si chaque avion a un petit appareil comme ça, le soir on vide le contenu de chaque appareil de chaque GPS enregistreur dans un PC local et on voit la trajectoire exacte de l'avion. Si les grandes oreilles de la DIRAP se plaignent qu'à 10 h 15 un avion est passé à la verticale d'un jardin, on sait que c'est M. DUPONT qui volait à ce moment-là puisqu'on sait reconnaître l'heure à laquelle l'avion est passé puisque on enregistre également l'heure.

Ce serait intéressant de faire une expérimentation de ce type avec du matériel qui doit exister dans le commerce actuellement sur un avion. On peut voir si c'est possible, combien ça coûte, etc.

Cet outil pédagogique serait très intéressant pour les moniteurs d'avions et de pilotage car cela permet au moniteur de vérifier comment son élève travaille. Si, dans un virage, il maintient la bonne altitude ou s'il perd de l'altitude dans un virage, si par la branche vent de travers, il a la bonne trajectoire comme on le voit sur le chevelu présenté et puis aussi lors de l'approche s'il a le bon taux de descente, la bonne vitesse de descente. On a là un outil pédagogique et aussi d'information qui pourrait peut-être résoudre un certain nombre de problèmes.

Cela aurait un autre avantage : les pilotes se sentant surveillés vont essayer de mieux travailler et de chiader leur tour de piste, surtout dans les branches vent de travers.

M. LE PRESIDENT.- Quelqu'un veut-il réagir à cette suggestion ?

M. BEITZ (CCI Val-d'Oise).- Patrice BEITZ, Chambre de Commerce et pilote professionnel. Je vais répondre directement à Monsieur. On peut tout faire, on sait tout faire. Cela va coûter un bon paquet de sous et visiblement on n'a pas réussi à régler des problèmes terriens. Si, aujourd'hui, vous voulez avoir une chance de vous tuer, le mieux est de prendre votre voiture le dimanche des Rameaux ou le dimanche de Pâques. On est sûr que ça va faire 200 morts. On n'a pas réussi à juguler cette affaire-là dans un pays démocratique aujourd'hui. Et pour être sûr de vous tuer, le mieux est de prendre un petit coup de pinard en plus et vous mettez toutes les chances de votre côté.

Je crois qu'il faut que ces discussions restent raisonnables. L'apprentissage du pilotage en France est monotype, c'est-à-dire tous les instructeurs ont subi la même formation extrêmement rigoureuse et tous les pilotes, ne serait-ce que les petits pilotes du dimanche, ont suivi la même instruction rigoureuse.

Pour ce qui concerne Pontoise, pour le pratiquer de temps en temps, il y a une rigueur à nulle autre pareille, comme sur Toussus-le-Noble, avec une intention particulière portée sur des itinéraires compte tenu de ce que vous réclamez à bon droit.

Je crois qu'il faut arrêter les plaisirs intellectuels. Oui, quand il y a le vent de travers, il faut compenser et du vent de travers il y en a forcément quand on fait un tour de piste. Ce qui est présenté là n'est pas loin d'être du très raisonnable. Bien évidemment, celui qui fait des bêtises, on le connaît, on n'a pas besoin d'avoir un GPS. Le type à la tour le connaît parfaitement et ne manquera pas de lui remonter les bretelles et cela s'améliore. D'ailleurs, c'est dommage qu'on n'ait pas un historique sur les graphiques car on verrait que ces hippodromes sont de meilleure qualité au fur et à mesure car le pilote a un risque qu'on l'appelle et qu'on lui dise « vous remettez votre licence et revenez nous voir dans six mois quand vous saurez piloter ! ». Les choses sont beaucoup plus simples que toute l'électronique embarquée qu'on pourra mettre à bord des avions.

M. LE PRESIDENT.- On enregistre votre suggestion, elle n'est pas à ce jour dans la réglementation. Peut-être les évolutions ultérieures lui donneront-elles un sort favorable.

Sur ces questions de chevelus...

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Est-ce que cela veut dire qu'ici, on dit : non, on ne veut même pas essayer ce genre de chose ?

M. MARCHAIS (Pontoise aéro-formation).- Non, ce n'est pas ce qu'on veut dire. J'ai une école de pilotage, je suis instructeur donc je connais bien le problème.

Je voudrais savoir quel est le nombre de mouvements par exemple sur la journée du 3 février car je pense que ce graphique est très parlant : les circuits sont respectés. Dans la mesure du possible, en règle générale, sur cette journée, je ne sais pas s'il y avait du vent ou pas, mais globalement, on se rend bien compte que les circuits sont respectés. Je vous assure que les instructeurs et les élèves font des efforts pour respecter les circuits, sinon le chevelu n'aurait pas du tout

cette allure. Comme le disait M. BEITZ, si on prenait un chevelu d'il y a dix ans, ce ne serait pas le même.

Maintenant, mettre un système dans les avions ne servira absolument à rien, coûtera une fortune car il faut que le système soit homologué par l'Aviation civile et ne va rien vous apporter de mieux. Voilà ce que je voulais dire.

M. LE PRÉSIDENT.- La réponse à la question de M. BUTEUX, que souhaitez-vous ? Qu'on inscrive que la suggestion de Monsieur au titre des Amis du Vexin Français ne reçoit pas d'assentiment de la part de la CCE ? C'est cela votre question ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ce n'est pas la CCE qui s'est prononcée, ce sont les usagers. Cela veut dire qu'on ne se donne même pas la possibilité d'essayer d'expérimenter quelque chose pour voir si cela permettrait d'empêcher de survoler les villages.

Même si vous dites que globalement c'est bien respecté, on voit tous effectivement que le trait est assez respecté, après on peut se poser la question de savoir si c'est normal qu'il soit aussi étalé ou pas mais on voit qu'il y a des débordements sur Courcelles. Nous les avons mesurés par deux fois donc on sait qu'il y a à peu près 30 % des vols qui ne respectent pas alors que les autres vols qui passent en même temps dans les mêmes conditions de vol et sur deux heures les respectent. Cela veut dire qu'il y a un savoir-faire ou une dispersion dans la façon dont les gens veulent « respecter » les personnes qui sont dans les villages.

On veut simplement, et on l'a montré depuis plus d'un an, mettre en œuvre des bonnes pratiques. Tout ce qui permet de faire en sorte d'aller dans les bonnes pratiques et de faire repérer un pilote qui n'est pas vraiment passé là où il aurait pu passer car les autres l'ont bien fait et lui ne l'a pas fait, je trouve que c'est une bonne chose.

La proposition qui a été faite n'est pas une proposition coercitive, c'est de dire : est-ce qu'on peut expérimenter, est-ce que cela peut être un outil pour aider à mieux influencer les pilotes pour bien faire ? C'est tout. C'est la seule raison.

Quand maintenant, je ne sais plus qui a dit : « mais vous savez, cela marche très bien parce que, quand il y a un problème, les gens de la tour font remarquer au gars qu'il n'est pas passé au bon endroit et qu'il peut risquer telle ou telle chose », malheureusement, alors je ne sais pas s'il y a des représentants de la tour ce soir mais les gens de la tour disent « non, ce n'est pas notre travail. Notre travail est de vérifier que les conditions de sécurité sont respectées. Si la personne ne respecte pas le circuit et passe sur le village, on ne fait pas de remarque ». C'est ce qu'on nous a dit jusqu'à présent.

M. MARCHAIS (Pontoise aéro-formation).- Non, je vous assure que ce n'est pas vrai parce que je suis souvent en l'air et, régulièrement, lorsqu'un pilote n'est pas sur le trait, très souvent vous avez le contrôleur qui fait un rappel à l'ordre au pilote pour bien insister qu'il passe entre les villages. On l'entend très régulièrement à la fréquence. Cela veut dire que les gens de l'aviation civile, même si ce n'est pas dans

leurs prérogatives, le font pour sensibiliser les pilotes et les instructeurs à ce que les circuits soient respectés.

M. BATARD (DIRAP).- Je n'ai pas de chance car, à chaque fois que j'ai écouté la tour de contrôle, je n'ai jamais entendu parler de position de l'avion en particulier en vent arrière. J'ai eu la malchance, chaque fois que j'ai écouté les conversations, de ne jamais au grand jamais entendre un problème de position en particulier en branche vent arrière. Mais je ne passe pas ma vie à écouter ça.

M. MARCHAIS (Pontoise aéro-formation).- C'est ce que j'allais dire, soit c'est de la malchance, soit ce jour-là les gens respectaient parfaitement le circuit.

M. BATARD (DIRAP).- En général, quand je branche les écouteurs c'est parce que j'en ai plein qui passent au-dessus de chez moi et je me dis : tiens, qu'est-ce qui se passe ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Une remarque que je voudrais faire ici encore une fois pour positiver, on veut faire en sorte qu'on mette en place les bonnes pratiques, est-ce qu'il y a un représentant de la tour ?

M. LE PRÉSIDENT.- Oui, on va lui donner le micro.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Quand on a mis en place ce travail avec les cartes pédagogiques, on avait indiqué qu'il serait bien que tout le monde s'y mette et cela doit être écrit dans un des comptes rendus du Comité permanent ou de la CCE. On avait dit qu'il serait bien que les contrôleurs puissent aider à faire en sorte que cela marche bien. Je répète ce que j'ai entendu à l'époque, c'était : « mais vous savez, nous, les contrôleurs, nous avons beaucoup de travail, notre priorité est la sécurité, etc. »

Je pense me rappeler qu'à la fin de nos discussions, au moins un contrôleur avait dit : « de toute façon on fera au mieux pour que ça marche ». J'ai compris cela.

D'après ce qui est dit ici, cela voudrait dire que depuis qu'on a mis en place ce système, il y aurait effectivement un effort des contrôleurs pour faire en sorte de faire des rappels à l'ordre quand les gens ne respectent pas les circuits et en particulier quand ils passent sur les villages.

Est-ce que cela peut être confirmé par le représentant des contrôleurs ?

M. LIMARE (DGAC - SNRP).- Marc LIMARE, SNRP, en charge de l'aérodrome de Pontoise. Je me permets, par rapport aux échanges qu'il y a eu et vis-à-vis des chevelus, de rappeler déjà que les chevelus sont alimentés par les trajectoires radars et qu'au niveau de la tour de contrôle, les trajectoires radars ou l'utilisation de radars ont une vocation de contrôle. Les écrans radars qui sont à la tour de contrôle n'ont absolument pas ce zoom présenté ici simplement pour voir de manière qualitative et quantitative le respect des trajectoires mais nous, les services de contrôle de Pontoise, n'avons absolument pas ce type de visualisation en tour. Le radar est fait pour autre chose : pour guider les avions dans le volume d'espace dévolu à la tour de Pontoise.

Par rapport à la deuxième question concernant le rappel à l'ordre fait au niveau de la tour de contrôle, ce n'est tout

simplement pas possible puisqu'il n'y a pas ce genre de fond de carte puisque ce n'est pas dans les missions ou les besoins d'un point de vue contrôle. Les erreurs ou les rappels se font à l'appréciation des contrôleurs quand il y a des déviations flagrantes et au besoin cela peut faire l'objet d'un rappel à la fréquence mais le contrôle en condition temps réel n'a pas cet outil et il n'est absolument pas en mesure de le faire par rapport à leur mission prioritaire.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ce que je comprends, c'est que le contrôleur ne fait pas de rappel à l'ordre, sauf dans des cas exceptionnels.

M. LE PRESIDENT.- A son appréciation, ainsi que cela a été rappelé, et je me souviens que nous y avons déjà passé beaucoup de temps la dernière fois. Ce rappel est fait plutôt pour mémoire puisque, ainsi que rappelé, ce n'est pas dans la mission des contrôleurs, ils peuvent le faire à leur appréciation et à leur initiative.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Cette précision est importante. Cela veut dire que ce n'est pas dans la mission des contrôleurs, on nous l'a déjà dit plusieurs fois, et donc faire en sorte que les gens respectent mieux et appliquent des bonnes pratiques, malheureusement on n'a pas un moyen de le faire tel que c'était indiqué tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez ce moyen, Monsieur, à travers le compte rendu qui est fait et ce type de représentation graphique qui ex post montre bien que les efforts tant pédagogiques que des élèves eux-mêmes sont en amélioration. Et, ainsi qu'on l'a rappelé tout à l'heure, on n'a pas les chevelus des années précédentes, mais ils seraient sans doute en amélioration significative. Nous avons la première présentation faite aujourd'hui. On peut encore une fois raisonnablement espérer que non seulement la discipline acquise sera poursuivie mais aussi améliorée.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- J'ai énoncé cette idée non pas pour provoquer tout le monde mais tout simplement parce que, actuellement, il y a une étude sur le transport des gens en région parisienne. Pour savoir comment se transportent les gens, on leur donne ce petit GPS et ils le mettent dans leur poche. La personne part de chez elle à 7 heures du matin, on voit qu'elle va attendre trois minutes ou un quart d'heure le RER A, on voit à quel moment elle sort du métro et le soir l'heure à laquelle elle repart et arrive chez elle. Ces équipements existent. Il ne s'agit pas de sophistication l'avion, c'est absolument indépendant de l'avion. C'est une petite boîte qui peut être mise dans la queue de l'avion, que le pilote ne voit pas. Cela permettrait d'améliorer les problèmes qu'on évoque de façon récurrente à chaque réunion. Au lieu de se chipoter tous ensemble, il faut demain trouver des solutions cohérentes.

M. LE PRESIDENT.- D'autres interventions sur cette partie des chevelus ?

Il vous est rappelé que ces documents seront disponibles sur l'extranet au sortir de cette réunion.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Je représente la circonscription d'Osny. Concernant l'enregistreur, lorsque les premiers GPS sont sortis sur le marché mondial, la DGAC n'a jamais donné son aval pour l'installer à bord. Ce

sont des GPS qui étaient à l'époque nomades. Aujourd'hui, cela peut se faire sans la Direction Générale de l'Aviation Civile.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

Y a-t-il d'autres interventions ?

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Un petit détail, si vous allez à Chérence où il y a du vol à voile, j'ai fait beaucoup de vol à voile dans ma vie et j'ai fait aussi de l'avion, tous les planeurs de Chérence sont équipés d'un GPS. Cela leur permet de savoir où ils sont, de savoir compte tenu de leur position à un moment donné s'ils vont planer longtemps pour retrouver leur piste, etc. Ils ont même des calculateurs de navigation avec le GPS.

M. LE PRESIDENT.- C'est donc un accessoire de navigation.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- C'est un système de navigation pour planeurs, qui n'existe pas pour les avions, très simple. Cela commence à se généraliser.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne pouvons que prendre note de votre suggestion sur ce point considérant qu'à ce jour ce n'est pas à une obligation et c'est une proposition.

Pas d'autres questions sur les chevelus qui vous ont été présentés ? (*plus de question*)

Nous passons au bilan des réclamations.

4. Bilan dépersonnalisé des réclamations

M. BOUNIOL (DSAC NORD).- Trois plaintes nous sont arrivées :

Une via la DIRAP au mois de juillet qui était relative au point précédent soit le non-respect des tours de piste et la demande d'une carte pédagogique élaborée avec les clubs et acceptée par eux. Il y avait également une deuxième composante dans cette plainte qui ne relève pas de la CCE de Pontoise mais qui était relative aux vols commerciaux de CDG.

Nous avons eu une seconde plainte au mois de juillet d'un résidant du Perchay qui se plaignait des avions commerciaux et qui demandait quelle était la réglementation. Une réponse directe a été faite par Alexandre CROZAT.

Enfin, nous avons eu une plainte d'un résidant de Montgeroult qui nous a interrogés sur un survol le samedi 2 novembre à 00 h 20 de la commune. Après vérification, c'était en fait un appareil qui ramenait l'équipe de football de Lorient qui avait effectué un match contre le PSG. L'avion était un Dornier 328 qui a une masse au décollage de 15 200 kg et qui partait vers Lorient dans l'espace Schengen.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Merci pour ces informations.

Il y avait encore les réclamations qui avaient été faites en fin d'année dernière, il faudrait revoir le compte rendu, pour

lesquelles on nous avait dit : « mais nous n'avons pas administré ces réclamations et nous ferons en sorte de vous donner l'information lors de la CCE suivante » et on n'a pas cette information.

Je pense que là vous n'allez pas pouvoir nous les sortir puisque vous ne les avez pas traitées mais il faudrait penser à prendre en compte l'ensemble des éléments que nous essayons d'apporter.

Il faut savoir que c'est très compliqué de faire en sorte que les gens se plaignent. Vous verrez, dans le sondage qu'on va vous montrer tout à l'heure, qu'il y a pas mal de personnes qui se plaignent mais dès qu'elles doivent porter réclamation, elles disent : « c'est compliqué, je n'ai pas le numéro donc je ne vais pas faire la réclamation ». Il y a des tas de raisons pour ne pas le faire. N'empêche qu'il y a des nuisances qui sont subies et qui sont repérées.

Nous voulons faire en sorte de vous donner des informations car vous nous avez dit : « aidez-nous, apportez-nous des éléments de réclamation, à ce moment-là, on pourra les administrer et, s'il y a des choses à faire, on fera ce qu'il faut ». Le problème c'est qu'il faut les traiter.

M. BOUNIOL (DSAC NORD).- Il y a eu une plainte l'an dernier, le 17 mars 2012, un survol d'un appareil bimoteur qui passait hors des circuits de piste au-dessus de l'église de Courcelles. On a fait une recherche, il s'est avéré que c'était un avion en entraînement IFR. Nous avons demandé aux services de contrôle de Pontoise de ne plus accepter ce genre de vol le week-end et que lorsqu'ils sont en IFR, ils suivent les trajectoires IFR et non des trajectoires VFR tour de piste qui les amènent à sortir effectivement de leur trajectoire de vol aux instruments et qui peuvent les amener à survoler des communes.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- La première réclamation, on n'entendait pas bien, qu'est-ce qui s'est passé ? Vous avez dit que vous avez eu une réclamation sur un non-respect de tour de piste.

M. BOUNIOL (DSAC NORD).- La première réclamation, c'est un mail, le 26 juillet, de la DIRAP et c'était une plainte sans relevé précis mais sur le fait que l'aviation légère ne respectait pas toujours le tracé du tour de piste.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Donc il vous manquait le lieu.

M. BOUNIOL (DSAC NORD).- On peut penser que c'était le jour, le 26 juillet, mais il n'y avait pas d'heure ni d'endroit. Il faut savoir que la DSAC Nord avec le SNARP participent aux réunions avec les usagers qui s'appellent AREX, Analyse et Retour d'Expérience. Il y en a deux par an. A chaque réunion, on sensibilise bien les usagers sur le fait qu'il faut faire des efforts sur le respect de la circulation et le respect du tour de piste.

M. CROZAT (DSAC Nord).- J'ajouterai en souvenir de ce qui a été dit la dernière fois que nous nous sommes rencontrés, j'avais souvenir que nous avions eu ce type de conversation et je vous avais proposé de nous transmettre la liste des vols concernés pour lesquels vous vouliez des informations. J'ai fait la vérification avant de partir et, sauf si c'est une erreur de ma part, auquel cas je l'assumerai bien

volontiers, je n'ai pas vu une telle liste de votre part. Si c'est un loupé et que vous m'avez transmis quelque chose, je m'engage à le traiter pour la prochaine fois mais je n'ai pas eu d'élément de votre part donc on n'a répondu que sur ce que l'on avait reçu.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Peut-être y a-t-il un malentendu. On vous a déjà donné des listes l'année dernière. Je crois qu'au total on a dû vous donner 6 cas. Et la dernière fois, vous aviez traité un cas parallèle qui était le cas d'un très gros avion, etc. vous ne l'aviez pas retrouvé, un pilote américain si j'ai bien compris, bon ! A l'époque, on avait dit qu'il fallait traiter les autres cas qu'on vous avait présentés. Pourquoi ? Parce que si nous devons intervenir et faire en sorte de dire : « il faut être plus précis, il faut faire des réclamations régulièrement quand vous avez un problème de manière à ce que la DGAC puisse nous aider », il faudrait au moins qu'on démontre que les réclamations qui ont déjà été faites et que nous avons faites, la DIRAP, sont suivies d'effets. Si déjà on vous donne des cas et qu'on n'a pas les réponses, cela pose problème. On veut bien réalimenter mais il faudrait faire la preuve que, derrière, il se passe quelque chose.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je vous propose qu'on reparte sur ce principe. Donnez-moi les 5 qui manquent, on verra, même si c'est très ancien, ce que l'on peut faire et, pour le reste, restons en contact. Peut-être qu'avant la prochaine CCE, on se donnera un point juste avant histoire d'être sûrs que tous les points sont bien traités et qu'il n'y a pas eu d'erreur de transmission de message entre vous et nous.

M. LE PRESIDENT.- Merci. D'autres questions sur ce modeste nombre de réclamations ? (*plus de question*)

5. Point d'information sur le dirigeable Airship Paris

M. LE PRESIDENT.- Nous avons déjà commencé à en parler tout à l'heure. Qui veut rajouter quelque chose ? Aéroports de Paris ?

Vous avez eu l'information tout à l'heure. On avait prévu de la traiter à ce moment de la réunion. La réponse vous a été apportée et vous nous avez apporté une réponse sur la perception des membres de votre association.

6. Questions diverses

M. LE PRESIDENT.- Au titre des questions diverses, on avait la ligne régulière Pontoise-Brighton, elle a été traitée tout à l'heure.

Il y avait de la part de l'association DIRAP des demandes directes. Voulez-vous les rappeler, Monsieur le Président ? Comme vous avez fait manifestement l'effort d'une présentation, le plus simple est de vous donner la parole pour la présentation et de traiter au fur et à mesure les questions que vous souhaitez porter en questions diverses.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Merci.

En questions diverses, nous savons que l'aérodrome est limité à 17 tonnes et nous avons repéré plusieurs fois des avions qui empruntaient l'aérodrome et qui, a priori, d'après nos informations, ne sont pas à 17 tonnes.

Le premier, c'est le 13 juillet 2013, un Falcon 50 VPCDG de 19 tonnes. On vous a transmis cette information.

Ensuite, le 5 septembre, un avion Gulfstream 550 qui, d'après nos informations, fait 38 tonnes.

Et le 16 octobre 2013, un Global Express N838SC de 45 tonnes.

Manifestement pour nous, ces avions ne devraient pas emprunter les pistes de l'aérodrome. On voudrait savoir pourquoi ces avions se sont retrouvés sur l'aérodrome.

M. CHARRITAT (ADP).- Je vais répondre du point de vue de l'exploitant de l'aérodrome que je suis. La limitation à 17 tonnes de masse maximale au décollage pour l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles résulte d'une décision administrative dont la solidité juridique n'est d'ailleurs pas affirmée. Cette décision administrative supporte, le cas échéant, un certain nombre de dérogations qui peuvent être apportées par les services de l'État ou sous l'autorité du Préfet pour des raisons qui peuvent être liées à la nature du vol en question. Il peut arriver, c'est déjà arrivé, que des vols officiels ne pouvant pas se poser au Bourget se posent à Pontoise. C'est peut-être le cas de ces vols-là, je ne sais pas.

En ce qui concerne le premier, j'ai un petit doute. Je pense que le 13 juillet, on était encore dans la période pendant laquelle des vols ne pouvaient pas se poser au Bourget pour raison de démontage du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace et pendant laquelle la dérogation était toujours active. Mais à vérifier.

Pour le 5 septembre, en tout cas, ce n'est plus le cas, c'est certain. La seule explication que je vois aux deux vols que vous nous citez c'est qu'il y a eu quelque part une dérogation accordée pour que ces vols puissent se poser et, en général, quand ils se sont posés, on les a aussi autorisés à redécoller ensuite. Cela dit, je n'ai pas plus de précisions.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Pourrait-on avoir ces éléments ? M. CROZAT nous a déjà donné dans un certain cas une explication de la raison de la dérogation. Cela a été fait dans le passé. On est un peu surpris de voir des avions se poser, en particulier il y en a un, je ne sais pas lequel c'est, en pleine nuit vers 1 heure du matin. C'est tout à fait illogique d'avoir ce type de circulation sur l'aérodrome.

J'avais envoyé les éléments. Je ne sais pas s'ils ont été diffusés ou pas, ce serait bien d'avoir ces informations. M. CROZAT nous a déjà donné des informations hors CCE en direct, quand on a demandé des explications.

Si on peut les avoir, cela nous permettrait d'expliquer et de rassurer la population sur ce type de vols et montrer que c'est exceptionnel car je pense que cela devrait l'être.

M. CHARRITAT (ADP).- Cela l'est.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Pour avoir une information complète sur le nombre d'appareils de plus de 17 tonnes qui se sont posés sur le terrain de Pontoise, on fait une analyse a posteriori en partant sur les données fournies par le contrôle aérien.

Pour l'année 2013, compte tenu du Salon du Bourget, on est sur un total de 123 vols de plus de 17 tonnes qui se sont posés. Sur ces 123, 2 ont fait l'objet d'une dérogation spécifique de la DGAC pour un vol gouvernemental particulier. Un vol concerne une dérogation donnée suite à des travaux ponctuels sur le Bourget et 105 ont été données dans le cadre particulier du Salon du Bourget.

Le reste n'a pas fait l'objet de dérogation de la part de la DGAC.

Cela nous amène à la deuxième question qui a été abordée : pourquoi est-ce qu'on n'a rien fait ? Je ne sais pas si on aborde ce sujet tout de suite ou dans un deuxième point. On peut commencer, la discussion pourra être à plusieurs mains.

La réponse est qu'aujourd'hui, comme cela a été indiqué, les textes réglementaires, il s'agit d'une décision du Directeur Général de l'Aviation Civile qui date de 1985. Ce texte-là a été pris bien évidemment avant que ne soit créée l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires et il ne rentre pas sous sa responsabilité, ce qui fait que les manquements à cette réglementation ne peuvent faire l'objet que d'un passage sous l'outil dont nous disposons au sein de la DGAC qui est la Commission de discipline. C'est une Commission, on a déjà pu en parler par le passé, devant laquelle on peut appeler les pilotes. La procédure qui a lieu est une procédure contradictoire et la sanction encourue par le pilote en cas de manquement avéré peut aller de la simple lettre de blâme jusqu'au retrait éventuellement définitif de sa licence de pilotage.

Aujourd'hui, l'expérience de ces dernières années nous a montré que ce type de manquement environnemental ne pouvait pas être traité dans ce cadre-là. La Commission de discipline a été construite pour vérifier le bon respect des règles de sécurité et les manquements environnementaux que nous avons transmis à cette Commission ont été refusés parce que c'est sur le principe de l'environnement. Lorsqu'il y avait double présentation à la fois sur le titre de la sécurité et de l'environnement, le volet sécurité permettait un traitement du dossier.

Aujourd'hui, effectivement, on n'a pas d'outil qui permette réglementairement de sanctionner des pilotes. Reste une option qui est le procès-verbal établi par la Gendarmerie des Transports Aériens sur la base d'un constat fait par un officier de police judiciaire. Ce constat pour non-respect des règles de l'air fait l'objet d'une procédure avec une amende judiciaire.

La solution la plus logique et simple pour vérifier le non-respect d'une réglementation existe depuis 1999, c'est la transmission de ce type de documents à l'ACNUSA. Là, effectivement, avec l'ACNUSA, il y a un dispositif que je vous ai, de mémoire, déjà présenté l'année dernière, qui peut aller pour une sanction jusqu'à 20 000 € pour une personne morale et 1 500 € pour une personne physique, sachant que

le plafond de 20 000 € sera, à partir du 1^{er} janvier, monté jusqu'à 40 000 € mais dans des cas particuliers.

Aujourd'hui, c'est la solution possible. En revanche, cela nécessite un arrêté ministériel, ce qui n'est pas le cas sur l'aérodrome de Pontoise aujourd'hui.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Si je comprends bien, actuellement, on sait qu'on a une disposition qui fait que l'aérodrome est interdit aux avions de plus de 17 tonnes et on n'a rien qui permette de l'empêcher.

Mesdames et Messieurs les élus, savez-vous cela ? Trouvez-vous cela normal ?

Il faudrait travailler ce sujet pour voir comment on fait pour faire en sorte qu'une disposition affectée à l'aérodrome puisse être respectée.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Le principe du respect de la réglementation environnementale sur l'aérodrome de Pontoise comme sur tous les terrains...

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ce n'est pas environnemental, c'est une restriction d'activité !

M. CROZAT (DSAC Nord).- Cela a bien été pris pour des raisons environnementales initialement. Le non-respect des 17 tonnes pour des raisons de sécurité n'a pas lieu d'être puisque la surface du terrain permet d'accepter des appareils de plus haute masse. La question est bien environnementale.

C'est bien pour cela que nous avons fortement souhaité la reprise des discussions en CCE. L'objectif était bien d'aborder ce sujet sans tabou. Les débuts de la CCE ont été un peu complexes, j'en veux les deux dernières comme preuves pour avoir rétabli une base de confiance entre nous. J'espère que, maintenant, cette base de confiance existe et qu'on peut aborder ce travail de façon sereine avec un objectif commun, partagé qui est effectivement, comme je vous le dis, de faire en sorte qu'il y ait une réglementation environnementale sur le terrain qui soit acceptée, validée par tous et qui soit appliquée correctement.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Je reviens aux autorisations nocturnes. Pour les restrictions, vous savez qu'au Bourget on ne peut plus décoller à partir de 22h15 heure locale. On est d'accord ?

M. CHARRITAT (ADP).- Non, très clairement, sur Le Bourget, il existe un certain nombre de restrictions opérationnelles qui ne sont pas liées aux masses du tout et cela paraît logique dans la mesure où il n'y a pas de corrélation directe entre la masse d'un avion et le bruit...

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- On parle de l'heure de décollage.

M. CHARRITAT (ADP).- Il existe neuf dispositions réglementaires qui s'interfèrent avec quatre arrêtés dont un arrêté ministériel qui définissent trois types d'interdiction.

Un type d'interdiction liée aux avions à réaction pour lesquels les décollages sont interdits sauf dérogations qui

peuvent être liées au transport de produits sanguins, aux évacuations sanitaires, etc.

Il existe un autre type de limitation opérationnelle qui est liée au chapitre OACI, au niveau de bruit certifié des aéronefs. Les aéronefs de chapitre 3 par exemple n'ont plus le droit d'atterrir.

Il existe une troisième disposition qui concerne les avions à turbopropulseurs, les avions à hélices faisant plus de 9 tonnes mais ce n'est pas un problème de masse car, encore une fois, ce n'est jamais un problème de sécurité mais un problème de portance des pistes. C'est un problème que les aéronefs à hélices de plus de 9 tonnes, en général, sont d'anciens avions militaires dont les conditions de certification acoustique sont délicates, pour faire un euphémisme.

Il n'y a pas d'interdiction. Le terrain du Bourget est ouvert 24 h/24. Il y a du contrôle, des pompiers, des gendarmes 24 h/24. Il y a un certain nombre de restrictions qui sont des restrictions environnementales.

C'est aussi pour cela que le propos d'Alexandre CROZAT est intéressant : plus on sera capable de mettre ensemble si possible des dispositions qui nous permettent de préserver l'environnement des citoyens qui se trouvent autour de l'aéroport mais sans se fixer sur des barrières administratives qui ne répondent pas à grand-chose, mieux ce sera. Il se trouve que nous avons eu la possibilité de faire une comparaison quasiment exhaustive puisque, pendant la période du Salon du Bourget, plus étendue que cela même, du 3 juin au 17 juillet, nous avons mis en place un dispositif spécifique de mesure de bruit avec une station additionnelle qui vient renforcer la station permanente de Courcelles-sur-Viosne. Nous avons installé une station à Géricourt ce qui permet d'avoir les deux axes de la piste 05 23.

On constate, c'est un graphique que je pourrai montrer si M. le Secrétaire Général le souhaite, que ce ne sont pas les avions les plus lourds qui sont les plus bruyants et qu'on a même, parmi les 10 avions les plus bruyants, 8 qui font moins de 17 tonnes. 8 sur 10 quand même, c'est une proportion importante.

Il faut être extrêmement vigilant quand on parle de restrictions opérationnelles liées à l'environnement. L'avantage de l'aérien est qu'il y a des dispositifs de certification qui sont contrôlés par les gens à ma droite, la DGAC. C'est mon autorité de contrôle. On a des dispositifs de certification qui permettent de savoir de quoi on parle avec des analyses aussi fines que possible.

Quand j'évoquais le fait que la limitation à 17 tonnes présentait un certain nombre de fragilités juridiques, ce qu'a rappelé Alexandre CROZAT, c'est parce qu'en fait, et on le constate bien, ce n'est pas une bonne règle pour permettre de préserver l'environnement autour de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

Il faut en trouver d'autres, et cette instance est bien placée pour cela, à la condition que le travail soit suivi. Tout ne pourra pas être traité en Commission Consultative de l'Environnement. C'est aussi pour cela qu'est élu un Comité permanent pour assurer le travail. Et c'est probablement vers

ce travail là qu'il faut qu'on avance de manière à ce que les bonnes pratiques que le Président de la DIRAP appelait de ses vœux puissent être transcrites en droit de manière à ce que, s'il y a des gens qui vont ensuite au-delà des pratiques tolérées, on puisse les sanctionner, ce qui n'est pas le cas actuellement malheureusement.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Deux questions secondaires. Cette réglementation est en place depuis quelle année ?

M. CHARRITAT (ADP).- Au Bourget ? Le premier arrêté doit dater de 1978. La dernière actualisation date de 1991 ou 1993.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- D'accord. Donc les dérogations que vous accordez pour l'atterrissage et le décollage à Corneilles sont-elles de jour ou de nuit ?

M. CHARRITAT (ADP).- Je n'accorde aucune dérogation, je constate le trafic.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- La nuit, j'entends des avions décoller qui sont des avions à réaction. Je voudrais savoir si ce sont des dérogations de jour ou de nuit puisque j'y reviens : à 22h15 heure locale, on ne peut plus décoller du Bourget à part les quelques exceptions.

M. CHARRITAT (ADP).- Sériions les problèmes. Si c'est Pontoise-Cormeilles, si un avion à réaction décolle la nuit et qu'il fait moins de 17 tonnes, il n'y a rien à redire, il est dans les règles. Ce n'est pas interdit de décoller avec un avion à réaction de moins de 17 tonnes de Pontoise.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Oui, pourquoi ? parce que Le Bourget est fermé !

M. CHARRITAT (ADP).- Non.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- C'est une dérogation pour se poser à Corneilles car Le Bourget est fermé à 22 h 15.

M. CHARRITAT (ADP).- Je ne sais pas si c'est le lieu de rentrer dans ces débats.

Je voudrais préciser que la dépendance de Pontoise sur Le Bourget représente 1,5 % du trafic et je suis sans doute très au-delà de la réalité. Soyons raisonnables !

On a vu tout à l'heure qu'il y avait 6 600 mouvements IFR sur Pontoise, il y en a à peu près 60 000 au Bourget. Cela vous donne la mesure. Et les 6 600, ce ne sont pas des mouvements qui sont déroutés du Bourget, pas du tout. Ce sont des mouvements qui correspondent au trafic qu'il est nécessaire d'avoir à Pontoise car Pontoise a une situation géographique assez exceptionnelle par rapport à un certain nombre de bassins d'emploi et que les avions qui décollent, même s'ils décollent la nuit, ce n'est pas pour le plaisir ou pour embêter M. HUCHET mais parce que cela correspond à une nécessité.

Il faut les limiter, il faut faire en sorte qu'ils gênent le moins possible mais si cela correspond à une nécessité, ni vous, ni moi, ni personne ici ne sera là pour l'empêcher, et

heureusement ! Si cela correspond encore une fois à une vraie nécessité.

Si c'est du loisir, par exemple, il y a un Préfet qui s'occupe de sécurité et de sûreté sur les aéroports qui dit souvent qu'il est très content, lui, d'avoir toujours refusé la dérogation quand M. IBRAHIMOVIC voulait aller chercher ses crampons qu'il avait oubliés. Effectivement, c'est toujours le même principe. Heureusement, il y a l'autorité de l'État qui empêche de faire tout et n'importe quoi.

Par ailleurs, pour que, malgré tout, tout le monde puisse vivre, il faut qu'il y ait des règles qui soient valides et raisonnables.

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Tout à fait mais, par expérience, quand j'étais au Bourget, je demandais à la DGAC une dérogation pour les avions pour décoller la nuit car, au Bourget, on ne pouvait plus. Point final.

M. BOUNIOL (DSAC NORD).- Pour répondre à votre question, depuis le début de l'année, il y a eu 28 mouvements d'avions entre 22 heures et 6 heures sur l'aérodrome de Pontoise dont 2 supérieurs à 17 tonnes.

M. LE PRESIDENT.- D'autres demandes d'intervention sur ce sujet ?

Monsieur le Président, comme vous aviez commencé et que votre présentation est à l'écran, je vous propose de continuer.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Lors de la distribution de la dernière lettre de la DIRAP sur l'ensemble des villages du Vexin, on a pensé demander aux gens comment ils ressentent les différentes nuisances pour pallier la problématique dont je parlais tout à l'heure à savoir qu'une personne surveillée trouve toujours très compliqué de donner l'information.

La première slide, c'est pour figurer les différents circuits des tours de piste.

En gros, nous avons reçu au total 179 réponses, suite à notre sondage, qui viennent préférentiellement des 10 villages que vous voyez ici. La slide suivante présente les résultats.

On a posé les questions concernant l'ensemble des nuisances sonores puisque vous savez que, depuis 2011, on cumule, sur la zone du Vexin, à la fois les problématiques de l'aérodrome de Corneilles mais également celles de l'aviation de ligne du fait des modifications de trajectoires de Roissy-Charles-de-Gaulle.

En bas, vous avez en vert et bleu, les deux premières questions que l'on a posées qui étaient : « êtes-vous gêné par les avions de Corneilles ? » « êtes-vous gêné par les avions de Roissy ? ».

On voit que les gens sont gênés entre 70 et 80 % par ces activités et, en face de cela, on déplore le fait que les gens, quand ils sont vraiment gênés, à un moment donné, ne nous donnent pas l'information : « ce jour-là, tel avion me gênait » etc. Typiquement, quand les avions sont sur les tours de piste, il n'y a franchement aucune raison pour que

les gens soient gênés si les tours de piste sont bien respectés. Cela veut dire qu'on est vraiment en dehors des tours de piste.

Les deux premières questions illustrent notre problématique. On a bien une double peine sur l'aérodrome pour les villages : c'est à la fois les vols de Roissy et ceux de Cormeilles.

Ensuite, on pose la question de savoir si les gens sont plutôt gênés le jour ou la nuit, 6h-22h ou 22h-6h. Les gens beaucoup plus gênés pendant la journée globalement. Ce n'est pas anormal car il n'y a pas beaucoup de vols de nuit sur Cormeilles.

« Avez-vous remarqué qu'il y avait plus d'avions ? » A plus de 80 %, c'est oui. Quand on parle de plus d'avions, je n'ai pas donné ici tous les verbatim, il y a beaucoup de commentaires qui sont réalisés, les gens parlent à la fois des vols de Roissy et de ceux de Cormeilles dans certains cas.

« D'après vous, les avions volent-ils plus haut ? ». Les réponses sont reliées systématiquement à l'activité de Roissy.

Après, je passe sur « regardez-vous les trajectoires sur Internet ? », c'était simplement pour voir si les gens allaient vers des outils un peu modernes qui permettent de voir comment ils sont survolés.

Ensuite, c'était pour savoir si ça valait le coup que la DIRAP passe du temps à se décarcasser non seulement en CCE mais sur des actions juridiques qu'elle a entamées. On a été rassuré par les réponses qui ont été faites et qui sont, qu'effectivement, les gens comptent sur nous pour faire en sorte de les défendre à tous les niveaux, en particulier au niveau des recours que l'on a faits.

On a voulu savoir jusqu'où les gens seraient mobilisés. Les gens seraient mobilisés pour manifester, si c'était nécessaire, leur mécontentement sur l'aérodrome. Et quand on leur demande s'ils sont prêts à déposer des plaintes, on voit qu'à 75 % ils disent oui mais que vous recevez relativement peu de plaintes ou de réclamations.

Nous allons faire un effort de communication pour montrer que c'est relativement simple de faire état d'une insatisfaction et on l'a diffusé dans la lettre de la DIRAP. Vous nous demandez simplement de dire où se situe la personne, l'heure à laquelle elle est gênée et si c'est un petit avion, un gros avion ou un hélicoptère. Vous ne demandez que ces informations-là.

On va continuer l'information de la population et typiquement on a eu des cas où on est allé voir des gens en leur disant : « -pourquoi ne déposez-vous pas plainte, pourquoi ne faites-vous pas une réclamation ? » « -oui mais je ne sais pas comment ». La personne avait la lettre de la DIRAP qu'elle venait de lire sur laquelle on lui a mis l'information en disant : « -il suffit de faire ça », « -oui mais je n'ai pas le numéro », « -Regardez, vous n'avez pas besoin d'avoir le numéro » !

Pour prendre un exemple sur les problèmes de circulation routière, je ne pense pas qu'il arrive beaucoup de plaintes

des personnes qui voient quelqu'un ne pas respecter la circulation routière à outrance. Je ne pense pas que la gendarmerie reçoive beaucoup de plaintes des automobilistes dans ce cas-là non plus.

Voilà ce qu'on voulait vous indiquer. Sur cette base, cela confirme que les gens sont gênés. Il y a des élus qui sont ici qui pourraient donner le sentiment de ce qu'ils entendent autour d'eux. Il y a encore des progrès à faire sur l'aérodrome.

M. BATARD (DIRAP).- Un complément, il y a beaucoup de personnes, quand on leur dit : « -vous n'avez qu'à porter plainte » qui disent : « -on a vraiment le sentiment que ça ne sert à rien, que ça fait 20 ans que ça dure et que ça durera toujours » et ils sont démobilisés par ce fait. Il y en a beaucoup. « L'action de la DIRAP est inutile puisque de toute manière ça n'a jamais rien changé », etc. Ce n'est pas sympa, mais c'est comme ça.

M. LE PRESIDENT.- Vous pourrez leur montrer les chevelus qui vous ont été présentés tout à l'heure.

M. BATARD (DIRAP).- Avec l'autosatisfaction avec laquelle on trouve qu'ils sont respectés, je trouve justement qu'ils sont un vrai contre-exemple de ce qu'il faut faire. C'est mon avis personnel mais je suis partial.

M. MARCUS (Val d'Oise Env).- Je voudrais faire une observation sur cette histoire de plaintes. En marketing direct, on sait que c'est tant pour 1 000. Par exemple, 3 plaintes vont représenter 1 000 réclamations ou mécontentements. Mais à l'ADVOCNAR on a une expérience plus intéressante et qui devrait interpeller Aéroports de Paris.

On a essayé de simplifier les choses, de mettre sur le site une sorte de bouton sur lequel on appuie. On a réussi à envoyer quelques centaines de plaintes qui ne représentaient pas grand-chose à Aéroports de Paris et, quand on reçoit une lettre, on reçoit une lettre du genre « oui, il y a eu un avion » ce n'est guère plus précis que cela. Il faut énormément insister pour qu'on apprenne que cet avion était à telle altitude, etc. si toutefois on a pu le déterminer. Et s'il fallait vraiment porter plainte, on sent bien qu'il faudrait énormément d'énergie pour arriver à quelque chose. Tout en s'appuyant sur Vitrail, tout en s'appuyant sur des choses qui existent mais on peut s'appuyer sur d'autres choses. Il existe d'autres moyens de suivre les avions : radar virtuel, etc.

Je voulais juste faire une observation. On a 179 réponses qui représentent 1 ou 2 milliers d'habitants ou d'habitations gênés. Si ce sont des foyers, cela fait déjà du monde. Je pense que c'est assez intéressant. Ce sont des gens qui ont envie de répondre.

Ensuite, est-ce qu'il y a un biais dans cette étude ? Je n'en sais rien mais, par contre, les chiffres sont quand même extrêmement éloquentes. Vous vous apercevez que partout sur les aspects gêne, vous dépassez les 50 %. Ces 50 % de 179 réponses à mon avis représentent quelques milliers de personnes. Tout le débat se situe là-dessus.

M. LE PRESIDENT.- Merci. D'autres interventions ?

Monsieur le Président, dans la mesure où votre sondage est mis en cause, vous avez le droit de réponse sur le biais.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Non, je ne le prends pas comme cela ! Nous aussi, nous nous sommes posé la question de la représentativité, c'est évident, mais là je n'ai aucun problème par rapport à cela parce que nous avons dans le passé déjà fait des sondages avec à peu près le même taux de réponse.

A un moment donné, on en avait fait un qui était à peu près à la même époque qu'une enquête du Conseil Général qui faisait également un sondage sur « vivre dans le Val d'Oise » et là je crois que c'est toute la population du Val d'Oise qui était arrosée. Et nous avons eu l'information du nombre de réponses. Je crois que le nombre de réponses, je ne veux pas dire de bêtise, devait être de 0,5 ou 1 %. Pourtant, le Conseil Général du Val-d'Oise, à partir de l'ensemble de ces éléments, a fait un rapport pour dire : « les gens du Val-d'Oise demandent ceci et cela, merci beaucoup, cela nous permet de définir un plan d'action pour l'avenir ». On sait que pour ce type de sondage, on distribue autant de demandes, il y a relativement peu de remontées.

M. LE PRESIDENT.- On notera au procès-verbal que M. MARCUS après a confirmé l'intérêt du sondage. C'est bien ce que vous avez dit tout à l'heure.

M. MARCUS (Val d'Oise Env).- C'est parce que vous ne m'avez pas écouté ! (*rires*) Si vous aviez écouté...

M. LE PRESIDENT.- Vous avez parlé tout à l'heure de marketing direct.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- C'est-à-dire qu'il faut multiplier par 1 000 a-t-il dit.

M. MARCUS (Val d'Oise Env).- J'ai dit deux choses simples. J'ai dit : les réponses doivent être multipliées en point pour 1 000 parce que c'est de cet ordre-là.

J'ai dit une deuxième chose, c'est qu'on remarque qu'en normal, en médian ou en modal, on est presque tout le temps au-dessus des 50 %, ce qui a un sens du point de vue statistique même si le chiffre est petit mais il représente un nombre qui pourrait faire l'objet d'étude valide.

J'ai dit deux choses qui tiennent la route mais si vous ne les écoutez pas, vous imaginez que c'est une mise en cause alors que cela vient au contraire prévenir une éventuelle mise en cause qui dirait « il n'y en a pas beaucoup et cela ne veut rien dire ».

M. LE PRESIDENT.- Vous avez donc tout le soutien de Val d'Oise Environnement.

M. MARCUS (Val d'Oise Env).- Non, j'ai le soutien d'une certaine rationalité et j'aimerais que vous la partagiez.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres interventions sur cette thématique ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Excusez-moi, vous avez en tête également les mêmes chiffres que moi quand il y a une...

M. LE PRESIDENT.- Mais, manifestement, M. MARCUS a une expérience du marketing direct beaucoup plus grande que la mienne. Je ne connais pas de chiffre sur le marketing direct.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Je ne parle pas de cela. Je parle simplement du fait que tous les trois ans, je crois, le Conseil Général fait une étude et demande aux Val-d'Oisiens... Vous ne vous rappelez pas ?

M. LE PRESIDENT.- Sans doute, mais je n'en ai pas de souvenir.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On doit retrouver cela dans les archives. Le taux de remontée est très faible.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que c'est la règle dans tous les sondages sur de très grands nombres.

Avez-vous d'autres interventions sur ce sujet ?

Monsieur le Président, aviez-vous d'autres questions pratiques ou d'ordre général que vous auriez souhaité poser, si je me souviens bien dans un mail que vous aviez adressé à la DDT ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On l'a évoqué tout à l'heure, c'était la problématique qu'on avait par rapport aux problèmes de douane.

J'ai compris de M. CHARRITAT qu'il n'y avait pas eu de problème relatif à des circulations d'avions dans la zone.

M. LE PRESIDENT.- Sur Brighton ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Voilà, c'est Brighton. Ce que vous dites c'est qu'il n'y avait pas de problème parce que comme, de toute façon, ils faisaient une escale je suppose dans des aéroports où ils pouvaient avoir un contrôle douanier, après c'était possible de faire un saut de puce ailleurs. C'est cela qu'il fallait comprendre ?

M. CHARRITAT (ADP).- Tout à fait, Président ! Vous faites les questions et les réponses, c'est parfait !

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- J'écoute et j'essaie de comprendre.

M. CHARRITAT (ADP).- Absolument, vous avez bien compris. Je vous remercie de me donner quitus de mon explication qui était claire. Cela dit, ce n'était pas extrêmement compliqué.

Cette affaire présente quand même un problème. On sent bien, et c'est une question de bon sens, que faire Pontoise-Brighton avec une escale obligatoire, ce n'est pas optimum. C'est assez logique que, finalement, de ce fait-là, la ligne n'ait pas pu perdurer.

La question qu'il faut se poser c'est de savoir si cette ligne est nécessaire et, si elle l'est pour assurer une activité économique, sanitaire, professionnelle, entre le sud du Royaume-Uni et le nord de la région Île-de-France, est-ce

que c'est de Pontoise que cela doit partir ou d'un autre aéroport ? Ces deux questions-là peuvent être ouvertes.

En tout état de cause, l'opérateur avait trouvé, et ses clients qui ont utilisé la ligne entre le 6 mars et le 6 mai, une opportunité qui lui paraissait raisonnable pour desservir le nord de l'Île-de-France ou la région de Pontoise, ce qui explique qu'il ait choisi Pontoise comme base.

Maintenant, ces problématiques peuvent se reposer demain au départ de n'importe quel autre aéroport de France et de Navarre. Encore une fois, la création de cette ligne est destinée à répondre à un besoin. Ce n'est pas quelque chose qui est fait de toutes pièces. Après, la question de savoir si elle a un succès ou pas et on constate bien souvent, si on s'intéresse un peu au paysage aéroportuaire français, qu'il y a des lignes qui sont créées et qui disparaissent très vite et pas nécessairement parce qu'il y a absence de point de passage frontalier.

L'intérêt d'un point de passage frontalier est qu'il ouvre non pas plus d'avions forcément mais à des avions qui viennent de plus loin. Or, une des caractéristiques de l'avion est que, justement, il permet des transports dans des délais relativement raisonnables sur des distances importantes. C'est pour cela que le problème du point de passage frontalier à Pontoise reste posé.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Dernier point pour moi, lors de la dernière CCE, M. CROZAT nous avait fait le point de toutes les dispositions prévues pour faire en sorte de réduire les nuisances aériennes en particulier sur l'aviation légère.

Il nous a présenté des budgets qui étaient des budgets typiquement faits d'appareils pour lesquels vous disiez qu'il n'y avait pas beaucoup de demande. Je ne sais pas si c'est maintenu.

Et vous nous avez parlé de Calipso, ce qui a été demandé depuis très longtemps, il y a cinq à sept ans, qui permet de classer les avions par rapport à leur indice de bruit.

Maintenant, je crois que l'arrêté est paru. Les usagers ont la possibilité de faire classer leurs avions, de les faire opérer. Je rappelle que cette possibilité est ouverte sans problème financier, c'est-à-dire que je ne sais pas si c'est la DGAC ou un autre système mais c'est globalement la DGAC qui paie le travail qui consiste à classer les avions.

Ce serait bien qu'il y ait un plan de mise en œuvre de classement des différents appareils qui sont sur l'aérodrome de Pontoise. Je ne sais pas si vous pouvez nous indiquer s'il y a déjà un plan qui a été défini avec les usagers et si les usagers peuvent nous indiquer s'ils ont prévu de faire classer leurs avions.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Comme vous le dites très justement, l'arrêté qui définit les modalités de classement avec lesquelles sont mesurés les avions a été publié en juillet 2013. Le même jour, a été ouverte, sur le site Internet de la DGAC Développement durable, cette base de données qui est accessible à tous. Il est possible pour toute personne d'aller sur le site Internet de consulter un DR 400 immatriculé X, Y ou Z et d'avoir son indice sonore.

Aujourd'hui, il existe deux façons de classer un avion :

La première est très simple, c'est trois clics de souris, c'est une classification par équivalence. Si un appareil de type, on va rester sur le DR 400, avec une carlingue de base, avec l'hélice de base, avec le silencieux Gomolzig ou peu importe, a déjà été classé et qu'un particulier ou qu'un club possède un avion avec ces mêmes caractéristiques, il suffit qu'il envoie une demande sur une adresse mail - tout cela est sur le site Internet - et la demande est traitée. C'est fait, c'est immédiat et il bénéficie du même classement. Il apparaît sur la base de données.

Deuxième cas de figure : il n'y a pas encore d'équivalence dans le dispositif. Ce qui est prévu, et c'est un budget que nous avons négocié de haute lutte et qui est valable jusqu'en 2016, nous avons obtenu que ces mesures-là soient prises en charge par la DGAC. Cela exclut, je le précise quand même pour nos amis les usagers, le voyage. C'est-à-dire que le service technique de l'Aviation civile qui réalise l'essentiel de ces mesures a identifié deux points de mesure, un dans le sud et un dans le nord, et le trajet jusqu'à ce point reste à la charge de l'utilisateur. On peut tout à fait imaginer que ce soit fait dans le cadre d'une navigation pour l'enseignement d'un élève, dans le cadre d'une formation. Mais cela reste à la charge de l'utilisateur. En revanche, la mesure est prise en charge par la DGAC et, à partir de ce moment-là, cela ajoute un élément à la base.

C'est pareil, même principe, l'utilisateur prend contact avec la DGAC par mail ou par le site Internet. On convient d'un rendez-vous, d'une date pour les mesures et, du moment qu'il fait beau, ces mesures peuvent se faire et la base est alimentée.

Nous sommes dans une phase actuellement où, en lien avec les associations nationales de riverains et d'utilisateurs, en lien étroit également avec les fabricants de silencieux puisqu'ils ont tout intérêt à faire avancer la technique sur les outils qu'ils proposent, nous poussons les usagers à entrer dans ce dispositif.

Un certain nombre de courriers ont été envoyés aux aéroclubs en leur disant : vous avez ces appareils qui peuvent d'ores et déjà être intégrés dans la base de données par équivalence, faites cette démarche-là et, pour les autres, nous vous engageons à commencer ce travail.

Nous incitons très fortement les usagers à le faire et nous sommes à leur disposition pour répondre à toutes leurs questions.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Y a-t-il eu des demandes faites par les usagers de classement ?

M. LE PRESIDENT.- On va considérer qu'il n'y en a pas eu ou en tout cas pas dont les responsables soient présents ce soir.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ma dernière question est relative à un point du compte rendu de la dernière CCE. Nous avions eu une présentation des gendarmes de la BGTA. Quand on lit le compte rendu, nous avions demandé à ce que les gendarmes puissent venir nous voir. Il y a eu des effets de boutade dans le compte rendu où on laissait

supposer qu'on les prenait à demeure pour leur permettre de faire beaucoup de contrôles. En fait, l'objet était surtout de les voir sur place de manière à ce qu'ils nous expliquent clairement comment ils faisaient pour contrôler le positionnement d'un avion sur le circuit. Ils nous ont expliqué les jumelles et on voudrait voir sur place. Et surtout nous expliquer les textes sur lesquels ils s'appuyaient pour définir : « là je constate quelque chose qui me paraît anormal et derrière j'ai une action ».

J'ai bien noté sur le compte rendu que la proposition de venir nous voir était retenue. On nous a dit : « appelez-nous quand vous voulez ! ». On a appelé et la personne qu'on a eue au téléphone nous a dit : « ce n'est pas forcément aussi simple que cela, il faudrait qu'on ait un OK de... alors on m'a dit de la DGAC, on m'a dit ensuite d'un supérieur de la gendarmerie, je ne sais pas qui.

Donc on aimerait bien que les choses soient claires, c'est-à-dire qu'on puisse dire ici clairement par rapport à ce qui a été dit la dernière fois, par rapport à ce qui a été proposé effectivement de venir nous voir pour expliquer comment cela se passe, qu'il n'y ait pas d'opposition quelconque de n'importe quel service à ce qu'on puisse avoir ce type de contact. Et on invite l'ensemble des personnes qui sont à la CCE de pouvoir assister à cette démonstration sur place. On ne veut rien de particulier, on veut simplement comprendre la façon dont on arrive à gérer les situations anormales.

M. LE PRESIDENT.- Major ?

M. LANUC (BGTA Le Bourget).- Tout simplement, comme je vous l'ai dit tout à l'heure hors réunion, notre domaine c'est surtout Le Bourget.

Nous sommes 15 gendarmes dont 9 actifs. Nous venons à Pontoise une fois voire deux fois par mois. On essaie de venir le plus souvent possible c'est-à-dire le week-end. Quand on vient, on reste 3 ou 4 heures. Vous comprenez bien qu'en fonction de la météo, les contrôles sont rares.

L'utilisation des jumelles se fait sur le terrain par des collègues ou moi-même quand nous sommes là.

Comme vous le savez, hors atterrissage ou décollage, les règles de l'air autorisent un survol à 500 mètres, 1 500 pieds au-dessus des villages.

Jusqu'à présent, nous n'avons constaté aucune infraction. La seule « infraction », si je puis dire « infraction », de 2012 concerne la non tenue d'un carnet de route, ce n'est pas bien méchant.

Nous avons, en 2013, une infraction sur les règles de l'air mais l'enquête est en cours actuellement, je ne peux pas vous en dire plus. Les responsables de la DSAC Nord et M. LIMARE qui est à côté de moi sait très bien de quoi je parle. Ce n'est pas bien méchant non plus et cela se limitera, en tout cas, à une contravention de 1^{ère} classe. Une contravention de 1^{ère} classe, cela veut dire que ce n'est pas délictuel. C'est adressé avec l'autorisation du Parquet, si les faits sont avérés, à l'Officier du Ministère Public à Pontoise.

Pour le moment, l'enquête est en cours, je ne peux pas vous en dire plus. Il n'y a pas eu de mise en danger d'autrui. Ce

n'est pas comme à Roissy quand il y a l'utilisation de laser contre un pilote ou contre un aéronef. Là, c'est un aéronef qui serait passé sous un autre aéronef. Cela n'a rien à voir avec des questions d'environnement. Comme Monsieur fait le geste, il y en a un qui est passé sous l'autre mais rien à voir avec le domaine de la réunion de ce soir.

M. LE PRESIDENT.- Cela, nous avons bien compris, Major. La réponse qui était attendue de la GTA était celle de votre disponibilité pour présenter en situation, un jour, à l'occasion d'un déplacement que vous feriez spécialement, les conditions de mise en œuvre du matériel en dotation.

M. LANUC (GTA Le Bourget).- Comme je l'ai dit à Monsieur tout à l'heure hors réunion, nous prendrons contact rapidement avec lui quand nous viendrons un week-end. Je me suis engagé auprès de vous. Nous viendrons, nous ferons des contrôles et vous verrez comment ça se passe.

Comme je vous l'ai dit tout à l'heure, quand nous utilisons les jumelles, jusqu'à présent nous n'avons constaté aucune infraction aux règles de l'air dans ce domaine mais nous ne venons pas tous les jours à Pontoise.

(Arrivée de M. Philippe HOUILLON, représentant le Président de la communauté d'agglomération Cergy-Pontoise)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Député, on nous avait prévenus de votre retard mais vous arrivez au bon moment !

M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).- Je suis là depuis quelque temps discrètement !

M. LANUC (GTA Le Bourget).- Je m'engage auprès de vous, peut-être pas avant les fêtes de Noël mais en janvier ou février, pour venir rapidement faire une démonstration. Nous avons votre identité, votre numéro de téléphone, nous vous contacterons et ce sera avec un grand plaisir.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Merci ! Quand c'est pour la bonne cause !

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ?

M. MARCUS (Val d'Oise Env).- Je profite justement de la présence de M. Philippe HOUILLON. A notre dernière réunion, deux sujets ont été abordés qui étaient un peu en marge de notre ordre du jour mais qui étaient importants.

Le premier, les activités économiques de diverses formes qui se déroulent sur cet aérodrome ont tendance à marquer le pas et on a même des écoles qui ont dû fermer.

Le deuxième sur lequel je souhaiterais éventuellement que la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise fasse une petite étude, c'est le lien entre la commodité d'atterrir ou de décoller de cet aéroport et la situation économique actuelle des zones d'activité.

Il se trouve que j'ai eu la chance, en faisant une étude gracieusement sur les déchets des zones d'activité de Cergy-Pontoise, de constater que c'était un tissu qui avait vieilli,

qu'il y avait de la défaisance, qu'il y avait même des problèmes qui faisaient que les entreprises avaient envie de partir et que celles qui avaient envie de venir étaient un peu retenues.

Il est possible que, vous l'avez dit tout à l'heure, la présence de cet aéroport puisse jouer un rôle dans le tissu économique. Mais je n'ai pas trouvé d'étude intéressante dans ce domaine. Peut-être pourrait-on le demander à la Communauté ainsi qu'à la nouvelle Chambre de Commerce et d'Industrie qui, maintenant, est autonome par rapport à Versailles.

C'est une question que je vous pose. Je pense que cela simplifierait beaucoup nos relations parce que ce n'est pas du tout pareil si c'est un endroit où on fait du bruit pour faire joujou ou si c'est un endroit où certes on fait du bruit mais cela correspond en bout de ligne à de l'activité et à des emplois.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous souhaitez prendre le micro au titre de la CACP qui a été sollicitée ?

M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).- J'ai entendu, Monsieur le Secrétaire général, la question et la suggestion plus exactement. Je relaierai auprès de la CACP, dont je ne suis pas membre de l'exécutif majoritaire néanmoins, cette demande sachant que si je suis membre de la CACP, je suis aussi Député du Vexin d'abord et qu'à ce titre, nous sommes, comme cela a été dit à de multiples reprises au cours de multiples réunions au cours de toutes ces dernières années, très attentifs à préserver ce territoire du développement des nuisances.

Cela étant, votre demande mérite d'être regardée car c'est vrai qu'il est possible, je parle avec de multiples conditionnels, qu'une aviation d'affaires puisque c'est cela que vous suggérez, ne développe pas les mêmes nuisances, tout cela est à regarder, sauf que je ne suis pas sûr que l'installation d'une aviation d'affaires entraîne corrélativement la suppression de l'aviation de loisirs. Cela viendrait s'ajouter et non remplacer.

Par conséquent, au bout du compte, même si encore une fois cela mérite d'être regardé, ce serait quand même un trafic et donc des nuisances supplémentaires même si on peut considérer, notamment avec les appareillages actuels, qu'une aviation d'affaires est moins troublante qu'une aviation de tourisme, les tondeuses à gazon qui survolent les propriétés et les villages, néanmoins cela viendrait s'ajouter. Cela mérite sans doute d'être examiné, pourquoi pas ?

Etant observé quand même, et pour en terminer, qu'on ne part pas de rien. Il y a déjà eu un certain nombre d'expériences sur le site de l'aérodrome de Cormeilles d'entreprises, de sociétés qui se sont montées et la rentabilité n'a jamais été au rendez-vous puisqu'elles ont toutes, les unes après les autres, déposé le bilan.

Je n'ai plus en tête ni le nom ni le nombre mais je suis sûr de ce que je dis : il y a eu un certain nombre d'expériences qui toutes ont capoté. Et j'imagine pourtant que ces entreprises, avant de se mettre en place, avaient réalisé une étude de marché et un prévisionnel, etc. Cela ne veut pas dire que... mais c'est factuel, il y a eu pas mal d'expériences.

M. LE PRESIDENT.- Merci. D'autres points ?

M. HUCHET (Onyssois du Versant Nord).- Pour reconforter sur le développement de Cormeilles, étant dans l'aviation d'affaires depuis de longues années, j'avais fait un sondage en 2005 auprès de 1 500 clients internationaux dont la question principale était : « si on se déplaçait sur Cormeilles, seriez-vous prêt à venir à Cormeilles ? ». Cela a pris six mois, les réponses sont arrivées gentiment. Il y a eu pas mal de réponses. Le problème c'est la distance et surtout le temps entre Cormeilles, la Défense et le centre de Paris.

Etant positif, pourquoi n'essaie-t-on pas de pousser un peu, de mettre des entreprises plutôt de maintenance, d'aménagement, en complément de l'aviation de plaisir ? Ce serait déjà un développement important et riche pour le Val-d'Oise. C'est une question.

A chaque fois, je le répète assez souvent, l'aviation d'affaires c'est quand même important.

M. GOHIN (DIRAP).- Il y a peut-être une réponse à apporter à Monsieur.

M. LE PRESIDENT.- Allez-y, si vous en avez une ! Ce n'est pas l'objet de la CCE, mais allez-y !

M. GOHIN (DIRAP).- Je ne peux pas vous suivre là-dessus, je n'ai pas de réponse mais je voulais juste une précision concernant cette fameuse ligne Pontoise-Brighton.

Je suis surpris qu'une entreprise s'installe en sachant qu'il y a un point rédhitoire à savoir l'absence de point de passage douanier. Sachant que j'imagine que leur critère d'évaluation allait être le remplissage, il a été bon d'après M. CHARRITAT. Le point de passage douanier était rédhitoire puisque, quatre ou six mois après, la ligne s'est interrompue. Est-ce à dire que cette entreprise escomptait l'ouverture d'un point de passage rapidement ? Subsidièrement, comment est-ce que ça se passe ? Qui prend la décision et donne les autorisations pour mettre en place ce type d'institution ?

M. CHARRITAT (ADP).- Trois réponses :

La première est qu'il ne s'agissait pas de l'ouverture d'un point de passage frontalier mais de la réouverture. Le point de passage frontalier existait jusqu'au 11 décembre 2011 et, de ce fait, quand le travail a commencé pour étudier la faisabilité de la ligne Brighton-Pontoise, à l'évidence dans l'esprit de ces promoteurs, ce point de passage allait probablement être ré-ouvert.

Deuxième réponse qui correspond à votre deuxième question : qui décide ? C'est l'Etat français qui fournit à l'Union européenne une liste des points de passage frontaliers, qu'ils soient d'ailleurs ferroviaires, maritimes ou aériens.

Le point de passage frontalier de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles comme d'autres a été supprimé de cette liste au vu probablement de la convergence entre la politique d'économies des services de l'Etat, forcément puisque, plus il y a de points de passage frontaliers, plus il faut des gens

pour contrôler même si ce n'est pas tout à fait vrai puisque, avant la suppression de ce point de passage frontalier à Pontoise, il n'y avait pas d'équipe de services de l'État basée, c'était simplement une requête sur demande.

Cela aurait très bien pu continuer comme cela mais je pense qu'il y avait aussi, dans l'esprit essentiellement du ministère de l'Intérieur, le souci de rationaliser la distribution de ses effectifs sur l'ensemble du territoire. Il se trouve que l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles en a fait les frais comme d'autres aérodromes dont certains qui sont également sous la responsabilité de l'exploitation d'Aéroports de Paris.

Troisième réponse, il faut se mettre dans l'idée que, pour qu'un point de passage frontalier fonctionne, il faut que cela corresponde à une demande. Il se trouve que là, la demande avec la ligne de Brighton City existait. Pour autant, cela n'a pas suffi à faire basculer l'administration dans le sens de la réouverture de ce point de passage frontalier.

Cela dit, l'agglomération de Cergy-Pontoise, le nord francilien ou l'est du Val-d'Oise sont des valeurs d'attractivité suffisantes pour que la question se repose à un moment ou un autre. Je ne sais pas quelle est l'échéance. Ce n'est pas moi qui décide. Mon intérêt est que si cela doit correspondre à améliorer l'attractivité de l'aérodrome et donc à favoriser l'emploi, l'activité économique, j'apporte ma pierre dans cette matière mais, clairement, ce sont les services de l'État et le ministère de l'Intérieur qui tranchera in fine.

Je sais que des démarches ont été engagées pour que, là encore, pas seulement pour Pontoise-Cormeilles, pour d'autres aérodromes également, des réouvertures de points de passage frontaliers soient possibles et c'est possible avec une réglementation européenne qui le prévoit. Il suffit simplement que l'État déclare un certain nombre de points maritimes, ferroviaires ou aériens comme points de passage frontaliers. Cela viendra peut-être, c'est à la discrétion du ministre de l'Intérieur.

M. GOHIN (DIRAP).- D'accord. Donc il faut supposer que l'entreprise en question a fait le pari que son activité suffirait à susciter une réouverture de ce point de passage.

M. CHARRITAT (ADP).- Je pense que l'entreprise en question, mais je ne suis pas très bien placé pour parler à sa place, a dû se dire que c'est quand même un peu aberrant que ce point de passage frontalier qui existait soit supprimé du jour au lendemain sans aucune raison. Elle a dû se dire : ce n'est pas possible, le bon sens finira par prévaloir et on ne va pas priver Pontoise d'un point de passage frontalier dont probablement il a besoin. C'est sans doute le raisonnement qu'ils ont fait, à tort.

M. BEITZ (CCI Val-d'Oise).- Quant à la justification d'un aéroport sur une zone d'activité telle que celle de Pontoise élargie, de deux choses l'une, ou les zones sont suffisamment puissantes pour justifier de l'aéroport ou il y a un aéroport qui attirera les gens.

J'en veux pour preuve, je ne suis pas un spécialiste mais on avait fait une étude à la Chambre de Commerce exhaustive, il y a quelques années maintenant, qui laissait entendre que

s'il y avait un aéroport, cela ne pouvait que faciliter le développement. C'est un peu primaire et c'est logique partout.

Il est vrai que Pontoise n'est pas très près en moyens de transport de La Défense qui peut être considérée comme un centre d'attraction pour les entreprises, mais Beauvais est encore plus loin. Alors, je ne sais pas si on veut de Beauvais parce que j'ai cru comprendre qu'il y avait des nuisances, mais Beauvais c'est la démonstration d'une réussite économique pour ne pas parler que de l'aéroport d'une façon exceptionnelle.

Chaque fois qu'il y a un aéroport qui est créé, curieusement, bien souvent on essaie de les créer dans des zones où il y a moins de nuisances possibles et, très rapidement, après quelques années, il y a toute une activité qui arrive et qui vient se greffer sur l'aéroport. Roissy, en 1964, on était au milieu des champs, sauf Roissy ville. Jetez un petit coup d'œil maintenant, c'est à se demander si les aéroports n'attirent pas les entreprises. Je suis de ceux qui pensent que oui.

M. LE PRESIDENT.- D'autres prises de position sur ce sujet ?

M. BOULLON (DIRAP).- Je rebondis sur ce qu'a dit la personne précédente, la différence entre Beauvais et Cormeilles c'est la longueur des pistes. Vous avez pas loin de 3 000 mètres de pistes exploitables à Beauvais, ce qui n'est pas le cas ici à Pontoise.

La question que je voulais poser : en matière de dérogation, jusqu'à quel poids êtes-vous prêt à aller ?

M. CHARRITAT (ADP).- Sans entrer dans un débat technique qui ennuerait tout le monde et qui sûrement dépasserait largement les compétences que je vais essayer d'exposer, la réglementation prévoit de cumuler une masse maximale avec une fréquence d'intervention. C'est-à-dire que les pistes sont qualifiées pour un certain nombre de vols d'avions au-delà d'une certaine masse.

En l'occurrence, à Pontoise, nous n'avons aucune envie, ni aucun intérêt de faire Beauvais à Cormeilles, il n'y a pas besoin, il y a un seul Beauvais et ça suffit pour tout le monde, il y en a peut-être même un de trop parfois on pourrait penser.

En l'occurrence, en ce qui concerne les pistes de Cormeilles, notre objectif n'est pas de les allonger, ni de les renforcer, ni de les raccourcir pour accueillir des avions nécessairement plus gros.

Encore une fois, ce qui est déterminant pour la qualité d'une piste, c'est effectivement l'usure qu'elle ressentira s'il y a un nombre très important de gros porteurs qui s'y posent. C'est tellement loin d'être le cas à Pontoise qu'on est très très en dessous de tous les minima qui pourraient faire craindre une limite et qui pourraient justifier qu'on mette en place un système dérogatoire. On est très très en dessous de tous les niveaux d'exigence que pourrait justifier cette piste.

M. BOULLON (DIRAP).- Lorsqu'on vous demande une autorisation de vol sur Pontoise, l'exploitant vous donne le

poids maximum à l'atterrissage et je réitère ma question : jusqu'à quel poids êtes-vous prêt à aller pour attribuer cette dérogation ?

M. CHARRITAT (ADP).- Je réitère ma réponse, ce n'est pas moi qui attribue les dérogations. Toutefois, pour répondre à votre question, c'est l'opérateur qui ne prendra pas le risque d'avoir un avion trop gros sur une piste d'où il ne pourra pas redécoller par exemple. Il ne prendra jamais le risque de faire atterrir un avion qui ne serait pas compatible avec le niveau de disponibilité des infrastructures aéroportuaires. La question ne se pose pas.

Si, demain, on me demande de faire atterrir un A 380 sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, la question n'est pas de savoir si j'autorise ou pas, encore une fois ce n'est pas en mon pouvoir, la question est de savoir dans quel hôpital psychiatrique il faut envoyer la personne qui me le demande. *(rires)* C'est plutôt dans ce sens-là.

M. BOUILLON (DIRAP).- Je vous demande l'autorisation de venir avec mon appareil de 45 tonnes, qu'est-ce que vous me répondez ?

M. CHARRITAT (ADP).- Je vous dis que, comme le précise la réglementation et l'information aéronautique, il existe une limitation à 17 tonnes masse maximale au décollage pour l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. Il peut arriver, cela a été mentionné tout à l'heure, que des dérogations soient accordées par l'autorité responsable de l'aviation civile et c'est normal, et il s'est déjà posé des avions de 45 tonnes sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles sans dommage ni pour l'avion, ni pour ses occupants, ni pour la piste.

M. BOUILLON (DIRAP).- Très bien. Je vous remercie de votre réponse.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ces précisions.

Y a-t-il des sujets que nous n'aurions pas examinés ? *(non)*.

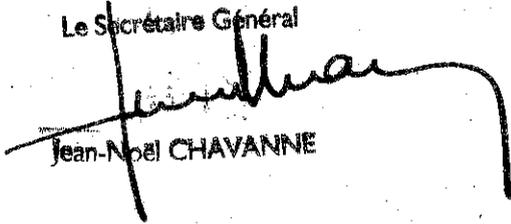
Il me reste à vous remercier et à vous donner rendez-vous pour notre prochaine CCE l'année prochaine mais on aura le temps de se revoir d'ici là.

(La séance est levée à 20 h 15).

000

Pour le Préfet et par délégation

Le Secrétaire Général


Jean-Noël CHAVANNE