



DIRAP

Défense des Intérêts des Riverains de l'Aérodrome de Pontoise-Cormeilles en Vexin

Association 1901 enregistrée en préfecture du Val d'Oise n°W953001208

Siège social : Mairie 95810 Epiais Rhus

Adresse postale : Dirap 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES

Site : <http://dirap.org> e mail : dirap@dirap.org

Compte rendu de l'Assemblée Générale Ordinaire du 14/03/2025

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association DIRAP s'est déroulée le 14/03/2025 à Génicourt, nous remercions une nouvelle fois la municipalité pour son accueil.

Présents : 51 pouvoirs, 30 participants, nombre d'adhérents : 110, le quorum est atteint.

Le conseil d'administration était constitué de : JM Buteux, R Buteux, Ch Aucante, M Batard, J Deslandes, JJ Fraimout, H Gohin, J Sallès, A Trotet.

Nous remercions les élus de leur présence dont Mme et M les maires de Grisy les Plâtres, Montgeroult, Bréançon ainsi que les élus représentés. Mme la députée Sicard est représentée par deux collaborateurs.

Une pensée pour Mr Derry METAIS décédé récemment, adjoint de Génicourt qui a toujours été mobilisé pour défendre les riverains et qui nous accueillait chaque année.

L'assemblée générale a été précédée d'une réunion d'information présentant les problématiques des activités aériennes et leurs répercussions locales :

Le contexte aéroportuaire et les pollutions sonore et chimiques est rappelé : (activité 2019 source UAF).

Aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin : avec l'activité aviation légère pour 44 000 mouvements (mvts) par an (décollage ou atterrissage), aviation d'affaire 400 mvts, hélicoptères et ULM.

Aérodrome Du Bourget : aviation d'affaire pour 54700 mvts par an et débord sur Cormeilles de 300 mvts (tous les 2 ans)

Aérodrome de Roissy/CDG : aviation commerciale pour 505 000 mvts par an dont 55 000 la nuit avec survol du Vexin lors de vent d'Est (50% du temps).

Ce contexte fait supporter un cumul de pollutions sonore et chimiques aux populations locales aggravé par les craintes induites par diverses initiatives.

0- L'actualité commande de commencer par la crainte du fait du projet d'ADP d'accueillir sur l'aérodrome une **activité Hélicoptères**. La commune de Paris limite la surface allouée à l'Héliport de Paris de 50%, aussi des entreprises doivent baser leur activité ailleurs.

ADP a le projet de louer un local de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin à la société HELIFIRST à partir du 1^{er} avril 2025. Cette société fait du transport de passagers (touristes, VIP), de la captation d'image (sportif, émissions TV), du travail aérien (prises de vues, relevés...), elle aurait 3 appareils type AS 355 N de masse 2,5 tonnes. Elle estime un nombre de mouvements de 460 par an en forte diminution par rapport à 2024 car l'éloignement (+/- 45 mn) de l'héliport de Paris, base de départ de l'activité passagers, grèvera le coût de transport.

MAIS les diverses informations données lors de réunions entretiennent le flou à la fois sur la raison du choix de Pontoise et sur le nombre de mouvements.

En revanche ce qui est certain c'est le niveau de bruit des hélicoptères, équivalent à celui des Jets d'aviation d'affaire soit 90 dBA en décollage ou atterrissage.

Les maires accompagnés par les associations se sont fortement opposés à ce projet, incohérent avec le projet de PNR du Vexin Français, et les populations sont invitées à démontrer leur opposition par une manifestation « NON aux HELICOS ! » ce 15 mars.

1- La crainte « historique » des populations est relative à **l'activité de l'aviation légère** avec ses pollutions sonore et chimique. Les riverains sont exaspérés par les bruits récurrents et répétitifs des avions circulant en tour de piste, à la fois du fait du niveau sonore important de certains avions mais aussi du fait de

survol des habitations qui sont pourtant à plus de 800 mètres des circuits publiés. Une atteinte à la sécurité est également ressentie.

Les stations de mesure de bruit DIRAP et celle de Bruitparif enregistrent plus de 8 000 événements sonores portant atteinte à la tranquillité (selon le code la santé) par lieu.

Le contexte réglementaire actuel est indigent pour la protection des riverains car la hauteur minimale de vol au-dessus des habitations, réglementée par un arrêté de 1957, ne s'applique pas lors des manœuvres associées au décollage et atterrissage ce qui est toujours le cas pour l'activité de l'aérodrome !

De plus, l'arrêté de restriction d'activité local est inopérant car mal rédigé et contré par les contrevenants !

La désinvolture de certains pilotes, qui ne respectent pas les trajectoires, confirme la nécessité de mettre en place les moyens de mieux protéger les riverains : **au niveau local en renforçant l'arrêté de restriction d'activité** de façon semblable à d'autres aérodromes pour fixer un cadre réglementaire contraignant à l'activité, au niveau national en modifiant la réglementation pour limiter les abus lors de la circulation aérienne.

A quoi s'ajoute le constat des nuisances subies et la différence de traitement par rapport à un aérodrome comme Toussus le Noble ou d'autres comme Lyon Bron, Toulouse Matabiau de même niveau d'activité que Pontoise.

Les propositions pour un nouvel arrêté ont été commentées (voir ci-dessous page 6).

Après 2 années de tergiversation la Préfecture a enfin décidé de mettre en place des réunions de travail du Comité Permanent pour réviser l'arrêté de restriction afin d'inclure les dispositions qui protégeront les riverains des craintes exprimées par les élus et les associations.

2- Depuis 1998, à plusieurs reprises, ADP a eu des initiatives pour augmenter **l'activité aviation**

commerciale. Une ligne DEBONAIR a été exploitée peu de temps, et ADP a essayé de faire augmenter à 45 tonnes la masse admissible des avions sur l'aérodrome. Une grande manifestation s'est opposée au projet et la DIRAP a obtenu par jugement du Conseil d'Etat le retour à la masse initiale de 17 tonnes.

3- L'augmentation de **l'activité aviation d'affaire** a été présentée par ADP, via son président, comme un objectif sur certains aérodromes franciliens dont Pontoise. Cette augmentation n'est envisageable de façon économique qu'en accueillant des appareils de masse supérieure aux 17 tonnes (limite pour l'aérodrome de Pontoise). En 2003 ADP a proposé le passage à 25 tonnes, projet stoppé par le préfet. Le PEB (plan d'exposition au bruit) de 2004 prévoyait une augmentation de 20 000 mouvements d'affaire (contre environ 300 actuellement), qui a entraîné une forte opposition des populations : le PEB n'a pas été publié !

En 2013, ADP proposait d'augmenter la masse admissible à 35 tonnes en argumentant que « certains appareils de moins de 17 tonnes étaient plus bruyants que des avions modernes de 35 tonnes ». Les arguments étant basés sur une notion de « marge » qui n'a aucune pertinence car les bruits émis par les nombreux avions qui décolleraient et atterriraient sur les pistes resteraient au niveau de 90 dB.

Cette demande a été formulée à nouveau lors des comités permanents de CCE (Commission Consultative Environnement) en 2022 et 2023. Il était indiqué un objectif d'augmentation d'activité d'un ou deux vols par jour (total environ 2000 mouvements par an) argumentant que les possibilités techniques de l'aérodrome étaient « limitantes ». Lors d'un comité permanent en 2023, il était proposé une activité de 500 mouvements par an. Et récemment, il était de nouveau proposé de sortir de la limite de 17 tonnes en adoptant des dispositions pour limiter le bruit et l'activité qui est déclarée de toute façon limitée par l'infrastructure, sans fixer de plafond ! Mais la démonstration d'une activité de 400 mvts sur 12 jours lors du départ du Bourget en juin 2023, soit une base annuelle de 12 000 mvts, indique bien le potentiel élevé de trafic et la nécessité de ne pas accepter l'augmentation de la masse admissible des avions !

4- Enfin les populations ont subi « la double peine » à partir de 2012 quand il a été décidé de modifier la hauteur des **trajectoires d'approche des avions de Roissy** avec pour conséquence le survol bruyant à hauteur de 1200 mètres d'une partie du Vexin par des avions évoluant en palier, de jour comme de nuit. La DIRAP a alors intégré la CCE (Commission Consultative Environnement) de Roissy pour défendre les populations. Un projet de modification de la procédure de descente « dite douce » des appareils a été mené par la DGAC qui supprimerait les vols bruyants en palier mais concentrerait les vols sur certains territoires. Le bilan devrait être positif mais les données de bruit estimé ne sont pas publiées pour la partie Ouest de Roissy. Le projet devait aboutir en 2023 mais il a du retard sans délai estimé !!

La DIRAP soutient les demandes de limiter l'activité de Roissy. Un plafonnement à 440 000 mouvements (contre 500 000 actuels) est demandé, ainsi qu'une réduction de 50% des vols de nuit comme sur d'autres aéroports européens, ceci afin d'éviter le report d'activité européenne sur Roissy.

Ces demandes sont réitérées par la Dirap et le groupe d'associations de Roissy (GARE) lors de la consultation (jusque 18 mars) concernant l'étude d'Approche Equilibrée relative à Roissy (pour réduire les nuisances sonores)

Rapport moral

Le plan de travail présenté lors de la dernière assemblée a été globalement respecté :

- Veille et information de la population via le site internet dirap.org.
- Exploitation du réseau de stations de mesure de bruit et diffusion des résultats.
- Exploitation d'un système de repérage des trajectoires des avions d'affaire et commerciaux.
- Participation à la CCE et comités permanents de l'aérodrome de Pontoise/Cormeilles en Vexin : objectif principal de révision de l'arrêté de restriction de l'aérodrome.
- La DIRAP membre de la CCE de Roissy CDG a participé à une CCE et des comités permanents.
- La DIRAP a confirmé son activité au sein de l'UFCNA (union française contre les nuisances des aéronefs) pour mener les actions avec d'autres associations françaises et a participé au groupe de travail « Réglementation Aviation Générale ».

Activité détaillée en 2024 :

CCE (commission consultative de l'environnement) de l'aérodrome de Pontoise / Cormeilles en Vexin : CCE 13/02/2024.

Rappel : en comité permanent du 3/10/23

- la DSAC (direction sécurité de l'aviation civile) a présenté le lancement de l'expérimentation (sur un an) de l'altération de cap sur Courcelles (à partir du 2/11) ;
- ADP a expliqué les causes du fort report d'activité du Bourget sur Cormeilles en juin. La DIRAP a fait remarquer que les 400 mouvements sur 12 jours représentent un potentiel annuel de 12 000 !
- ADP informe de la référence à la classification Calipso des avions lors du renouvellement des baux. Elle informe de la réfection de la piste 12 -30 en 2024.
- La DIRAP a présenté les propositions de renforcement de l'arrêté de restriction mais le temps imparti n'a pas permis une discussion détaillée avec avis du comité permanent.

Lors de la CCE du 13/02/2024 ont été rappelés les informations données en comité du 3/10.

- L'activité 2023 a été de **41 456 mouvements** en augmentation de 6% par rapport à 2022.
- La DSAC a présenté le suivi des pénétrations des ronds bleus (survol des villages repérés sur la carte VAC) sans décision pour action.
- La CCE n'a pas souhaité voter les motions proposées par la DIRAP (pour travailler sur les propositions de renforcement de l'arrêté) et a convenu qu'il était possible d'aborder ce sujet « en confiance ». Le prochain comité permanent « dira ce qu'il en sera ».

Courriers de la députée Emilie CHANDLER.

Suite à des sollicitations de la DIRAP, notre députée a envoyé le 7/03 des courriers au Ministre chargé des Transports et au Préfet du Val d'Oise pour les saisir d'une demande d'établissement d'une nouvelle réglementation locale (arrêté de restriction).

Taxi Volant Electriques (VETOL) : un flop !

Les démonstrations envisagées lors des JO n'ont pas pu être réalisées du fait d'un recours de la commune de Paris et associations auprès du Conseil D'Etat contre l'utilisation d'un ponton installé sur la seine. On a appris par la suite que la certification des moteurs de l'appareil VETOL n'était pas encore obtenue et que la société fabricante allait déposer le bilan.

Comité permanent du 15/11/24 (à noter absence des usagers).

Le bilan d'activité lors des JO présenté par la DSAC (direction sécurité aviation civile) indique un faible surcroît d'activité d'aviation affaire mais faible activité globale.

La DSAC et la Dirap présentent les résultats de l'altération de cap sur Courcelles/Viosne : la trajectoire est en général suivie mais pas systématiquement. La DSAC va faire un retour vers les usagers.

Nous présentons un schéma permettant de visualiser le bruit subit par les habitants des villages selon la classification Calipso des avions. Cela permet d'illustrer la nécessité de permettre seulement le vol d'avions de meilleures classes A+ et A lors des plages horaires à protéger (Samedi, dimanche, jours fériés) et d'avoir les moyens de faire respecter les distances (ne pas survoler les villages).

La Dirap présente de nouveau les demandes d'améliorations pour l'arrêté de restriction et illustre par un

comparatif avec les dispositions plus protectrices sur d'autres aérodromes d'activité semblables à celle de Corneilles.

La société Helifirst (hélicoptères) présente son activité et son projet de venir à Corneilles avec les implications en termes de mouvements (voir présentation ci-dessus). Les réactions des maires et des associations sont majoritairement d'opposition à ce projet incohérent avec le projet du PNR Vexin Français.

La secrétaire générale de la préfecture (présidente de la CCE) demande que des réunions de travail du Comité Permanent soient organisées pour préparer un nouvel arrêté et que les dispositions rassurant les populations vis-à-vis des craintes exprimées par les activités soient incluses.

CCE de l'aérodrome Roissy CDG (19/12/23 et 24/01/25)

Pour rappel la DIRAP suit particulièrement les projets et actions ayant une incidence sur la santé et le cadre de vie des populations qu'elle défend.

La Dirap a participé aux actions contestant le PPBE (plan protection bruit dans l'environnement) de Roissy CDG car les mesures retenues ne permettent pas une réduction suffisante du bruit pour les populations.

Projet descente douces : objectif de supprimer les vols en paliers bruyants des avions à l'approche pour atterrissage à Roissy/CDG (ces survols du Vexin à 1200 mètres ont été mis en place en 2012). La conséquence serait le survol concentré sur l'est du Vexin dont l'information sur les niveaux de bruit n'est pas donnée. L'enquête publique à Orly est terminée et la mise en œuvre prévue. Le délai de mise en œuvre sur Roissy est reporté sans date précise (2025 ? 2027 ?).

Etude Approche Equilibrée Roissy: objectif de faire l'étude des restrictions d'activité envisageables pour réduire les pollutions sonores en cas d'échec des dispositions prévues dans le PPBE (plan de protection du bruit dans l'environnement).

Le préfet du Val d'Oise (responsable de l'étude) a présenté le point d'étape de l'étude et présenté les éléments (objectifs de réduction et propositions d'actions) qui seront dans la demande d'avis publique jusqu'au 18 mars. Compte tenu du constat d'échec du dernier PPBE les associations demandent de plafonner l'activité à 440 000 mouvements par an et de réduire de 50% les vols la nuit, ceci en cohérence avec les activités sur les autres aéroports européens et de supprimer notablement les avions très bruyants.

Au sein de l'UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs)

La DIRAP a participé aux Conseils d'Administration et à l'assemblée générale de l'UFCNA.

La DIRAP participe à la mission Aviation Générale pour l'élaboration de propositions de mise en œuvre d'une réglementation pour l'aviation générale.

Mesure du bruit

En 2024, 2 stations de mesure de bruit de la DIRAP installées à Ableiges et Us ont été actives, rejointes par la station Bruitparif installée à Courcelles. Les événements enregistrés sont en réduction sur Ableiges et Courcelles (en cohérence avec la baisse d'activité en 2024) mais restent à un niveau comparable aux années précédentes sur US. On mesure 8000 survols trop bruyants (plus de 55 à 56 dBA) sur Ableiges et sur Courcelles et plus de 9000 sur Us. Les enregistrements se répartissent comme les années précédentes de façon quasi uniforme sur tous les jours de la semaine.

A noter que l'exposition à un bruit supérieur à 56 dBA (en zone habituellement calme) caractérise « l'atteinte à la tranquillité ou à la santé » selon l'article R1336 du code de santé publique (émergence maximale de 11 dB au-dessus d'un bruit ambiant maximal de 45 dB).

L'accès aux mesures des stations est possible à partir du site dirap.org via un lien spécifique.

Les résultats de la station Bruitparif sont disponibles sur le web : <https://rumeur.bruitparif.fr> site : 95650 Courcelles -Tour -Aéro.

Gestion des réclamations

Suivant la recommandation de la préfecture de continuer à faire part des réclamations, la DIRAP confirme l'importance de porter réclamation afin que la DSAC Nord (Direction de la sécurité de l'aviation civile) puisse traiter les cas flagrants de non-respect de trajectoire.

Deux possibilités pour porter réclamation :

- Mail à dirap@dirap.org
- Message sur l'application WhatsApp « Alertes avions Cormeilles » via le lien : <https://chat.whatsapp.com/Ib4S7NJUwYy4JtFBqstfdQ>
- Donner les informations : date, heure, minute du survol, lieu, type d'appareil : petit appareil/jet/hélicoptère.

Quitus est demandé pour le rapport moral de l'année 2024.

Le rapport moral est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.

Rapport financier année 2024

Le bureau de la DIRAP remercie les 110 adhérents et associations, pour la confiance qu'ils lui témoignent, ainsi qu'aux 12 communes et au Conseil Général du Val d'Oise pour leur soutien via subventions.

L'exercice 2024 présente un résultat positif de 3289 € du fait de la non-diffusion de lettre de la Dirap.

L'avoir total de l'association en fin d'exercice est de 46 279 €, pour rappel constitué pour dépenses en matériels et financement d'actions juridiques.

Le bilan en euros :

Subvention département	830. €
Subventions communales	2206. €
Cotisation Adhérents	1055. €
Intérêts et dons	1189. €
TOTAL RECETTES	5280. €
TOTAL DEPENSES	- 1991. €

Le SOLDE positif 3289. €, Avoir en fin d'exercice : 46 279. €

Quitus est demandé pour le rapport financier de l'année 2024.

Le rapport financier est adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.

Conseil d'administration

Le conseil d'administration est présenté aux adhérents pour approbation (CA groupé) :

Christian AUCANTE, Michel BATARD, Jean Marc BUTEUX, Rosine BUTEUX, Jacky DESLANDES, Jean Jacques FRAIMOUT, Henri GOHIN, Jacques SALLES, André TROTET.

Le conseil d'administration est élu à l'unanimité des suffrages exprimés.

Objectifs 2025

Les actions de l'association sont en continuité des réalisations des années précédentes et corrigées en fonction du contexte. Elles soutiennent l'objectif de l'association : **Réduire les nuisances relatives à l'activité aérienne de Pontoise/Cormeilles et induites par l'activité de Roissy.**

Les champs d'actions sont multiples.

AU NIVEAU LOCAL

Veille et information de la population, dont suivi des réclamations.

Exploitation des stations de mesures de bruit et Exploitation de système de repérage de trajectoires

Participation à la CCE et Comité Permanents de CCE de l'aérodrome de Cormeilles pour réduire nuisances.

Points d'attention en 2025 :

Suivi altération de cap sur Courcelles ; projet ADP augmentation aviation d'affaire à 35 tonnes ; travail sur le renforcement de l'arrêté de restriction d'activité de l'aérodrome.

AUX NIVEAUX NATIONAL et EUROPEEN

La DIRAP est membre de la CCE et comité permanent de Roissy depuis 2015.

Travail inter-associatif et stratégies judiciaires et juridiques communes pour la réduction des pollutions sonore et chimiques.

Participation aux travaux de UFCNA (DIRAP au Conseil Administration).

Participation et suivi des projets Aviation Générale.

Points d'attention en 2025 :

Projet descentes douces (2025 ?) ; Etude approche équilibrée Roissy CDG.

Propositions pour un renforcement de l'arrêté de restrictions sur l'aérodrome.

L'arrêté de restriction d'activité actuel de l'aérodrome a été jugé inopérant par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires) car sa rédaction imprécise ne permet pas d'appliquer une sanction à un contrevenant.

L'ACNUSA a recommandé au Préfet du Val d'Oise de revoir l'arrêté datant de 2002 et de l'adapter au contexte environnemental et réglementaire actuel.

Exposé des garanties revendiquées par les populations affectées par les nuisances aériennes

Nos propositions s'inscrivent dans un ensemble d'objectifs devant améliorer la protection des populations.

I.- Les quatre objectifs

1) Protéger le sommeil des populations

2) Préserver la qualité de vie des habitants de la vallée de la Viosne et des alentours

3) Donner une valeur réglementaire aux cartes d'approche

4) Édicter des restrictions particulières pour les appareils particulièrement bruyants

II. - Détail des restrictions et interdictions qu'il conviendrait d'imposer à l'activité aérienne

1. L'activité nocturne

1.-1 Limiter l'horaire d'ouverture de l'aérodrome à la période de 6 heures à 22 heures locales.

1.-2 Interdire les vols VFR et IFR de nuit entre 21h30 et 6h00 et durant la nuit aéronautique, sauf pour motif de sécurité.

2. Restrictions et interdictions imposées à l'activité journalière les samedis, dimanches et jours fériés

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

2^e- Les samedis de 12 à 16 heures et après 20 heures et les dimanches et jours fériés de 15 à 16 heures et après 19 heures, l'aérodrome est interdit à tous aéronefs non basés, et autorisé aux aéronefs basés de classe Calipso A+ et A.

3^e- Sont interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions de classe D selon la classification CALIPSO.

4^e- A l'issue du délai d'un an suivant la publication du nouvel arrêté, seront interdits de vol durant les samedis, dimanches et jours fériés les avions non classés selon la classification CALIPSO.

5^e- Les hélicoptères : Dispositions à définir compte tenu du contexte évolutif.

3.- Restrictions et interdictions imposées à l'activité en général

Tous les aéronefs effectuant des vols à l'atterrissage ou au décollage doivent respecter les circuits de piste publiés ainsi que les consignes d'approche définies dans la documentation aéronautique en vigueur notamment la VAC (Visual Approach Chart).

Ils doivent adopter un régime moteur et une configuration de pas d'hélice visant à limiter les nuisances sonores enregistrées et mesurées selon une échelle de bruit d'urgence.

4. - Restrictions et interdictions imposées en fonction du type d'appareil

4.-1 Masse des appareils

Nous proposons d'interdire au décollage et atterrissage les vols d'aéronefs à motorisation thermique de plus de 12 tonnes.

4.-2 Hélicoptères : Dispositions à définir compte tenu du contexte évolutif

Pour réduire les nuisances restons mobilisés !

L'actualité récente avec le projet Hélicoptères porté par ADP et le « retour » des propositions de supprimer la limite de masse à 17 tonnes pour l'aviation d'affaire, confirme que c'est en restant fortement mobilisés pour défendre les actions permettant de réduire les pollutions sonore et chimiques de l'activité aérienne que nous réussirons ensemble à maintenir le cadre de vie que nous avons choisi.

Au niveau local, **il est indispensable d'encadrer réglementairement de façon plus stricte l'activité de l'aérodrome** car la réglementation nationale est indigente.

Cette décision n'empêche pas la mise en œuvre d'actions correctives volontaires avec les usagers.

Pour réduire les pollutions et réduire l'incidence sur le climat, le plafonnement de l'activité et la réduction importante des vols de nuit de l'aéroport de Roissy/CDG sont nécessaires comme déjà décidé sur d'autres aéroports européens.

Pour défendre le droit légitime à la préservation de leur environnement et leur cadre de vie, la mobilisation des populations et des élus sera encore déterminante aux côtés de la DIRAP pour faire mettre en place les moyens de maîtrise des nuisances.

La DIRAP remercie la population et les élus pour leur soutien passé et futur.

Le président



Le secrétaire



SOUTENEZ NOTRE ACTION

BULLETTIN D'ADHESION

Nom: -----

Prénom :-----

Adresse:-----

Téléphone :-----

E mail :-----

MONTANT DE LA COTISATION : 10 € (5€ sans emploi), 30 € Associations
par chèque à l'adresse : DIRAP–Rosine BUTEUX 10 rue Jean Perrin 95450 ABLEIGES
par virement : IBAN : FR09 2004 1010 1245 0634 3P03 393

Seriez-vous volontaire pour la distribution de tracts ?:

Voudriez-vous rejoindre le conseil d'administration ?:

COUPON A CONSERVER PAR L'ADHERENT : ADHESION DIRAP année :

NOM :

PRENOM :

Cotisation : date