

**COMITE PERMAMENT  
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME  
PONTOISE – CORMEILLES**



**Mercredi 27 mars 2002**

## ORDRE DU JOUR

- 1/ Approbation du compte rendu de la réunion du comité permanent du 23 janvier 2002.  
 Communication des observations formulées par la DIRAP ..... 9
- 2/ Equipement en silencieux des avions école .....14  
 - Signature de la convention ADP/AUAPC relative au cofinancement des équipements.  
 - Point sur l'état d'avancement des équipements de AS THOMSON et HISPANO SUIZA.  
 - Compte rendu des démarches effectuées auprès des aéro-clubs qui ne sont pas encore signataires de la Charte.
- 3/ Expérimentation du nouveau tour de piste ..... 55
- 4/ Suivi de la Charte de qualité ..... 60
- 5/ Installation du réseau d'évaluation des nuisances ..... 68

**COMITE PERMANENT DE LA  
COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME DE PONTOISE-CORMEILLES**



**Mercredi 27 mars 2002**

*La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la  
présidence de M. FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise)*

**M. LE PRESIDENT.-** Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les représentants des associations, Messieurs les représentants d'Aéroports de Paris,

Je vous remercie d'avoir répondu à cette invitation, je sais que c'est toujours une contrainte particulière au niveau des emplois du temps mais je crois que ce sujet est mobilisateur.

Je vous propose aujourd'hui pour ordre du jour tout d'abord l'approbation du compte rendu de la réunion du 23 janvier 2002 qui vous a été communiqué mais je ne suis pas certain que vous l'ayez eu suffisamment tôt. Je crois qu'on a pu l'envoyer malgré tout assez rapidement.

**M. LORIOT (ADP).-** Le 13 mars.

**M. LE PRESIDENT.-** Ensuite nous aborderons la question des silencieux sur les avions écoles.

Puis l'expérimentation du nouveau tour de piste. Je ne sais pas si vous avez quelques éléments à nous apporter.

Nous verrons ensuite les observations sur le suivi de la Charte de qualité

Et enfin l'installation du réseau d'évaluation des nuisances.

C'est un ordre du jour a minima, si vous souhaitez qu'il y ait d'autres points que nous puissions discuter, nous pourrions évidemment le faire. Je vous propose que ce soit examiné en questions diverses après que nous ayons abordé les points essentiels.

Y a-t-il des observations préliminaires avant que nous n'abordions l'approbation du compte rendu de la réunion du 23 janvier ?

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- La DIRAP en a fait quelques unes par Mail, notamment sur les délais de réception.

Actuellement le compte rendu tout en étant succinct nous est arrivé tardivement, à l'encontre de ce qui avait été annoncé lors de la précédente réunion où l'on parlait d'un délai d'un mois.

**M. LORiot (ADP).**- Il faut savoir qu'il y a eu un petit délai qui était dû à des problèmes financiers puisqu'on a maintenu le compte rendu in extenso et au-delà de ce compte rendu in extenso, on a demandé que l'on nous fasse un compte rendu succinct. Après les accords financiers, le principe est maintenant retenu que les deux seront faits, sauf s'il y a une décision contraire au cours de cette réunion. Le délai d'un mois qui avait été décidé, il est clair qu'on le maintiendra pour les prochains comptes rendus.

**M. LE PRÉSIDENT.**- On avait dit cela lors de la dernière réunion du 23 janvier. Donc au bout de combien de temps a-t-on envoyé le compte rendu succinct ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On l'a reçu le 13 mars.

**M. LORIOT (ADP).**- C'est-à-dire un mois et demi après.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Je l'ai reçu le 18.

**M. LE PRESIDENT.**- Où en est le compte rendu in extenso ?

**M. LORIOT (ADP).**- Le compte rendu in extenso a été fait avant le compte rendu succinct. On avait dit à la dernière réunion que les membres du comité recevraient le compte rendu succinct et que par contre, le compte rendu in extenso serait disponible en sous-préfecture ou à la demande de qui le souhaiterait, ADP lui enverrait. J'avais compris du souhait exprimé lors de la réunion du 23 janvier que le compte rendu in extenso était peu facilement exploitable dans son contenu et que l'ensemble des partenaires souhaitaient avoir un compte rendu succinct et in extenso, les deux sont disponibles.

Comme je le disais, en dehors de cette période de flottement entre l'in extenso et le succinct, on s'engage au prochain compte rendu d'avoir le délai d'un mois pour le compte rendu succinct pour l'ensemble des partenaires et on aura l'in extenso pour ceux qui le souhaitent, soit en sous-Préfecture, soit à la demande et je l'enverrai.

**M. LE PRESIDENT.**- L'in extenso est trop in extenso et le succinct est trop succinct, si je comprends bien. C'est ce que vous nous dites ?

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Surtout je n'ai pas trouvé trace du tableau de suivi des décisions qui avait été proposé.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- La dernière fois, M. HENIN avait fait remarquer que, dans le premier compte rendu in extenso, on pouvait repérer déjà plusieurs décisions. On peut préparer cela, mais c'est important d'avoir un tableau qui permette de mieux suivre.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est au secrétariat de la commission de réaliser cela, me semble-t-il.

Je constate qu'on n'a pas fait ce tableau. On va certainement regarder également de quelle façon on peut aussi apporter notre contribution parce que cela me paraît être nécessaire pour un suivi. C'est une question que l'on regardera ensemble avec Aéroports de Paris. Mais je retiens votre demande, en particulier celle sur laquelle on s'était engagé, c'est-à-dire un tableau simple, avec les mesures qui font l'objet de nos réunions et l'état d'avancement de ces mesures.

Y a-t-il d'autres remarques ?

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- On s'est attaché aussi au fait qu'au cas où un consensus ne se serait pas dégagé au sujet d'une mesure très concrète, la loi soit suivie d'effet et qu'un vote puisse être dégagé sur un point précis. Je pense, par exemple, à des thèmes comme la limitation du nombre d'avions en vol ou des plages de silence ou des choses comme cela. Si je me souviens bien, tout cela est prévu dans l'arsenal législatif de la CCE.

**M. LE PRESIDENT.**- Je serai amené à regarder quel doit être le rôle exact ou la traduction exacte des débats de la

commission. Vous comprenez bien qu'il n'est pas question de faire des motions dirigées au ministère de l'Intérieur avec la signature du préfet, ce que certains avaient envisagé lors de la réunion que nous avons eue. Par contre, qu'il y ait effectivement des avis et que les avis soient portés, cela fait partie du procès-verbal.

On est effectivement dans un comité permanent et s'il y a un avis à formuler, on peut relever les différentes prises de position au sein du procès-verbal, mais s'il y a un avis à formuler, c'est un avis de l'ensemble de la commission, et non pas du comité permanent, ce qui n'exclut en rien de porter dans les comptes rendus l'opinion des associations de riverains qui souhaitent telle ou telle disposition ou d'ailleurs celle des usagers. Je crois que nous sommes là pour traduire la position de chacun des partenaires.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Monsieur le sous-préfet, j'aimerais bien que vous nous éclairiez, à la lecture de ce compte rendu succinct qui donne l'impression de faire plaisir à une partie plutôt qu'aux autres et que vous nous précisiez le rôle de l'Etat. Vous êtes le représentant de l'Etat, de la loi et de son application sur le terrain en matière de protection d'environnement. On se sent très concerné par le repli qui semble se dégager de la lecture de ces documents par rapport à ce que vous nous dites, peut-être pour nous faire plaisir, en séance. Finalement vous nous dites : "pas de motion, pas de décision" mais en fait, ce qui peut être dit pourrait être suivi d'effet si les comptes rendus que vous faites diffuser par ailleurs étaient suivis d'effets. Quel est votre rôle dans cette affaire ? Est-ce-que vous protégez la population ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Etes-vous là pour appliquer la loi et protéger les populations en matière d'environnement en général ou est-on là en train de devoir accepter le point de vue de certains ?

**M. LE PRESIDENT.**- Vous me posez la question parce que vous avez la réponse.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Si j'ai la réponse, elle est malheureuse.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans la question, vous avez la réponse. Il est bien évident ...

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Je pense que ceci ne fera pas partie du compte rendu.

**M. LE PRESIDENT.**- Il est bien évident, pour ma part, en tant que représentant de l'Etat, qu'il s'agit dans une commission de rappeler un certain nombre de dispositions légales et de veiller à leur mise en application. Cela fait partie tout à fait de mon rôle.

Dans le cadre d'une commission, dans mes fonctions et mon rôle de président de la commission, il m'appartient que chacune des parties puisse exprimer ses observations et qu'en même temps, sur l'ordre du jour que je propose et que l'on met en œuvre, on puisse évoquer toutes les questions qui sont à évoquer et avoir un point sur l'état d'avancement de ces questions.

C'est pourquoi lorsque vous avez proposé un tableau de progression des mesures et décisions, je vous ai tout de suite dit

que cela me paraissait être une excellente disposition et qu'il serait souhaitable de le faire.

Il s'avère aujourd'hui que ce tableau n'est pas réalisé. Ce tableau nous le prendrons en charge personnellement au niveau de la sous-préfecture et de la préfecture, comme cela les choses seront tout à fait claires. Sur cette chronologie, vous aurez un tableau qui sera établi ici en sous-préfecture.

Cela vous convient-il ? Est-ce que cela répond à votre inquiétude ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Je ne sais quand sera la prochaine réunion, si c'est encore dans deux mois... C'est une chose qu'il faut prendre en compte.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour un tableau de cette nature, je vous le communiquerai avant deux mois, c'est certain, et d'autre part un certain nombre de mesures se mettront en place avant deux mois.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- J'ai deux remarques :

La première pour reformuler ce que vous venez de dire avant l'intervention de M. HEHIN, c'est-à-dire qu'à partir du moment où un avis sera donné par les différents membres du comité permanent sur un sujet, quand ce sujet ne fera pas l'objet d'un consensus, vous ferez appel à l'avis de chacun de manière à ce que l'on repère bien les positions de chacun des membres.

**M. LE PRESIDENT.**- Bien sûr, cela fait partie d'un compte rendu de réunion classique en identifiant qui est pour ou qui attire l'attention sur tel ou tel point. Il ne s'agit pas de masquer les avis.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- D'autre part, concernant l'installation du réseau d'évaluation des nuisances, c'était un des points du compte rendu de la dernière réunion.

**M. LE PRESIDENT.**- On l'a à l'ordre du jour de la réunion d'aujourd'hui.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On a une remarque par rapport au compte rendu précédent. On est bien dans la phase d'approbation du compte rendu de la réunion précédente ?

**M. LE PRESIDENT.**- Non, nous étions dans les propos préliminaires mais allons-y ! Si vous en êtes d'accord, on peut l'aborder.

**1/ Approbation du compte rendu de la réunion du comité permanent du 23 janvier 2002.**

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Sur ce premier point, on va se répéter, nous avons fait une remarque que nous avons envoyée par mail. Je pense qu'elle a été reprise par vous-même puisque nous en avons une copie ici.

Les observations que l'on faisait, c'est qu'il avait été indiqué qu'il devrait y avoir un tableau de suivi dont nous avons parlé. Nous sommes d'accord sur ce point.

Nous avons indiqué aussi, ce qu'on ne retrouvait pas dans le compte rendu succinct, que le compte rendu in extenso serait disponible pour consultation et contrôle à la sous-préfecture. J'ai bien compris qu'il serait aussi disponible à la demande pour ceux qui voudraient aussi en bénéficier, ce qui est une très bonne chose.

**M. LE PRESIDENT.-** Il sera disponible à la sous-préfecture. Quand pourrez-vous nous le communiquer ?

**M. LORIOT (ADP).-** Il est fait. Je pensais qu'il avait été envoyé mais si ce n'est pas le cas, il n'y a pas de problème, on vous l'envoie dès demain.

**M. LE PRESIDENT.-** C'est un gros document ?

**M. LORIOT (ADP).-** 60 pages.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Est-il possible de l'avoir sous forme électronique ?

**M. LE PRESIDENT.-** Si on peut l'avoir sous cette forme, ce sera plus simple, surtout pour des documents de cette taille. On ne sera pas obligé de l'éditer.

**M. LORIOT (ADP).-** C'est à vérifier.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous vérifiez et puis on essaie de le mettre à disposition sous cette forme. Je pense que ce serait la meilleure formule. On mettra également le tableau de suivi en même temps. On va regarder et on vous donnera l'adresse sur laquelle vous pourrez le consulter.

Le mieux, Monsieur LORIOT, c'est que vous nous le fassiez passer, que nous le mettions sur notre Internet et que vous puissiez le consulter.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Faut-il mettre nos adresses électroniques sur la feuille de présence ?

**M. LE PRESIDENT.-** Ce ne serait pas plus mal mais c'est vous qui allez nous interroger. Mettez-là...

**Mme COMBES.-** J'en ai déjà un certain nombre parce qu'à chaque fois que vous m'envoyez des documents, j'essaie de les archiver.

**M. BUTEUX (DIRAP).-** Deuxième point sur lequel nous avons une remarque : l'installation du réseau d'évaluation des nuisances. Nous avons noté que la station serait opérationnelle pour avoir les premières mesures fin du premier trimestre, alors que dans le compte rendu il est noté premier semestre, ce qui n'est pas la même chose.

Il avait été convenu également qu'ADP pourrait diffuser les premiers résultats au bout de 6 mois d'exploitation même si l'historique mettrait un an pour être obtenu pour pouvoir ensuite être une base de comparaison. On avait discuté de ce point-là parce qu'il paraissait un peu long d'avoir les premières informations qu'au bout d'un an.

**M. LE PRESIDENT.-** On considère qu'on ajoute ces points-là au PV succinct.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Y a-t-il un obstacle à ce que la DIRAP soit destinataire des mesures ?

**M. LE PRESIDENT.-** Je suis un peu réservé en terme de technique administrative pour que l'on communique des données brutes, techniques à différents participants. Par contre...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Si on joue la transparence jusqu'au bout.

**M. LE PRESIDENT.**- La transparence, c'est une chose, une bonne utilisation des mesures en est une autre. Sur le principe de la communication, je suis d'accord, mais qu'elles passent au niveau de la sous-préfecture, que l'on puisse éventuellement faire les observations qui soient des observations de situation faites par ADP et qu'ensuite on communique aux membres de la commission les résultats. Sur ce plan-là, je suis d'accord, mais que chacun aie la même information au même moment, surtout sur des sujets qui sont sensibles. Cela ne veut pas dire que l'on attendra deux mois ou la prochaine réunion pour les diffuser. Généralement sur des mesures brutes, il y a des commentaires à faire, et à ce moment-là on les fera.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Autre point qui est en marge de la réunion parce que cela s'est passé à la fin de la réunion et tout le monde était déjà levé, la DIRAP a rappelé une demande qui avait été faite au préfet au mois de septembre ou novembre, me semble-t-il, qui était d'avoir à disposition les copies des décisions de la DGAC qui régissent l'activité de l'aéroport de Cormeilles. Ce sont des décisions qui datent de 1980, 1986 et de 1998. Ces décisions existent, elles sont du domaine public, nous a-t-on dit lors de la dernière réunion.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sont des dispositions réglementaires.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- M. BRUN nous avait dit qu'il pouvait nous les communiquer mais qu'il préférait les

communiquer par l'intermédiaire de la préfecture. Nous n'avons rien reçu à ce jour et on aimerait bien recevoir ces documents.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- On vous a demandé de saisir le directeur d'Aéroports de Paris qui vous communiquerait ces documents.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Ce n'est pas ce qu'on m'a dit.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Si, j'étais là !

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Moi aussi ! On a convenu d'une chose : vous ne vouliez pas nous les transmettre directement, ce que je comprends, vous nous aviez dit que vous alliez les transmettre à la sous-préfecture et la sous-préfecture les transmettrait à la DIRAP. Maintenant, s'il faut écrire à quelqu'un avant, il faudrait que l'on nous donne le nom.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- C'est le Directeur général d'Aéroports de Paris qui prend toutes ces décisions.

**M. LORiot (ADP).**- Je représente le Directeur général, je considère donc que la demande est notée et qu'on le transmettra par votre intermédiaire.

**M. LE PRESIDENT.**- Parfait. Autre question ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Nous n'avons pas d'autre remarque.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous passons aux deuxième point de l'ordre du jour.

**2/ Equipement de silencieux des avions écoles :**

**Signature de la convention ADP/AUAPC relative au cofinancement des équipements.**

**Point sur l'état d'avancement des équipements de AS THOMSON et HISPANO SUIZA.**

**Compte rendu des démarches effectuées auprès des aéro-clubs qui ne sont pas encore signataires de la Charte.**

**M. LE PRESIDENT.**- Dans ce chapitre, nous avons la signature de la convention ADP/ AUAPC relative au cofinancement des équipements, le point sur l'état d'avancement des équipements de Thomson et HISPANO-SUIZA, et le compte rendu des démarches effectuées auprès des aéro-clubs qui ne sont pas encore signataires de la charte.

Peut-on aborder dans un premier temps la signature de la convention ? Qui peut nous éclairer là-dessus ?

**Mme COMBES.**- C'est M. Choix.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- M. Choix s'excuse de n'avoir pu venir aujourd'hui, il est absent pour des raisons professionnelles.

C'est en cours, je l'ai eu encore ce matin au téléphone et le lui ai rappelé, je l'ai même noté : il est urgent de signer la convention ADP". La réponse a été : "je m'en occupe".

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez fait une bonne analyse des choses parce qu'il est clair que sans signature de convention, vous n'aurez pas le financement d'ADP.

Je rappelle qu'il y a trois financements croisés sur cette affaire : le Conseil général qui s'est prononcé, à ma connaissance...

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- ... ensuite l'Etat qui a présenté la demande de subvention à la commission régionale, la CAR, la commissions administrative régionale. La subvention qui est gérée par la DIREN a été acceptée et ceci a été fait très tôt puisque je crois que cela a dû être bouclé courant novembre. Les financements de l'Etat sont prêts, ceux du Conseil Général sont prêts, ceux d'Aéroports de Paris sont adoptés, me semble-t-il.

**M. LORIOT (ADP).**- C'est adopté.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous ai écrit le 14 mars en vous indiquant : *"Le 30 novembre dernier, Aéroports de Paris vous a fait parvenir le projet de convention relative au versement à l'AUAPC d'une subvention en vue d'une installation de silencieux. Je m'étonne qu'à ce jour ce document qui a été validé lors des séances de travail n'ait pas encore été signé. Je vous précise qu'en tout état de cause les subventions ne pourront être versées que dans le cadre réglementaire de la signature de cette convention. De ce fait, le dossier de demande de participation au financement des dits équipements présenté par l'association sportive inter-entreprises Thomson adhérente de votre association et signataire de la Charte se trouve actuellement bloqué"*.

C'est-à-dire que non seulement, cela ne permet pas d'accéder à un financement complet pour Hispano-Suiza mais cela bloque également le dossier de Thomson et d'autres

dossiers qui pourraient être à venir. Il faut que l'ensemble des fonds soit débloqué en même temps sur un même dossier.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Je me permets de faire observer que M. CHOIX, président de l'aéro-club Hispano-Suiza, rappelle que le projet d'équipement en silencieux des avions écoles concerne 3 aéro-clubs signataires de la Charte. Le principal aéro-club concerné, compte tenu de son activité, est Hispano-Suiza mais est-ce que les autres ont été contactés ?

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, c'est Mme COMBES qui a pris les contacts. Si vous pouviez nous indiquer ce qu'il en est.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Pour rester sur le premier point, le fait de signer cette convention, est-ce que c'est un engagement qui fait que quelqu'un pourrait subir des dommages ou quoi que ce soit ? Qu'est-ce qui empêche de signer ?

**Mme MENARGUES (Hispano-Suiza).**- Pas du tout, mais il faut des devis définitifs avant de signer.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Si vous commandez 50 silencieux au lieu de 20, vous négocierez moins les prix.

**M. LE PRESIDENT.**- Là, c'est un peu technique, on connaît bien cela mais ce sont les techniques administratives. Il n'y a pas de justification aujourd'hui pour une non signature de la convention depuis le 30 novembre. Tout le monde en est convaincu, moi le premier, donc on prendra les dispositions qui s'imposent en ce qui concerne les vols.

**Mme COMBES.-** M. Darnaudet (?) de Aéro Academy serait intéressé pour signer la convention. Il y avait également M. KROTOFF.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).-** Pour nous, c'est différent, on ne peut monter aucun pot d'échappement.

**Mme COMBES.-** Vous n'étiez pas opposé à signer la Charte.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).-** Effectivement.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous seriez donc d'accord pour signer la charte ?

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).-** Tout à fait sauf l'article 10 qui prévoit des sanctions de la part du chef pilote pour les pilotes qui n'auraient pas respecté les règles de l'air. Moi, je ne peux pas le faire parce que chez moi je n'ai pas de chef pilote.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous pouvez signer la convention même si vous n'avez pas de chef pilote.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).-** Oui, sous réserve de l'article 10.

**M. LE PRESIDENT.-** Il suffit de l'indiquer dans la signature de la convention.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- J'ai rencontré M. KROTOFF, il y a quinze jours, et nous nous étions mis d'accord là-dessus.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On parle de charte ou de convention ?

**M. LE PRESIDENT.**- On a dérivé. C'est simplement pour dire que l'on a eu une démarche auprès de M. KROTOFF sur cette charte mais, c'est tout à fait exact, nous parlons en ce moment de la convention qui porte sur les équipements de silencieux. A priori, je ne pense pas que M. KROTOFF soit en mesure de signer cette convention compte tenu, mais c'est à préciser sur le plan technique, je parle sous votre contrôle, du type d'appareils qu'il utilise.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Le dernier rapport 2002 du Conseil National du Bruit fait état de silencieux pour les avions de collection. Je vous transmettrai le rapport.

**M. LE PRESIDENT.**- Quoi qu'il en soit, si vous étiez amenés à vous équiper, évidemment nous sommes tout prêts à vous inclure, s'il y avait une possibilité sur un appareil particulier.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Sur le plan pratique, peut-on envisager de mettre à l'ordre du jour de la prochaine réunion la signature officielle de la Charte avec M. le représentant des privés de l'aérodrome ?

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Tout à fait.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Moyennant l'avenant demandé qui pourrait être une annexe à la charte actuelle, de façon à ne pas bouleverser la charte actuelle, qui consisterait à dire que M. KROTOFF n'a pas de pouvoir de police et qu'il délègue ce pouvoir à la tour de contrôle.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Exactement, c'est comme si vous louiez des voitures, ce n'est pas le loueur de garage qui doit interdire à quelqu'un de prendre sa voiture parce qu'il a grillé un feu rouge.

**M. LE PRESIDENT.**- Je crois que l'on adopte le principe de la signature de la charte, si vous en êtes d'accord.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Quand vous voulez.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sera à la prochaine réunion et on vous communiquera le document pour que l'on ait un assentiment sur l'ensemble des articles.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Pour revenir sur la convention, quand vous dites qu'Aéro Academy est tout à fait d'accord pour signer, on parle de la convention ou de la Charte ?

**Mme COMBES.**- On parle de la Charte. Si j'ai bien compris la convention est entre M. CHOIX qui est le représentant des usagers...

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Pas tous.

**M. LE PRESIDENT.**- Elle peut être signée avec d'autres aéro-clubs qui ne font pas partie de l'association.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Ils ont été sollicités.

**M. LE PRESIDENT.**- Même s'ils ne font pas partie de votre association, ils peuvent parfaitement signer la convention à partir du moment où ils équipent leurs appareils.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- On est bien d'accord.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Je ne pense pas que mon service acceptera qu'il y ait deux signataires de la convention Aéroports de Paris. A mon avis, il demande que ce soit un seul et unique représentant pour l'ensemble des usagers de la plate-forme qui soit signataire de la convention. Effectivement, cela nécessitera que M. Darnaudet s'entende avec les usagers de la plate-forme pour la convention. La charte, c'est une chose, la convention en est une autre. Effectivement, cela nécessiterait qu'Aéroports de Paris fasse le partage des subventions qui seraient destinées à Aéro Academy et au reste des usagers. A mon avis, c'est non.

**M. LE PRESIDENT.**- La question est plutôt une question de technique ou tout au moins de facilité financière que l'on a voulu mettre en place. On a préféré avoir, à un moment donné, un interlocuteur unique qui paraissait regrouper la grande majorité des avions écoles, sachant que les autres aéro-clubs ne souhaitaient pas y participer, pour avoir une meilleure clarté d'affectation des crédits, que ce soit pour l'Etat, pour le Conseil Général ou pour ADP.

Maintenant, si véritablement il y a un refus catégorique d'intégrer votre association, je crois que l'on a aussi une obligation de résultat et donc il faudra bien trouver une formule particulière qui permette néanmoins de faire équiper les appareils. Voilà le point de vue que je peux proposer aujourd'hui. Cela risque de compliquer les choses.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Vous ne vous étiez pas proposé de contacter les associations non signataires ?

**M. LE PRESIDENT.**- Justement, ce sont ces associations-là.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- *"M. le président s'engage à recontacter les aéro-clubs non signataires de la charte..."*

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- D'accord.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a eu une certaine évolution dans la position générale et maintenant il est possible qu'il y ait des obstacles qui puissent apparaître sur la mise en place.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'est un peu pour cela que, dans le projet initial, on avait envisagé d'équiper 31 avions et non pas 18. On arrivait au million de francs. Je ne suis qu'à moitié surpris que M. Darnaudet revienne signer la Charte quand on voit la publicité qu'il fait et quand on voit qu'il revient avec une quinzaine d'avions dès cette saison. C'est une publicité considérable, il y en a deux pages dans la gazette d'il y a quinze jours. Tous les comités d'entreprise reçoivent des publicités.

Cela nous a été présenté comme un aéro-club moribond, à moitié en faillite.

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- Pas Aero Academy, Air Ouest.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est une bonne remarque et cela montre tout le caractère attentif que vous avez à ce problème. Maintenant, je crois qu'il faut essayer de croiser l'information pour en être sûr. Vous avez des éléments ?

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Je vais être d'accord avec mon ami BRUN : ils n'ont pas refusé, ils ont dit : "cela ne nous concerne pas, nos avions ne font pas de bruit".

**M. BLIN (Dir Aérodrôme).**- Je suis allé voir personnellement M. Darnaudet, M. Dargelos (?) n'est plus dans la société. Comme l'a dit Mme Combes, il est d'accord pour signer la Charte. Il n'a aucune restriction, aucune réserve, c'était une adhésion franche et massive.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je ne vais pas m'opposer à ce qu'il signe la Charte. Nous lui avons suffisamment couru après.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Le point important, c'est qu'il décide d'adhérer à la convention pour équiper ses avions. Ce sont des C 150, 152, 172.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Entre signer la Charte et équiper les avions...

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Je lui ai dit que la charte était le passage obligé pour avoir des subventions et équiper ses avions. A l'heure actuelle, de ce qu'il m'a dit, il n'était pas opposé.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'est un changement radical.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est un changement intéressant.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- J'en suis content parce qu'on a usé pas mal d'énergie.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour la réunion prochaine, on proposera une signature de la Charte aux deux partenaires nouveaux qui viennent nous rejoindre. Le mieux serait que l'on prenne un contact direct avec M. Darnaudet et que l'on puisse se voir dans l'intervalle pour une signature de la convention parce que cela me paraît indissociable d'une utilisation de la plateforme car on ne peut pas imaginer qu'il y ait des appareils qui seraient soumis à un certain nombre de contraintes concernant le bruit et d'autres appareils qui ne le soient pas.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Une précision, le projet est-il limité à 18 avions ou est-on resté sur le principe des 31 avions du départ ?

**Mme COMBES.**- 31avions.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Il y a toujours des subventions pour 31 avions, donc il y a de la marge.

**M. LE PRESIDENT.**- Tout à fait mais il y a simplement 18 avions qui se sont manifestés. On a pris sur l'ensemble de la plate-forme.

**Mme MENARGUES (Hispano-Suiza).**- Et la convention avec ADP ne pourra être signée qu'après l'accord de M. Darnaudet, si j'ai bien compris puisqu'il n'y a qu'une seule signature.

**Mme COMBES.**- Je crois que l'on part sur une fausse base. La convention avec ADP est signée avec l'association loi 1901 qui s'appelle association des usagers, avec le président de l'association des usagers, M. choix. Elle n'est signée par personne d'autre. Ensuite pour pouvoir prétendre à un quelconque financement, il faut en revanche que les sociétés ou les associations soient signataires de la Charte de bonne conduite mais ce sont deux choses différentes.

En ce qui concerne la signature de la convention passée entre ADP qui débloque 200.000 F pour équiper les avions, c'est uniquement à l'initiative de M. CHOIX. Il n'y a personne d'autre qui doit signer à l'intérieur de cette association.

**Mme MENARGUES (Hispano-Suiza).**- Mais il faut y adhérer à cette association en question.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Il faut qu'Aéro Academy intègre l'UAPC.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Oui.

**Mme MENARGUES (Hispano-Suiza).**- Il faut qu'il accepte.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a deux conditions nécessaires, voire trois : c'est que l'aéro-club soit adhérent à l'association des usagers parce que c'est avec cette association que les partenaires financiers ont pris une convention et que c'est cette association qui va être le recueil financier ; il en faut une deuxième, c'est que l'association soit signataire de la Charte ; et puis il y a une troisième condition, c'est de le demander.

Peut on faire un point sur l'état d'avancement des installations ?

Sur THOMSON, cela paraît être réglé mais qu'en est-il sur HISPANO-SUIZA ?

**M. BRAYE (DIREN Ile-de-France).**- On a fourni toutes les pièces.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- La préfecture a appelé la maison Chabord hier.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Non, c'est la DIRAP.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- J'apprécie beaucoup parce que M. CHABORD qui est une personne d'Annecy m'a dit : "C'est tout bon, j'ai pu leur expliquer que je ne me moquais pas d'eux".

Voilà quelque chose qui est daté du 25 mars à l'attention de M. le président Bernard Choix :

*"Nous confirmons notre dernière conversation téléphonique et nous accusons réception de votre commande*

*d'échappement silencieux pour 12 Cessna 150 et 4 Cessna 152 dont nous vous remercions.*

*En ce qui concerne l'avancement des travaux, nous préparons actuellement sur les maquettes moteur un prototype d'échappement pour chaque avion. Le processus de certification est initié, les essais en vol commenceront début mai 2002 après accord du C.E.V d'Istres."*

C'est ce qui se fait de mieux en France, le CEV d'Istres. Tous les pilotes d'essai, Airbus, Dassault sortent du personnel navigant et de réception d'Istres.

*"Nous espérons, comme prévu, obtenir la certification de la part des organismes STNA Bruit et GSAC (certification structurelle) fin août.*

*La production de la série pourrait alors commencer début septembre 2002".*

Pour le Cessna 152, ils ont un avion sur place basé à Albertville, dans la vallée de la Tarentaise. Pour le Cessna 150, nous allons envoyer, sur plate-forme, cela coûte de l'argent, un Cessna 150 dont on aura dédoublé les ailes qui va servir de maquette dans cette entreprise qui se trouve à Epagny (74330).

Voilà où nous en sommes. L'affaire est suivie de très près. Pour le Cessna 150, on met l'avion sur wagon plate-forme et on leur envoie.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Cela corrobore ce que j'ai entendu de M. Alain CHABORD.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Alain CHABORD, c'est le fils qui est venu nous voir.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je lui ai téléphoné le 29 janvier au lendemain de la précédente réunion du comité et

j'ai refait un point avec lui deux mois après. J'ai pris quelques notes, si vous le permettez :

Il y a effectivement 2 dossiers d'homologation à faire car il y a 2 avions C 150 et C 152 avec des moteurs différents. M. CHABORD signale qu'il n'y a plus besoin des autorisations du motoriste dans la mesure où ces tests démontrent qu'il n'y a pas de contre pression au niveau du moteur et qu'il n'y a plus besoin d'autorisation du fabricant d'avion quand le test structurel au niveau du cockpit est satisfaisant.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Monsieur le préfet, ne peut-on pas fixer un délai aux personnes qui sont concernées par le sujet et ne pas avoir des interventions comme cela de gens non concernés chez des spécialistes qui vont discuter de problèmes techniques ? Il faut que les gens se respectent les uns les autres si vous voulez une transparence, Monsieur.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je m'informe. Monsieur Soudry. Qui a constitué les dossiers techniques au départ ? C'est la DIRAP !

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Je sais que vous cherchez du travail mais on ne va pas forcément vous employer comme technicien. Arrêtez de donner des leçons aux gens !

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur Soudry, à l'heure actuelle je ne vois pas d'inconvénients majeurs à ce que l'atelier CHABORD réponde, d'ailleurs je ne vois pas comment pratiquement je pourrais m'y opposer, c'est une liberté totale à la fois de sollicitation et de réponse. Si CHABORD ne souhaitait pas répondre, il ne répondrait pas. Maintenant s'il est en mesure de donner une information que ce soit à la DIRAP ou éventuellement à vous ou à toutes autres personnes ou aux

municipalités qui veulent avoir des renseignements, je ne vois pas...

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Cela ne peut qu'avoir des influences financières.

**M. LE PRESIDENT.**- Pourquoi ?

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Si vous appelez, vous mettez une pression sur le constructeur d'échappement, vous cautionnez l'obligation de le faire, et donc évidemment que les gens qui vont devoir payer derrière vont certainement payer plus cher.

**M. LE PRESIDENT.**- Je fais confiance au président CHOIX pour résister aux pressions financières.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- On est en train de perdre du temps, est-ce que je peux poursuivre, Monsieur le préfet ?

**M. LE PRESIDENT.**- Allez-y.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Construire un prototype peut durer 15 jours à condition d'avoir une carlingue. Le dossier structurel est fait, reste à attaquer le protocole des essais techniques en fonction de la météo, "pas avant mars", disait-il en janvier, ce serait plutôt début mai aujourd'hui.

Le matériel se présente sous forme d'un collecteur 4 en 1, le silencieux pèse 5 kilos et se situe sous le cockpit pour faciliter la visite des 50 heures. C'est un point important.

4 heures de montage sont nécessaires. La laine céramique absorbante doit être changée chez Chabord à Annecy toutes les 600 heures. Cela me semble aussi un point important. Je rappelle que chez Sky, l'autre fournisseur, l'aéro-club pouvait changer lui-même la cartouche en démontant un simple boulon mais là, il faut aller à Annecy.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- 600 heures, cela représente 2 ans.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- La partie administrative démarre auprès de la DGAC avec la demande d'un supplément de technical certification, le STC.

Effectivement, l'avion subit une modification majeure. Les essais de comportement de l'avion sont à refaire, centrage, bilan de poids, coefficient aérodynamique, sécurité etc. car il faut que CHABORD fasse la démonstration que le silencieux n'est pas pénalisant pour l'avion.

Puis ce sont les essais en vol. On vérifie qu'il n'y a pas de contrepression dans l'échappement, la température sous le capot moteur. On fait le test du passage à 15 mètres avec l'avion en bout de piste, les 350 mètres etc. point de décollage. Il faut pouvoir dépasser les 15 mètres de hauteur.

Le dossier est ensuite envoyé à M. LEBRETON au GSAC qui l'examine et décide de la certification.

Viennent ensuite, et là ce n'est pas inscrit dans le calendrier très avantageux que vous nous avez fourni, les essais techniques qui doivent être faits au centre d'essais en vol d'Istres.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- C'est marqué !

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Oui, mais cela prend un certain temps, et les essais acoustiques par le STNA à Toulouse. Les conditions météo très spécifiques doivent être requises, humidité et vitesse du vent etc. Et ça, ce n'est pas apparu dans votre rapport...

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Pour quelqu'un qui est dans le domaine aéronautique depuis 50 ans, cela paraît évident !

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- L'homologation du Robin a duré 3 ans, celle du Rally 150 2 ans et demi, celle du Rally 180 1 an car il y a eu une forte pression de la Fédération du vol à voile et des riverains aussi pour faire avancer les choses, et celle du DR 400 a pris 2 ans. C'est pour relativiser votre calendrier quand vous dites qu'au mois d'octobre 2002 les avions seront montés. Je serais beaucoup plus prudent...

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- C'est signé du Monsieur que vous avez eu au téléphone.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je serais beaucoup plus réservé.

**M. LE PRESIDENT.**- D'autres observations ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Dans le courrier qui nous a été relaté, j'ai relevé que "si les certificats sont obtenus fin août, on pourra faire etc...", je ne me souviens plus exactement des termes, mais la remarque d'Alain est la suivante : on a dit, la dernière fois, que l'on devait prendre contact avec la DGAC pour essayer de définir les délais normaux d'homologation de de ce

type de matériel. A-t-on des éléments complémentaires ? Il est évident qu'à partir du moment où on part sur un devis ou un délai de mise en place qui est aux environs du mois de septembre, c'est une chose, mais si on part sur un délai supérieur à un an, c'est tout autre chose. Il est important d'avoir un avis sérieux sur ce point-là.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Faites nommer un expert.

**M. LE PRESIDENT.**- Sur ce point précisément, parce qu'on souhaitait avoir des précisions sur les délais qui étaient annoncés en termes de fabrication et sur le processus d'homologation, la DGAC doit pouvoir nous répondre assez rapidement. Il est vrai que l'on est plus dans des délais qui s'apparentent à plusieurs mois que sur des délais rapides et immédiats qui permettraient une mise en place, comme nous nous l'avions souhaitée, qui se fasse au courant de l'été qui était l'objectif que l'on s'était donné.

Nous constatons, et là j'aborde un point qui n'est pas à l'ordre du jour mais sur lequel nous nous sommes positionnés, que les équipements de silencieux, s'ils sont prêts sur un des partenaires qui représente 2 avions, Thomson, compte tenu des choix techniques qui ont été faits et qui ont leur justification, ne seront probablement pas en place pour la période qui est la période sensible que nous connaissons et qui est la période de juin. Nous le regrettons. Nous avons d'ailleurs informé largement les différents partenaires que cela nous paraissait être un objectif tout à fait raisonnable et il s'avère que, jusqu'à présent, nous n'avons pas engagé de procédure particulière en ce qui concerne les limitations de vols.

Compte tenu de la tournure des événements, compte tenu en particulier du fait qu'il y a effectivement des intérêts de populations qui nous paraissent tout à fait légitimes, et compte

tenu aussi de la nécessité de permettre le fonctionnement des écoles, nous avons décidé de proposer une limitation des vols entre 12 heures et 14 heures sur les samedis dimanches et jours fériés.

C'est une procédure que l'on va engager, qui sera applicable, nous le souhaitons, le plus rapidement possible. Nous avons d'ailleurs prévenu largement l'ensemble des partenaires que l'on ne pourrait pas accepter de façon inerte le fait que pour des raisons techniques, on ne puisse pas mettre en place des dispositions de réduction des nuisances sonores qui soient raisonnables. Nous pensons donc qu'il est souhaitable, ne serait-ce que pour se prémunir sur l'avenir, de limiter les vols sur cette période sensible aux appareils qui ne sont pas équipés de silencieux.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Il s'agit bien des vols écoles, des tours de piste essentiellement ?

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, tout à fait il s'agit des vols écoles. On ciblera sur les avions écoles.

C'est une disposition à prendre. Elle sera mise en place avec l'expertise technique de la DGAC en fonction de dispositions qui ont déjà été prises sur d'autres aérodromes et qui viseront à ne pas empêcher, surtout si les appareils sont équipés de silencieux, le déroulement normal des vols. Nous sommes tout à fait conscients que pour une activité d'aéro-club il est important qu'elle puisse se faire sur une continuité de journée, notamment en raison des aléas climatiques, soit de la disponibilité des publics, mais il est également clair et c'est un des soucis très fortement exprimé de la part du préfet, que l'on doit assurer une conciliation de ce genre d'activité avec une tranquillité nécessaire sur l'ensemble du périmètre.

C'est une disposition que l'on va mettre en route. Il y a toujours des délais administratifs, mais je précise bien qu'elle concernera essentiellement les appareils des avions écoles qui ne seront pas équipés de silencieux.

C'est à déterminer, il faut que l'on se cale sur ce qui a été fait sur les autres plates-formes. On a pris la décision d'engager le processus.

Je tenais à vous en informer parce que cela aura aussi des conséquences, peut-être pas immédiates, sur l'organisation des vols. Et puis je tenais à vous informer dès maintenant pour vous dire dans quelle perspective nous nous situons, c'est-à-dire le bon fonctionnement de l'ensemble des partenaires et des usagers de la plate-forme mais aussi le respect d'un environnement et surtout d'une limitation des nuisances sonores.

Je regrette un peu que les procédures et les choix qui ont été faits nous engagent dans une procédure trop longue pour la mise en place des silencieux, quand je dis "un peu" c'est un euphémisme, compte tenu des nombreux contacts que nous avons pris et de l'investissement de chacun. On le fait avec le sourire mais c'est quand même un investissement, ce sont des heures, ce n'est pas rien.

Voilà ce que je tenais à vous dire pour que les choses soient claires.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Il s'agit bien, Monsieur le Préfet entre 12 et 14 heures, des vols écoles ?

**M. LE PRESIDENT.**- Pour l'immédiat, c'est un point sur lequel on va se pencher, on va l'examiner, on va regarder exactement comment on peut se caler. N'exprimez pas de conclusion sur ce thème. C'est une orientation que nous avons prise avec une décision qui devra, compte tenu des durées administratives, être prise.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Quand vous parlez de durée administrative, vous parlez de quel délai ?

**M. LE PRESIDENT.**- C'est une disposition qui doit être prise au niveau ministériel, elle ne peut pas être prise par le préfet. Si elle était prise par le préfet, il est bien clair que cela irait beaucoup plus vite et que l'on serait prêt pour la saison. Ceci étant, nous aurons nécessairement des délais qui seront plus longs, ce que nous regrettons.

Je vous ai donné l'esprit de la mesure envisagée, sur le détail, on va l'approfondir. L'orientation de la mesure vise un système de tranquillité entre 12 heures et 14 heures, les samedis, dimanches et jours fériés.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Pourquoi le samedi ?

**M. LE PRESIDENT.**- Parce que ce sont les deux jours de week-end.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Ecoutez, même le règlement qui s'applique aux tondeuses le samedi, c'est uniquement le dimanche !

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sera une décision qui sera prise au niveau de la DGAC et appliquée aux appareils non munis de silencieux.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Ou qui partent en voyage, si le pilote décide d'aller déjeuner à Charleville Mézières, s'il part à midi ...

**M. LE PRESIDENT.-** Ecoutez, comprenez bien que de toute façon une réglementation, c'est toujours un compromis entre deux libertés, la liberté de manger tranquille et la liberté d'aller manger à Charleville Mézières, entre temps il vaut mieux y aller un petit peu plus tôt si vous voulez y être entre midi et 14 heures.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Je ferai remarquer que toute cette opération de silencieux que nous avons lancée, même si elle dure un an, il ne faut pas oublier que c'est quelque chose qui est prévu pour les 25 années prochaines. Ce n'est pas du jour au lendemain que l'on fait quelque chose. On essaie de faire quelque chose à la fois sur le plan sécurité qui est à mon avis le maître mot. Il y a une commande pour 16 pots d'échappement, cela veut dire que l'on ne fait pas quelque chose pour satisfaire dans l'immédiat, même si je comprends très bien les riverains, on lance une opération sur le plan sécurité valable pendant 20 ans ou 25 ans.

**M. HENIN (Amis Vexin français).-** Avec notre argent !

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Vous savez votre argent, il va bien ailleurs !

**M. LE PRESIDENT.-** Cela ne pose aucun problème, dès l'instant où vous aurez les équipements et qu'ils seront en place, il y aura une totale liberté de vol en ce qui concerne ce type de vol. Il n'y a pas de difficulté particulière.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Quand on évoque le CEV d'Istres, c'est La Mecque de tout ce qui se passe sur le plan essais, c'est la garantie vis-à-vis des riverains et du terrain à la

fois sur le plan de la sécurité et pour que vous ayez les meilleures conditions de non nuisance sonore.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- M. LEBRETON, que j'ai eu avant hier au niveau de la DGAC, ne se prononce pas comme vous sur les délais d'homologation et de certification, ni du CEV d'Istres.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Les plus embêtants qui sont avec un parapluie en béton plus qu'armé, c'est le GSAC.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je suis d'accord avec vous, il faudra vous aider à pousser la certification parce que c'est très long.

**M. LE PRESIDENT.**- On a très bien compris qu'on a des délais. Il y a des périodes transitoires, nous sommes dans une période transitoire, et on se doit de l'aménager.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Je suis persuadé que l'on a choisi la meilleure solution technique.

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne pense pas avoir remis en cause le choix technique que vous avez fait et d'ailleurs, ne serait-ce que sur un premier point qui est la liberté que vous avez de vous équiper, il ne m'appartient pas d'apporter des appréciations sur tel ou tel type d'appareil, tout simplement parce que c'est vous qui engagez votre responsabilité civile et s'il y a un accident ou un pot qui se détache, c'est votre responsabilité civile qui va être en cause. Je crois que personne ici n'a à se substituer à vous pour décider de faire tel ou tel choix technique.

Ceci étant on a un objectif à atteindre. Sur ce plan-là, j'aurais souhaité avoir des procédures plus courtes d'équipement...

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Nous aussi.

**M. LE PRESIDENT.**- ... et pouvoir aboutir rapidement, sur ce sujet. On a une période transitoire, on aménage cette période transitoire.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Vous avez dit c'est de la responsabilité d'HISPANO dans le cas d'un accident. Ce ne peut pas être de la responsabilité d'HISPANO parce qu'en amont du montage du pot, pour que la décision soit prise officiellement et qu'elle soit homologuée et homologable, il y a du monde !

Par conséquent, il est vrai que si vous pouvez aider, et là je vous rejoins tout à fait, c'est vraiment d'une pression administrative pour faire accélérer les choses dont nous avons besoin. Parce que là, ce n'est pas HISPANO qui, avec ses petites mains va s'en sortir sur ce point-là.

Et là, c'est purement administratif. HISPANO n'a plus rien à voir dans le problème. Pour l'homologation, cela se passe en amont. Les gens qui sont ici concernés par l'aviation peuvent vous dire qu'il est absolument hors de question de faire quelque montage que ce soit sur un avion, de faire quelque modification que ce soit, quand bien même nous avons un atelier agréé IR-145, c'est-à-dire qu'on ne peut pas avoir un agrément plus complet en maintenance.

Actuellement, je me trouve confronté à un problème de simple filetage qui pourrait se régler dans un atelier de réparation dans la journée, je peux vous dire qu'on en est presque à 8 jours d'attente pour savoir quelle décision prendre pour modifier et renforcer un filetage : soit remplacer une pièce qui est très

importante sur un moteur soit faire une intervention de réparation sur ce filetage. La décision ne nous appartient pas. Aujourd'hui, notre pièce moteur est en Suède. Elle finira par aller directement chez le fabricant juste pour un filetage. J'ai consulté pour avoir un avis un atelier spécialisé dans la région de Pontoise, et pour lui c'était une absolue formalité de régler ce problème, il aurait même fait un montage plus résistant que celui du neuf. Il est hors de question de toucher aux avions ou de faire une modification quelle qu'elle soit.

Et dans notre cas, ce ne sera qu'une décision qui sera prise par les autorités administratives et chacune ne le fera que quand elle sera complètement couverte par un énorme parapluie. S'il n'y a pas une pression constante de votre part, le dossier sera retardé pour de nombreux prétextes.

**M. LE PRESIDENT.-** Je vous répondrai sur les deux points que vous évoquez : sur le premier point, on a déjà pris contact avec les services de la DGAC et je crois que vous pouvez compter sur notre détermination et sur la sensibilité du sujet pour que l'on soit en permanence autour de ce dossier quand il sera déposé pour aboutir rapidement.

Le deuxième point, ces problèmes de filetages sont des problèmes extrêmement sensibles et surveillés, en particulier sur tous les appareils qui ont des contraintes fortes. Il y a des tests extrêmement durs, soit de déformation, soit d'arrachement, qui nécessitent d'avoir du matériel éprouvé.

D'autres points ?

**M. HENIN (Amis Vexin français).-** Vous faites état de décision ou en tout cas d'intention. Est-ce qu'elle a un caractère officiel ? Est-ce qu'on peut en faire état à l'extérieur de cette enceinte, entre autres aux membres des associations ?

**M. LE PRESIDENT.**- Le seul point sur lequel je suis un petit peu gêné, c'est que je n'ai pas de délai à vous donner puisque c'est une procédure administrative que je ne maîtrise pas complètement parce que c'est une autorisation ministérielle. Sur le plan de la décision, elle est prise en préfecture et on ira jusqu'au bout.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- On peut donc en faire état ?

**M. LE PRESIDENT.**- Vous pouvez en faire état comme une disposition transitoire dans l'attente du montage des équipements. Ceci étant, je n'ai pas aujourd'hui la possibilité de vous donner aujourd'hui une date précise.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Hier soir, et absolument incidemment, des représentants de villages du sud de l'Oise m'ont contacté pour me faire part de leur souci concernant les survols de leur village, de leurs propriétés à trop basse altitude au point qu'on puisse lire les immatriculations des avions. Est-ce que la décision que vous avez prise est applicable et transposable au sud du département de l'Oise ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne peux pas vous donner une réponse...

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Est-ce que cela a un caractère interdépartemental ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je ne peux pas vous donner un avis autorisé. La décision dont je vous fais part aujourd'hui

concerne les vols écoles sur la plate-forme. C'est un sujet nouveau que vous abordez, c'est-à-dire que les survols...

**M. HENIN (Amis Vexin Français).**- Depuis 20 ans !

**M. LE PRESIDENT.**- ... c'est un sujet qui n'a pas été abordé jusqu'à présent dans le cadre de la commission. Je crois que cela nécessite un éclaircissement et des éléments plus précis. Il y aura certainement une géographie : c'est une interdiction qui touche la plate-forme. Si vous avez des vols extérieurs qui viennent sur une partie de l'Oise, je ne peux pas vous dire d'où ils viennent etc. donc c'est quand même une réglementation qui sera ciblée sur la plate-forme de Cormeilles et sur les usagers.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Ces gens-là ont l'intention de porter plainte.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est complètement déconnecté, s'ils ont relevé une immatriculation et qu'ils souhaitent déposer plainte, tout citoyen peut porter plainte...

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Ce sont les maires et les gendarmeries.

**M. LE PRESIDENT.**- Effectivement les maires ont un pouvoir un peu plus fort comme les gendarmes, mais tout individu est habilité à porter à la connaissance d'un officier de police judiciaire, c'est-à-dire éventuellement d'un gendarme, telle infraction, ayant remarqué telle immatriculation.

Si l'infraction est véritablement grave, si on a un vol à 20 mètres au-dessus des maisons et que manifestement il y a

des gens qui sont en train de s'amuser, il n'est pas exclu que l'officier de police judiciaire ou même le Parquet fasse une enquête. Même s'il n'y a pas eu de constat par un officier de police judiciaire, rien n'empêche de le faire à partir du moment où il y a eu identification du numéro d'immatriculation. Après, on décidera s'il doit y avoir un classement, une décision disciplinaire ou autre.

Il est vrai que lorsque c'est un gendarme, même s'il n'est pas spécialisé en matière aérienne, il est capable de lire une immatriculation, le constat a dès lors plus de poids parce que tant que l'on n'a pas fait la preuve que le constat est un faux, il est opposable. C'est la différence avec le constat d'un citoyen qui n'a pas un pouvoir particulier en terme de constat judiciaire.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Rien ne vous empêche, si vous avez relevé une immatriculation de vous informer d'où est l'avion, c'est facile à faire avec les autorités aéroportuaires et de saisir immédiatement les responsables de l'entreprise. Si vous appelez Bernard CHOIX pour lui dire qu'un de ses avions ait passé en rase-mottes au-dessus d'une maison, croyez-moi qu'il va réagir.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- On ne laisse pas faire n'importe quoi, croyez le bien, sinon les cimetières seraient remplis.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a 800 membres dans un aéro-club comme celui de Bernard CHOIX. Monsieur LEBRUN, je vous avais invité à une réception de mon aéro-club, vous avez eu tort de ne pas venir parce que j'aurais pu vous expliquer certaines choses...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'est mon choix de venir ou de ne pas venir.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Après, c'est difficile de critiquer !

**M. LE PRESIDENT.**- On sort un peu du débat !

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Je peux vous assurer que dans le domaine de la sécurité et du contrôle, pour tenir 700 membres vous pouvez me croire qu'il faut être rigoureux sur toutes les procédures de sécurité pour pouvoir faire voler autant de personnes.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Il y a le respect des gens aussi parce que c'est ce dont il s'agit.

**M. METAIS (Maire adjoint Génicourt).**- Les relevés d'immatriculations, on en a des listings entiers, je vous assure que cela ne sert à rien. Sur le village de Génicourt, on a constaté plusieurs fois des avions écoles avec des hélices au-dessus du village.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Je vous propose de venir nous montrer les immatriculations, et s'il y a des gens de chez nous, on va retrouver le jour et l'heure.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Je n'ai pas inventé les appel téléphoniques. On n'invente rien parce qu'on est ici autour d'une table. On représente quand même des habitants qui vivent mal le degré d'inconfort que peuvent apporter ces vols. Ce n'est pas nouveau que les gens de l'Oise se plaignent, je dis :

puisqu'on en est dans la procédure préfectorale, avec le ministère de l'environnement et peut-être la DGAC, tâchons de faire un règlement qui soit applicable aussi dans l'interdépartemental.

**M. LE PRESIDENT.**- Si vous me parliez de plate-forme dans l'Oise, on pourrait réglementer la plate-forme dans l'Oise. A l'heure actuelle, on parle d'une réglementation qui intéressera la plate-forme, comme d'ailleurs sur d'autres plates-formes, en ce qui concerne les vols partant de cette plate-forme. Ce à quoi vous faites allusion, c'est un peu différent, ce sont des conditions de survol qui sont des nuisances. Il est clair que l'on ne va pas réglementer le passage au-dessus de tel ou tel village.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- C'est déjà réglementé.

**M. LE PRESIDENT.**- On ne va pas surréglementer. Vous me parlez de comportements qui sont à l'évidence en infraction avec la réglementation, mais on n'est pas dans le domaine de la réglementation. C'est ce que je veux vous dire, d'après les éléments que vous me donnez, on est dans le domaine du non-respect d'une réglementation.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Les gens ont tout à fait raison de déposer plainte.

**M. LE PRESIDENT.**- Cela exige de réfléchir aux choses.

**M. MARTINOT (Union des amis du PNR).**- Je vous ai entendu avec beaucoup d'attention et je considère que les propositions d'orientation que vous avez amenées dans cette

réunion marquent un progrès et sont tout à fait positives quant aux attentes des populations riveraines.

Vous avez situé l'état où on en est aujourd'hui avec les problèmes techniques, les problèmes de délai et les problèmes de réalisation qui ne sont pas pour demain matin. Nous en sommes conscients.

Compte tenu de ce que l'on connaît de l'attente des gens, il faut quand même apprécier l'état d'avancement du dossier tel que vous nous l'aviez présenté.

En ce qui me concerne, je considère que je peux apporter une appréciation positive, compte tenu de toutes les remarques que vous avez faites.

Je précise qu'il y a effectivement une attente permanente des populations sur ces questions de nuisances aériennes autour de Cormeilles, pas seulement des petits avions, mais aussi des gros avions. J'ai eu à faire, le mois dernier, un porte à porte systématique dans ma commune sur un sujet tout autre que les problèmes aéronautiques, les gens que j'ai pu rencontrer me "branchaient", excusez-moi du terme, systématiquement sur ces questions-là.

Deuxième point, au sujet de l'Oise, ce n'est pas votre territoire d'administration, certes vous n'avez pas évacué le problème. Cela dit, en tant que représentant de l'Union des Amis du Parc, j'ai eu à participer récemment à une réunion organisée par le collectif des associations contre les nuisances de l'aérodrome de Cormeilles. Trois associations de l'Oise étaient là. Elles ont fait part de leur souci général quant à la réduction des nuisances, d'amélioration des rapports entre ce qui se passe dans le ciel et ce qui se passe au sol. Parmi les trois représentants, il y avait d'ailleurs un maire adjoint d'une commune. Je n'ai pas senti spécialement une charge particulière sur des histoires d'avions qui survolent à 20 mètres etc. Sans doute y en a-t-il, il y en a eu, il y en a et il y en aura encore,

mais je crois qu'il faut apprécier dans cette réunion les choses au niveau de l'essentiel et continuer sur l'ordre du jour.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Au sujet des créneaux horaires, une fois que les pots d'échappement seront installés sur les avions, est-ce qu'un aéro-club qui aura un avion hors Cessna non équipé de pot d'échappement, pourra le faire tourner en tour de piste entre midi et 14 heures ?

**M. LE PRESIDENT.**- Vous voyez bien quelle est la finalité de cette mesure...

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Ce sera donc une restriction définitive.

**M. LE PRESIDENT.**- L'objectif est d'avoir une période de tranquillité entre 12 heures et 14 heures.

Maintenant sur la définition des appareils, on va effectivement regarder et se caler sur ce qui est fait sur d'autres plates-formes puisque ce sera une réglementation qui s'apparentera à cela. Je pense que ce sera effectivement une limitation pour des vols entre 12 heures et 14 heures. Cela touchera très probablement tout ce qui concerne les vols de tours de piste essentiellement sur les vols d'aéro-club.

Comment va-t-on le définir ? Cela reste à faire. Je ne répons pas complètement à votre question, mais il est clair que sera une limitation. Quand on aura élaboré le texte, on fera la proposition au niveau du ministère concerné. A ce moment-là, je pourrai vous répondre.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Jean-Luc, tu aurais dû amener les photos du terrain prises en 1943 par un avion de la

Royal Air force. Vous avez que le terrain de Pontoise existe depuis 1936. Il y a une très belle photo prise par un avion de reconnaissance de la RAF en 1943 et une autre après un bombing et un mitraillage en juillet 1944. Voyez les habitations autour du terrain.

**M. LE PRESIDENT.-** Que voulez-vous dire ? Qu'il n'y en avait pas ?

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Génicourt existait, Boissy l'Aillerie, c'était tout petit.

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).-** Pour Boissy l'Aillerie, c'était la même configuration qu'aujourd'hui, il ne faut pas me dire que Boissy l'Aillerie était tout petit à l'époque.

**M. LE PRESIDENT.-** La chance de cette plate-forme, c'est que très probablement, compte tenu de son histoire, et compte tenu du fait qu'elle a été utilisée à une certaine époque, elle a été équipée dans de très bonnes conditions par rapport à ce qu'ont été en 1936 les orientations. Je pense que, du point de vue usagers, vous bénéficiez d'une plate-forme qui est tout à fait exceptionnelle.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Nous en sommes conscients.

**M. LE PRESIDENT.-** Elle est tellement exceptionnelle que certains se posent la question de savoir si Aéroports de Paris ne serait pas tenté de faire un dégagement dessus. A l'heure actuelle, je ne parlerai pas pour ADP, je n'ai pas ce sentiment, mais vous complétez.

**M. LORIOT (ADP).**- Je parle pour ADP, et je confirme.

**M. LE PRESIDENT.**- En ce qui concerne l'urbanisation périphérique qui est toujours une gêne, on est également dans un contexte qui est relativement favorable parce que la ville nouvelle aurait été étendue un peu plus loin, vous auriez certainement eu un peu plus de problème, c'était quand même ce qui était prévu à l'origine.

Compte tenu de la structure qui reste très agricole et avec des exploitations importantes, les développements ne seront pas dans ce secteur-là. Ils ne se sont pas, semble-t-il, faits de façon excessive, en dehors de quelques pavillonnaires, si on faisait le ratio entre ce qui existait il y a vingt ans et ce qui existe maintenant, il y a une augmentation, certes, mais dans des conditions très modestes.

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).**- Je voudrais dire à M. LUDET, et sans agressivité aucune, c'est vrai que cet aérodrome existe depuis 1936, mais il faut dire aussi que, si pendant des décennies, il a été accepté de gré ou de force, que certains pour leurs loisirs puissent gêner l'environnement...

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Le mot "loisirs" me choque.

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).**- Leur passion, disons, c'est une minorité qui gêne une majorité qui, elle, subit...

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- On pourrait dire la même chose avec les chasseurs.

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).**- Peut-être, mais enfin c'est une forme de loisirs qui gêne les autres, et je crois qu'aujourd'hui c'est une époque révolue. J'habite à Boissy l'Aillerie, plutôt dans le nord-est du village, il y a eu quelques week-ends où il a fait très beau, c'était propice à ce que les avions écoles tournent au maximum - c'est vrai qu'il y a une avancée qui est faite qui est une très bonne idée et qui faisait partie de nos demandes, à savoir un minimum de bruit entre 12 heures et 14 heures – mais il faudrait dire qu'il y a des pointes dans l'après-midi et c'est insupportable. Quand vous avez toutes les 30 secondes un avion qui décolle, si le vent est au nord ouest, on a l'impression que l'avion nous décolle sous le nez. Ceux qui font cela pour leurs loisirs, il faut aussi qu'ils pensent à ceux qui sont en-dessous et qui aimeraient bien profiter du week-end pour se reposer et qui subissent ces désagréments.

Je crois que c'est bien de dire que cela existait, vous prenez un argument qui est peut-être vrai autour de la plateforme de Roissy, mais je peux vous assurer que dans nos villages, il y a 30 ans, il y avait la même configuration à l'unité près. Ce ne sont pas les villages qui sont venus s'implanter sur le territoire de l'aérodrome.

**M. DUBREUIL (Union des Amis du parc).**- Je voudrais rappeler les points fondamentaux qui sont ceux des inquiétudes de la population. On parlait de Cergy – 300.000 habitants sont à Cergy - il y a la vallée de l'Oise et tout un Vexin rural qui, justement veut rester rural, et qui est très inquiet pour le bruit, les nuisances aériennes. On le sait puisque, nous côté associatif, nous avons, sous la pression des associations, créé un collectif d'associations.

Les inquiétudes sont pour trois sujets. On parle aujourd'hui des silencieux. Nous nous associons à l'idée qu'il est

positif d'appliquer les interdictions sur la plage horaire 12 heures – 14 heures en attendant la pose de silencieux.

Il n'en demeure pas moins que le changement des couloirs aériens, la différence d'altitude minimum des avions qui vont à Roissy est un sujet de grand inconfort pour les gens.

Et il y a le troisième point, vous y faisiez allusion, c'est l'inquiétude permanente des personnes qui sont autour de l'aérodrome sur le devenir de l'aérodrome quant aux lignes régulières. Il est évident que ce point est aussi important que celui de la maîtrise de l'aviation légère.

Je voulais rappeler ces trois motifs fondamentaux d'inquiétude et de nuisance autour de cet aérodrome qu'il ne faut pas négliger, compte tenu de l'existence d'un Vexin rural et d'une très grande population autour.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur LORIOT...

**M. LORIOT (ADP).**- Pour Aéroports de Paris et pour répondre à votre question, depuis le nombre de réunions que l'on fait, soit au travers des élus, soit en présence des associations, notre discours est toujours le même : on n'a pas l'intention de développer particulièrement l'aérodrome de Pontoise Cormeilles et d'y mettre un transfert d'activités venant soit de Roissy, soit éventuellement du Bourget. S'il y avait des évolutions, cela ne pourrait se faire qu'en accord avec l'ensemble de nos partenaires.

Ce que je dis là, c'est répété à maintes reprises par le Directeur général, par le Président, par le Directeur de l'exploitation. On a une cohérence dans les propos que je ne fais que confirmer aujourd'hui.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Si j'ai dit que dans l'aviation légère et sportive le mot "loisirs" me choque, c'est que

plus de 50 % des pilotes de ligne que vous avez quand vous allez à Nice, à Marseille, ou à Perpignan, sortent des aéro-clubs.

**M. LE PRESIDENT.**- Sur ce point, je pense que l'on a fait le tour, à moins qu'il y ait une autre question ?

**M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).**- Il ne faudrait pas qu'il y ait un antagonisme entre l'aviation dite de loisirs et l'aviation commerciale. En tout cas pour les élus, je pense que c'est la même chose pour les associations, si aujourd'hui on est amené à dire que l'on ne veut pas de lignes régulières, ce n'est pas parce qu'on veut opposer l'une à l'autre, c'est simplement parce qu'il a été décidé qu'il ne devait pas y avoir de nuisance supplémentaire et que le but final de tout cela était de diminuer l'ensemble des nuisances d'origine aérienne. Bien sûr, s'il y a des lignes régulières, les nuisances sont augmentées. On aurait peut-être tendance à penser, dans le discours des uns et des autres, que l'on aurait fait le choix de l'aviation légère par rapport à l'aviation commerciale, ce qui n'est pas le cas.

**M. LE PRESIDENT.**- Je rappelle que l'aérodrome en lui-même est ouvert à la circulation aérienne commerciale et sans autorisation particulière. Je tiens quand même à rappeler ce point qui me paraît tout à fait important et sur lequel on s'est positionné en tant que préfecture.

**M. DUBREUIL (Union des Amis du Parc).**- Il y a sans doute un chantier à entamer sur ce sujet-là pour voir dans quelle mesure on pourrait trouver des solutions.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est une réalité juridique et réglementaire lourde qui se fonde sur une liberté des transports aériens, sur des règles que l'on doit appliquer et sur une

réglementation qui ne peut pas être spécifique sauf dans des cas extrêmement particuliers mais qui n'est pas celui de Cormeilles-en-Vexin par rapport à d'autres plates-formes.

Ceci étant, il peut y avoir des évolutions en terme de voisinage.

**M. METAIS (Maire adjoint Génicourt).**- Excepté peut-être le fait que, dans le plan d'exposition au bruit qui régit actuellement la plate-forme, ce genre d'aviation commerciale n'était pas décrite. Je dirai que c'est peut-être vrai à condition de réviser ce plan.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Ce serait vrai si la convention commerciale avait réellement un impact de nuisance, mais comment peut-on prétendre aujourd'hui qu'elle a un impact de nuisance avec une baisse de trafic de plus de 50 % ces trois dernières années ? Comment prétendre une chose pareille ?

Tout le monde devrait se féliciter aujourd'hui, tout au moins dans votre position, de cette situation. Comment pourrait-on convaincre des gens qui sont à 100 % opposés à tous les développements commerciaux, à tous les systèmes économiques ? Comment pouvez-vous faire un microcosme avec votre Parc du Vexin et imaginer qu'il n'y a que des retraités et des gens qui sont sans activité ?

Vous êtes, Messieurs, auprès de zones d'activités commerciales et vous devez en subir les conséquences ou sinon allez au milieu de la campagne et après vous irez vous plaindre des coqs qui chantent le matin ! Vos propos sont invraisemblables !

**M. DUBREUIL (Union des Amis du Parc).**- Nous demandons l'application de la Charte.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Vous croyez que la ville nouvelle va bien ? Economiquement, vous croyez qu'elle n'a pas besoin de son aéroport ? On peut continuer comme cela ! Je vais vous dire ce qui se passe à l'heure actuelle : les Allemands, les Espagnols, ceux-là ils l'utilisent l'aéroport, ce sont eux qui prennent les marchés. Les Français, ils sont comme d'habitude. On va gagner !

Ce que vous dites en douceur, Monsieur, ce sont des propos qui ne sont pas admissibles, qui sont insidieux, et vous n'avez aucune information sérieuse et de toute façon vous ne souhaitez pas en prendre. Vous ne connaissez même pas l'aéroport de Pontoise, vous n'êtes jamais venu me voir, vous ne savez pas quelle activité on peut développer.

**M. DUBREUIL.**- Je vous rassure, je viendrai vous voir.

**M. LE PRESIDENT.**- Je tiens à repréciser ce que j'ai dit, je crois que c'était assez clair, on a une réglementation...

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Je ne peux pas continuer à entendre tranquillement des choses comme cela. Dernièrement un riverain m'a appelé : "il y a un hélicoptère qui me survole, Si cela continue, je vais lui tirer dessus" !

**M. DUBREUIL (Union des Amis du Parc).**- J'ai parlé de lignes régulières.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Pour votre information, en ce qui concerne les hélicoptères, à part quelques privilégiés qui se comptent sur les doigts de la main et qui utilisent des hélicoptères pour se déplacer à des fins professionnelles, l'hélicoptère est utilisé à 99 % dans des missions de sauvetage.

Il en fait tellement des missions de sauvetage qu'on ne les relate même pas, que ce soit en montagne, en mer, sur les hôpitaux de la région parisienne, les transports d'organes, les greffes, on est concerné par tout cela. Sachez-le, Monsieur ! Je fais quand même 5 ou 6 évacuations sanitaires par mois à Pontoise.

**M. DUBREUIL.-** Personne ne le conteste.

**M. SOUDRY (AEROPE).-** C'est le seul engin mécanique qu'on appelle Saint-Bernard. A La Rochelle, c'était tous les jours, du matin au soir, dès le lever du jour, on a sauvé des centaines et des centaines de personnes. Ce sont des des milliers d'opérations de sauvetage qui ont été réalisées !

**M. LE PRESIDENT.-** Cela n'a jamais été mis en cause ici.

**M. SOUDRY (AEROPE).-** Arrêtez de tirer sur les hélicoptères !

**M. LE PRESIDENT.-** Personne n'a tiré sur les hélicoptères ici ! Je vous propose d'avancer dans l'ordre du jour et d'évoquer l'expérimentation des nouveaux tours de piste, avec un accord sur la date pour réaliser l'expérience "grandeur nature".

Monsieur BLIN, nous vous écoutons...

### **3/ Expérimentation du nouveau tour de piste.**

**M. BLIN (Directeur Aérodrome).-** On maintient ce que nous avons dit, sous la réserve de faire l'expérimentation sur les deux Q et (?), c'est-à-dire chaque seuil de piste, 05 et 23. Les mois d'avril ou mai nous paraissent bien, HISPANO étant le

principal partenaire, un vendredi après-midi, on est prêt à jouer le jeu.

**M. LE PRESIDENT.-** Avez-vous une date ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** Non.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Il ne faut pas fixer une date. Un jour de grand beau temps comme aujourd'hui, c'est valable. On fixe une date, il pleut toute la journée !

**M. LE PRESIDENT.-** Il ne faudrait pas que vous ayez un jour de grand beau simplement au mois de septembre !

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** On peut se fixer une première journée.

**M. LE PRESIDENT.-** Je vous rappelle qu'il y a quand même les élections présidentielles, puis législatives. Cela nous fait déjà 4 week-ends qui ne sont pas totalement propices à ce genre d'exercice. 4 week-ends, c'est déjà pas mal. Nous sommes début avril, quand je vous dis septembre, si j'enlève les vacances scolaires de juillet ou août ...

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** Nous n'avons rien contre les élections. On le fera en semaine, on propose un vendredi après-midi, on ne va pas se lancer dans une telle opération un week-end.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous vous entendez sur un objectif.

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- On veut bien que cela se fasse sur le mois d'avril. On n'y voit pas d'inconvénient. Donnez-nous le temps de préparer, 15 jours / 3 semaines, la deuxième quinzaine d'avril nous convient.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Le vendredi, il ne risque pas d'y avoir beaucoup de monde.

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- Si, il y a du monde.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Peut-on définir la date du 12 avril et s'il ne fait pas beau, ce sera le vendredi suivant ?

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- D'accord.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Le vendredi 19 et le vendredi 26, c'est en plein dans les vacances scolaires. Cela peut handicaper certains.

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- Cela ne gêne pas.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Peut-on inclure l'altération de cap dans les essais ?

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- Je vous ai dit que je ferai un courrier à mes usagers. On fera une opération circuit de piste telle que demandée par la DIRAP. On vérifiera ce que vous nous avez dit, nous sommes d'accord, mais dans un premier temps on fera un "truc" simple. Si on veut le valider, il faut que ce soit simple, sinon on n'y arrivera pas. Si on commence

l'altération de cap au décollage et que vous demandez des tas de choses, alors là ...

**M. LE PRESIDENT.-** Il faut déjà caler une première opération.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).-** J'y reviendrai.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** Il faut au moins valider l'expérimentation en 05 - 23. Si vous rajoutez un petit plus qui n'est pas simple en fait, je pense que cela ne va pas aboutir.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).-** C'est vous le technicien.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** On va sensibiliser les gens. Honnêtement, je pense que ce n'est pas le jour. Cela fait beaucoup de choses.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous calez l'expérimentation le 12 avril ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** Le 12 avril me va bien. On essaiera de mener sur un seuil toute l'après-midi et puis on recommencera l'autre vendredi quand le vent sera propice dans l'autre sens.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Donc premier essai le 12 ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Tout à fait.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous faites une note circulaire ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Absolument.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous avons ensuite à l'ordre du jour le suivi de la charte de qualité.

#### **4/ Suivi de la charte de qualité.**

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce qu'il y a des points particuliers que vous souhaiteriez évoquer ?

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Suite à ce que j'ai entendu tout à l'heure, il y a environ 100.000 mouvements annuels et l'essentiel de ces mouvements sont concentrés les week-ends, notamment les week-ends de belle saison. C'est un gros souci. Actuellement on peut faire voler 10 à 15 avions simultanément sur un circuit d'une vingtaine de kilomètres, on a un avion toutes les 30 secondes.

Quel est le maximum ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- La réglementation a beaucoup évolué, on nous demande de plus en plus de choses, donc on prend de moins en moins d'avions en circuit de piste. C'est 5/6, on va jusqu'à 7 dans le grand circuit de piste. C'est déjà beaucoup. Dans le petit circuit, si on passe à 5 / 6, c'est le maximum, c'est moins que cela.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Et dans le circuit le plus pratiqué ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- On va de 7 à 10 et 10, c'est vraiment le maximum, c'est énorme.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Cela a-t-il fait l'objet d'une note ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Pas du tout, c'est suivant la capacité du contrôleur et du pilote. La réglementation dit ceci : le contrôleur donne des numéros d'ordre à l'atterrissage et c'est au pilote d'assurer sa séparation avec l'avion qui est devant lui. Je répète : vous avez une trajectoire de principe, le contrôleur donne un numéro d'ordre à l'atterrissage, le pilote qui est le numéro 2 doit conserver l'écart qui lui permet de faire son circuit de piste sans remise de gaz. Mais c'est en fonction de la capacité manœuvrière de son avion.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Actuellement, ce sont des avions qui se déplacent au niveau du village...

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Rarement.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Ne dites pas rarement, cela arrive assez fréquemment !

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Je ne dis pas que cela n'arrive pas, mais...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Nous préférons qu'il y ait 7 avions dans le tour de piste plutôt que 10 et que ce ne soit pas à l'appréciation de tel ou tel contrôleur. Evidemment on parle souvent de la sécurité des pilotes, mais la sécurité des riverains, de la population c'est important aussi. Quand je parle de limitation du nombre d'avions en vol, est-ce qu'on peut formaliser le fait que 6 ou 7 avions c'est raisonnable et que 10 avions, cela commence à devenir déraisonnable ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Je tenais à vous dire que jusqu'à présent, et cela fait vingt ans que je suis sur la plate-forme, il y a eu des accidents d'avions, peu, mais il y en a eus mais il n'y a eu aucun tiers dont la vie a été mise en péril. Qu'il y ait des choses "en l'air" qui n'étaient pas terribles, je le reconnais volontiers, mais à ma connaissance aucun avion ne s'est écrasé sur une maison ou n'a tué quelqu'un.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Il y a eu des accidents à côté des maisons.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Des avions qui se sont posés dans des champs de betteraves, c'est arrivé déjà. Ce sont des incidents.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Oui, c'est un accident. Quand l'avion n'est pas capable de repartir par ses propres moyens, c'est un accident. Comme l'avion n'a pu redécoller du champ de betteraves, c'est un accident même si l'avion n'est pas accidenté.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Ce qui m'inquiète un peu, c'est qu'actuellement il n'y a pas un nombre maximum d'avions et c'est à l'appréciation du contrôleur.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Ce n'est pas à l'appréciation subjective : si vous avez des avions très lents, vous pourrez en mettre beaucoup, si vous avez des avions rapides, vous n'en mettrez pas beaucoup. On dépasse rarement 7 avions sur le grand circuit. Reconnaissez-le, Monsieur LEBRUN, on a rarement mis en péril votre vie. Que l'on crée des nuisances, je veux bien l'admettre, mais que l'on mette en péril votre vie, non !

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions sur ce point ? ...

Puisqu'il n'y en a pas, je vous propose que l'on fasse le point avec Aéroports de Paris sur l'installation du réseau d'évaluation de nuisances puisqu'on avait fait un certain nombre d'observations sur l'implantation.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Peut-on arrêter de se faire qualifier plus ou moins directement par M. SOUDRY ? C'est désagréable.

**M. LE PRESIDENT.**- Attendez, pour l'instant, il n'y a pas de qualification. Je vous demanderai simplement quand on parle sur ce sujet que l'on évite les apartés, vous en aurez tout à fait le loisir d'en avoir lorsque nous aurons quitté cette salle.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Toujours sur le sujet de la Charte qualité, lors de la dernière réunion, une remarque avait été faite par M. GIROUD qui avait insisté - cela a été repris dans le compte rendu - sur le fait qu'une des nuisances auxquelles on était confronté aussi était le non-respect du tour de piste. On s'écarte des tours de piste pour différentes raisons, c'est à la limite du supportable et de l'acceptable.

Il avait été défini qu'ADP et M. CHOIX voient ensemble quelles seraient les dispositions que l'on pourrait prendre pour ramener les usagers à respecter les circuits de piste.

**M. LE PRESIDENT.-** Je crois que c'est un point important parce qu'effectivement rien ne sert d'avoir une définition de circuit de piste si elle n'est pas respectée. Il peut y avoir des passages qui ne sont pas tout à fait sur la trajectoire mais je crois que ce n'est pas de cela dont on parle, on parle vraiment des dérives.

Avez-vous eu l'occasion de pouvoir aborder cela parce que je pense qu'il est souhaitable de l'introduire à nouveau ?

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** On a de bonnes relations avec Jean-Luc BLIN et les contrôleurs. Philippe HENRY, un des contrôleurs, hier, m'a appelé pour me dire que deux avions de chez nous faisaient les idiots. Ils avaient emprunté des chemins de roulement qu'il ne fallait pas, donc ils ont neutralisé le trafic du terrain.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce dont on parle, ce sont les circuits de piste.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).-** Quand les pilotes sont rentrés, je les ai pris à part vertement pour leur faire remarquer et leur faire avouer qu'ils étaient fautifs. Le but de la manœuvre, c'est d'arriver à faire dire aux gens : oui, je me suis trompé. Un circuit de piste, ce peut être plus grave parce que cela peut gêner beaucoup plus non seulement les riverains mais aussi les autres avions. La tour de contrôle agit de la même manière que nous.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Tant qu'il n'y a pas de sanction, ce n'est pas dissuasif.

**Mme MENARGUES (Hispano-Suiza).**- La tour nous appelle en dénonçant les avions fautifs.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Il n'y a pas tellement longtemps, j'ai téléphoné à la tour de contrôle pour faire faire demi-tour à un avion.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Qu'est-ce que vous appelez sanction ?

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur BLIN, sanction, cela veut dire une réaction qui fasse que l'on ne recommence pas.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Cela peut être une sanction interne au club.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Oui ou une interdiction de vol.

**M. LE PRESIDENT.**- Les subtilités qui consistent à savoir si c'est du règlement intérieur ou si cela procède d'une infraction à la réglementation aérienne en général, c'est parfois un peu compliqué. L'objectif de la Charte de qualité, à partir du moment où l'on s'entend sur un certain nombre de règles de vol, c'est qu'elles soient respectées véritablement. Est-ce que c'est satisfaisant complètement aujourd'hui ? Est-ce qu'on peut l'améliorer par rapport à certains constats qui ont été faits ? Je crois que c'est cela qui est en jeu.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- Une bêtise, si elle est avouée, le pilote doit refaire un vol avec un instructeur.

**M. LE PRESIDENT.**- Je pense qu'il serait intéressant de trouver une formule simple pour développer une campagne information sur le respect des tours de piste. C'est comme en circulation routière, il faut des piquûres de rappel en permanence, et parfois il faut mettre des doses plus fortes.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- C'est dommage que l'on ne retienne pas ce qui est dit d'une réunion à l'autre parce qu'on en parle à chaque réunion. En tant qu'utilisateur de la plate-forme, c'est vrai que l'on peut arriver à avoir la perfection du respect du tour de piste au moins pour les usagers. Je ne dis pas pour les personnes extérieures. Il y a des terrains où il y a un auto contrôle, où les gens sont très respectueux des tours de piste. Vous avez des pilotes qui peuvent faire une remarque en étant eux-mêmes des usagers de la plate-forme à un avion qui arrive de l'extérieur pour lui indiquer de ne pas survoler ou de ne pas frôler tel ou tel village. Il est vrai que si on faisait une campagne d'information et si on refaisait, comme vous le dites Monsieur le Préfet, régulièrement ce genre de campagne, on aurait davantage de respect du tour de piste.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur BLIN, est-ce qu'on peut essayer de monter quelque chose comme cela ?

**M. BLIN (Directeur Aérodrôme).**- C'est un problème de réglementation intérieure des clubs... vous voulez dire une plaquette ?

**M. LE PRESIDENT.**- Entendons-nous bien, ce peut être une plaquette ou une réunion organisée au sein des aéro-clubs,

qui permette de faire un travail d'information et de prévention traditionnel dans ce domaine. Tout ce qui est comportemental, on est obligé de le faire, que ce soit dans le domaine de la circulation routière ou autre.

Je serais partisan que vous puissiez, mais c'est à votre initiative, organiser un contact, même si vous n'avez pas tous les usagers, mais qu'il y ait peut-être une ou deux réunions que l'on organise sur le mois pour cette rencontre. Une plaquette, c'est bien comme support, mais on ne la regarde pas toujours.

Il y a peut-être d'autres sujets qui viendront et ce peut être intéressant d'avoir une rencontre entre les usagers et les gestionnaires de la piste.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Pour répondre, j'ai un pouvoir d'information, mais je n'ai aucun pouvoir de sanction. Quand je donne une sanction à quelqu'un, je dois me justifier. Il ne suffit pas que je dise : "ce que vous avez fait, Monsieur, n'est pas bien". Il faut que j'amène les preuves de ce que je dis, je dois prouver ce que j'avance. Il ne suffit pas de dire que j'ai vu un avion qui n'était pas à sa place. La chose que l'on peut faire, c'est de l'information, rappeler qu'il faut essayer d'éviter les villages dans le circuit de piste. Cela, on peut le faire mais malheureusement notre pouvoir est limité.

**M. LE PRESIDENT.**- Faites-le, c'est bien.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- C'est déjà positif si vous arrivez à faire cela.

**M. LORIOT (ADP).**- Dans ce domaine, je gère 6 aérodromes d'aviation générale, les questions qui sont posées ici sont posées dans les autres aérodromes, les thèmes ne sont pas très différents.

Le respect des tours de piste est une question qui est évoquée dans l'ensemble des aérodromes dont j'ai la charge. Il n'y a pas besoin de faire des plaquettes qui coûtent cher. Il est clair qu'il est nécessaire, surtout dans la période actuelle, c'est-à-dire juste avant l'été, au début des beaux jours, de faire entre les usagers et les responsables de l'aérodrome une information, soit par une réunion, soit par des contacts réguliers, des rappels, les responsables d'aéro-clubs pouvant eux-mêmes faire les rappels à leurs propres pilotes. Cela ne mange pas de pain et cela ne peut aller que dans le bon sens. On arrive dans la période du printemps, faisons-le.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose le jeudi 11 avril et j'y participerai, si vous en êtes d'accord.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Que proposez-vous ?

**M. LE PRESIDENT.**- De faire une réunion. Puisque cette date ne convient pas, on peut la faire le 17 avril.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Qui souhaitez-vous voir à la réunion, Monsieur le préfet ?

**M. LE PRESIDENT.**- Les usagers de la plate-forme.

**M. SOUDRY (AEROPE).**- Les instructeurs ?

**M. LE PRESIDENT.**- Bien sûr. Vous vous organisez avec Hispano Suiza et puis l'ensemble des usagers, au sens large.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- A quelle heure ?

**M. LE PRESIDENT.**- En soirée à partir de 18 heures, par exemple.

*(Il est retenu la date du 17 avril à 18 heures à l'aéroport)*

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Les associations sont-elles invitées ?

**M. LE PRESIDENT.**- Pour ma part, je vois cela plutôt comme un dialogue entre usagers.

**M. GIROUD (PNR).**- A propos d'information, le parc du Vexin dispose d'un organe de communication qui est distribué largement à la population et qui n'a jamais traité de ce sujet. Cela pourrait être le moment d'en parler. Ce n'est pas la même cible que celle que vous visez-là, mais il est peut-être intéressant aussi que les habitants du Parc soient au courant de ce qui doit être fait et pas fait. Si on veut aller dans le sens d'une participation de chacun à l'application des bonnes règles dans ce domaine, il est intéressant de les faire connaître et de faire savoir aussi aux habitants du Parc que dès lors que les choses ne se passeraient pas comme elles le doivent, ils peuvent le signaler à leurs élus, à la gendarmerie etc...

Ce n'est pas simplement l'appel à la délation, c'est la présentation de ce qui est fait, de la dynamique en cours pour améliorer les choses et de susciter l'adhésion de la population à cette dynamique par tous les moyens positifs ou négatifs, le cas échéant. Cela pourrait être l'occasion de présenter les positions des uns et des autres et les avancées, notamment celle à laquelle vous faisiez allusion tout à l'heure et de consolider l'action par son ancrage dans une publicité.

On est toujours plus responsabilisé par le fait que l'on a affiché une politique, affiché éventuellement un calendrier, des engagements.

Il faudrait qu'on en parle ensemble, ceci pourrait être fait, compte tenu des délais de livraison, sur septembre.

**M. LE PRESIDENT.**- Le Parc a une publication ?

**M. GIROUD (PNR).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- A ce moment-là, le chargé de communication du Parc peut faire une enquête, du moins une collecte d'informations et en même temps des interviews des partenaires sur cela. On sera en mesure de pouvoir alimenter par un certain type d'informations et de données, et ensuite à sa charge de pouvoir recueillir quelques témoignages autour.

Pour ma part, je pense que ce serait effectivement une bonne formule dans la mesure où cela permettrait de donner un état du fonctionnement, du moins de la gestion de cette problématique particulière. Je crois que c'est l'initiative du Parc dans le cadre de sa politique de communication. D'autant qu'on aurait des éléments pour pouvoir nourrir une information suffisamment complète.

Nous passons au dernier point de l'ordre du jour.

#### **5/ Installation du réseau d'évaluation des nuisances.**

**M. LORIOT (ADP).**- Concernant la station de mesure de bruit, on avait admis le principe que le financement était assuré par Aéroports de Paris.

La station de mesure doit être installée à Courcelles-sur-Viosnes. Nous disposons de la station de mesure de bruit. Il

y a des procédures administratives puisque ce sont des stations de mesure de bruit qui sont reliées au niveau de l'électricité (EDF), du téléphone (France Télécom), ceci nécessite des accords, plus un accord avec le propriétaire du lieu...

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).**- Qui vous a été donné, il y a environ un mois, un mois et demi.

**M. LORIOT (ADP).**- Tout à fait. On pense pouvoir mettre la station de mesure de bruit de façon opérationnelle, d'ici la fin du mois d'avril et, à partir du moment où elle sera opérationnelle, on commencera à enregistrer les bruits à partir de cette station. Comme on vous l'a promis, on n'attendra pas un an pour vous donner les résultats, mais on les donnera dès qu'ils seront disponibles. Au bout de deux ou trois mois on commencera à avoir un certain nombre de résultats mensuels qui permettront de vous présenter des informations sur les niveaux de bruit enregistrés.

Il existe sur l'aéroport de Toussus-le-Noble une station de bruit permanente. Les résultats qui seront donnés sont des résultats en dB(A) et la présentation sera identique à celle de Toussus-le-Noble.

Je propose de vous donner, ce qui avait d'ailleurs été demandé, un élément technique de ce qui sera présenté. Je vous le joindrai au prochain compte rendu.

**M. LE PRESIDENT.**- On avait parlé d'une deuxième station qui permette de compléter.

**M. LORIOT (ADP).**- On avait parlé de station mobile, à la demande des élus, mais j'avais cru comprendre qu'Aéroports de Paris ne mettait pas de station mobile, sauf à attendre que l'on ait au moins des résultats sur la première station.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce n'était pas une station mobile, me semble-t-il. Je crois que la station que vous envisagez sera localisée sur la partie décollage et on avait souhaité, du moins c'est une question qui avait été abordée dans les discussions avec Aéroports de Paris qui consistait à dire : on installe une autre station, à positionner de façon judicieuse. Dans l'esprit, c'était d'avoir une station sur l'arrivée de piste, me semble-t-il.

**M. GIROUD (PNR).**- J'avais évoqué ce point. L'idée qu'elle soit mobile est assez conforme au principe que j'avais, pour ma part, présenté. Il s'agissait non seulement d'aller vérifier en un point précis en fonction des tours de piste officiels, mais aussi aller vérifier dans des endroits qui sont hors du tour de piste officiel.

**M. LE PRESIDENT.**- C'était un des points qui avait été évoqué.

**M. GIROUD (PNR).**- Ceci pourrait être fait sous forme de campagnes mobiles de telle sorte que l'on puisse tester un certain nombre d'hypothèses, sachant que si on survolait Génicourt là où il ne faut pas, on irait mesurer à cet endroit, et au bout de quinze jours on pourrait aller ailleurs, de façon à faire un inventaire des points qui auraient été repérés par les associations et par les élus.

J'avais évoqué la possibilité que le Parc participe à cette opération parce qu'il s'agit de quelque chose qui est conforme à la Charte du Parc, laquelle prévoit des mesures, au sens physique du terme, des bruits pour que des mesures, au sens administratif et opératoire, puissent être développées ultérieurement. La partie analyse des choses peut très bien rentrer dans les objectifs du Parc.

Ceci étant, c'est un métier qui n'existe pas vraiment aujourd'hui dans les compétences du Parc et je ne vois pas bien comment le Parc pourrait s'engager là-dedans sans la participation en partenariat avec Aéroports de Paris parce qu'on ne sait pas bien faire, ou alors, il faudrait nous orienter vers d'autres organismes.

**M. LE PRESIDENT.-** Effectivement, ce n'est pas nécessairement dans vos compétences.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Nous connaissons un organisme qui travaille avec le ministère de la santé et qui fait des mesures 7 jours sur 7, jour et nuit. Ils ont un matériel homologué, peut-être comparable au vôtre.

La deuxième question est : est-ce que votre station ne peut pas être rendue mobile occasionnellement ? Elle est boulonnée votre station ?

**M. LORIOT (ADP).-** Elle n'est pas boulonnée dans le sens où vous l'entendez, mais elle est fixe dans la mesure où on tire une ligne électrique, on tire une ligne téléphonique et on l'installe dans un secteur qui permette de la protéger pour qu'elle ne puisse pas être volée. Il est clair qu'à partir de là, boulonnée ou pas boulonnée, elle devient fixe.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Restons en, à ce moment-là, sur le projet du PNR.

**M. GIROUD (PNR).-** Il faudrait, avec les associations et les élus les plus concernés, qu'un projet soit monté et présenté au Parc. Il y a de bonnes raisons que le Parc suive cette piste-là.

**M. LE PRESIDENT.-** Sur ce type d'équipement, on peut peut-être envisager une intervention du contrat de plan, à moins que cela n'ait déjà été envisagé, mais on a certaines lignes qui doivent pouvoir s'apparenter à des programmes. Le problème auquel on est confronté est plutôt un problème de consommation du contrat de plan ou autre chose.

**M. LORiot (ADP).-** Pour ce qui me concerne, je ne veux pas m'engager sur une décision de ce type. Il existe à Aéroports de Paris des stations de mesure de bruit mobiles. Quand on dit mobiles, en fait elles ne sont pas si mobiles que cela non plus, parce qu'il faut de toute façon une prise téléphonique, une prise électrique et un modem qui permette de relier la station à notre laboratoire à Orly.

On le fait sur un certain nombre de communes. On a 3 stations de mesure mobiles pour l'ensemble de la plate-forme Charles-de-Gaulle et l'ensemble des plates-formes autres qu'Orly. On les fait tourner. La programmation de nos stations mobiles sur la proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle fait que je n'ai pas de disponibilité avant six ans, pratiquement. Il y a l'attente des communes de proximité de Roissy.

**M. LE BRUN (Président DIRAP).-** L'esprit aurait été de faire une campagne de mesure avant le montage des silencieux et d'en faire une autre après le montage des silencieux pour voir ce que l'on gagnait.

**M. LE PRESIDENT.-** Vous l'aurez assez facilement avec la station fixe parce qu'on est juste sur l'axe.

**M. LORiot (ADP).-** La station fixe a été choisie dans les conditions les pires par rapport au bruit que l'on peut

enregistrer puisque c'est 100 % du passage des avions au décollage dans 60 % du temps. Après, ce ne peut être que moins puisqu'ensuite, il y a des problèmes de dispersion. C'est en ce sens que l'on dit la référence est là, ailleurs c'est moins.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Sauf que le bruit des hélices est prépondérant au décollage, est-ce que je me trompe ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Je ne peux pas vous répondre.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Il serait intéressant de ne pas écarter le positionnement d'une deuxième station, quitte à ce qu'il y ait un plan de financement particulier à trouver. L'avantage que la station de mesure de bruit soit installée ou du moins soit sous la maîtrise d'oeuvre d'Aéroports de Paris, est que ADP a quand même quelques références techniques et surtout une sûreté de fonctionnement. Je serais plutôt partisan de ce type de formule en complément.

**M. KROTOFF (Privés sur aéroport).**- Sachant l'heure de décollage, est-ce qu'on pourra savoir le nombre de décibels de son avion ? Est-ce que la station est capable de le dire ? Si je sais, par exemple, que je passe à la verticale à 12 heures 32, est-ce que je pourrais avoir le renseignement ?

**M. LORIOT (ADP).**- Il faut voir avec la tour de contrôle.

**M. KROTOFF (Privés sur aéroport).**- Vous pourriez le déchiffrer, minute par minute ?

**M. LORIOT (ADP).**- En fonction des éléments dont dispose la tour de contrôle, je pourrai vous dire oui ou non. Aujourd'hui, je ne suis pas capable de vous dire si je peux le faire ou pas.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Avez-vous des enregistrements informatiques des décollages ?

**M. BLIN (Directeur Aérodrome).**- Tout est enregistré chez nous mais à la main.

**M. LORIOT (ADP).**- A partir du moment où on a l'avis de décollage avec l'horaire et que la station est à tel endroit, mais néanmoins cette corrélation ne se fait pas automatiquement. Là, c'est vraiment une étude particulière et une recherche particulière.

**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Vous ne pouvez pas le lire sur vos bandes ?

**M. LORIOT (ADP).**- Non, la bande enregistre un bruit mais on ne peut même pas dire si ce bruit-là est un avion. Par contre, l'interprétation du bruit permet de dire si c'est un avion, mais il n'y a qu'un spécialiste qui peut le dire.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Vous nous avez proposé de nous donner une fiche technique. On demande, si à côté de l'enregistrement du bruit, il y aura aussi un enregistrement de la date et de l'heure. Il serait étonnant qu'une machine aussi coûteuse ne mette pas en direct l'heure et la date.

**M. LORIOT (ADP).**- Je ne vous ai pas dit que la station ne le faisait pas. Je vous confirme que la station donne l'heure, mais ensuite pour rapprocher le bruit de tel avion, c'est autre chose.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Mais après il faudrait que l'utilisateur puisse savoir combien il a fait de bruit en indiquant à quelle date et à quelle heure il est passé, ce serait une bonne démarche.

**M. LORIOT (ADP).**- Cela fait partie de l'étude complémentaire.

**M. GIROUD (PNR).**- Que l'on peut faire par nous-mêmes aussi.

**M. LORIOT (ADP).**- Je peux vous dire que c'est complexe.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Est-ce que vous utilisez le laboratoire national d'essais pour les analyses de bruit ? Je crois que c'est une administration de l'Etat. Est-ce que vous l'avez déjà utilisé ?

**M. LORIOT (ADP).**- Nous utilisons nos propres matériels certifiés ISO 9002 avec les équipements qui sont les plus sophistiqués qui puissent exister sur le marché.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Vous les connaissez ou pas ?

**M. LORIOT (ADP).**- Oui, bien sûr.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Ils ont été utilisés sur ma commune en 1983/1984, ils avaient fait des analyses de bruit et les conclusions étaient tout à fait positives. Il faudrait reprendre contact avec eux pour savoir quel est leur niveau de prestation, leur coût, et je pense qu'ils ont des stations mobiles.

**M. LORIOT (ADP).**- Moi, je suis Aéroports de Paris, j'ai des matériels Aéroports de Paris, du personnel Aéroports de Paris chargé de faire ce genre de choses, je ne vais pas payer un organisme extérieur pour le faire.

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Non mais il faut savoir qu'il existe des organismes soit privés, soit public, on peut s'y référer. La preuve, c'est que cela nous a tout permis de gagner à l'époque deux référendums communaux avec les résultats. J'espère que depuis les matériels sont meilleurs mais c'était simplement pour savoir si vous l'avez comme prestataire et si vous l'utilisez quand vous êtes en défaut.

**M. LORIOT (ADP).**- Non, pour l'instant nous n'avons jamais été en défaut en tant que tel mais il y a des privés qui font appel aux organismes officiels et cela ne nous pose pas de question.

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous d'autres questions ?

**M. HENIN (Amis Vexin français).**- Il est question de la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de l'Ile-de-France dont normalement le conseil régional est maître d'oeuvre et dont les communes reçoivent un

document. Je me souviens, il y a à peu près quinze ans, on a reçu un document où l'aéroport de Cormeilles était en grisé, en zone spéciale.

La question qui vous est posée aujourd'hui, c'est de savoir si de près ou de loin, ce comité permanent ou la commission consultative ou la sous-préfecture ou la préfecture sont actuellement en train d'étudier soit la protection, soit les limitations sur cette plate-forme ?

**M. LE PRESIDENT.-** Je n'ai pas de réponse à votre question précise. Je ne peux pas vous dire, je sais que le SDRIF doit faire l'objet d'une révision. Je tâcherai de vous donner une réponse la prochaine fois. Tous ces schémas d'urbanisme, notamment le SDRIF, sont revus régulièrement mais et je ne peux pas vous répondre sur l'état actuel de la révision.

Je vous propose que nous nous retrouvions au mois de mai, peut-être après la Pentecôte, le mercredi 22 à 14 heures 30.

Je vous remercie, Mesdames et Messieurs, de votre attention.

*(La séance est levée à 16 heures 50)*