

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

Lundi 13 novembre 2017

Ordre du jour

- Approbation du PV de synthèse de la CCE du 23 janvier 2017.....	3
- Bilan de l'activité de l'aérodrome depuis la dernière CCE.....	4
- Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus.....	9
- Suivi radar des trajectoires d'appareils équipés du système "Flarm"	20
- Questions diverses	
. Limitation environnementale à 17 tonnes (point sur les travaux de mesure du laboratoire d'ADP, point d'avancement sur les contacts bilatéraux entre ADP et les associations).....	30
. Complément de la carte pédagogique.....	35

La séance est ouverte à 18 heures 15 sous la présidence de M. Daniel BARNIER, Secrétaire général de la préfecture du Val-d'Oise.

M. LE PRESIDENT.- Le quorum est atteint.

Bonsoir à tous ! Désolé pour ce dysfonctionnement de notre système de vidéo-projection, on va essayer de le réparer pendant la séance, ce qui nous permettra de commencer à l'heure.

Je vous propose de commencer l'ordre du jour.

- Approbation du PV de synthèse de la CCE du 23 janvier 2017

M. LE PRESIDENT.- Nous essayons de tenir un rythme annuel, cela fera deux CCE pour 2017.

Y a-t-il des observations, des demandes d'ajout ou de modification sur ce PV ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Bonjour, j'ai des modifications pour la DIRAP, sur la présentation qu'avait faite la DIRAP. En page 7 du compte rendu, il est écrit au milieu de la page :

. En conséquence, la DIRAP demande que le bruit des avions futurs soit mesuré en situation locale et non simplement par certification et que les caractéristiques acoustiques des avions futurs soient communiquées en "marge de bruit".

Il faut remplacer la fin de la phrase par : "et que les caractéristiques acoustiques des avions futurs permettant de calculer la marge de bruit soient communiquées."

Pourquoi ? Parce que la marge de bruit, c'est un chiffre qui caractérise le bruit des avions et pour la calculer, il faut certaines autres informations détaillées comme le bruit fait à telle distance, etc.

Et plus bas :

- Craignant une augmentation des nuisances de nuit avec le développement de l'aviation d'affaires, la DIRAP demande une interdiction de l'activité d'affaires de nuit (comme à Cannes-Mandelieu) ou une limitation du trafic nocturne aux avions particulièrement silencieux.

Nous n'avons pas du tout dit la fin de la phrase et nous ne faisons pas du tout cette demande. On arrête la phrase après "Cannes-Mandelieu". Nous n'avons pas évoqué d'avoir une activité de nuit avec des avions particulièrement silencieux.

M. LE PRESIDENT.- Nous prenons acte par sténotypie de tout ce qui peut être dit par les uns et par les autres. Simplement pour la clarté des débats, si vous estimez ne pas l'avoir dit, très bien, on va le retirer.

Quant à la première remarque, je pense qu'on pouvait comprendre de la manière dont c'était rédigé la même chose que vous venez d'évoquer. Mais bon, si votre formulation vous paraît plus claire, pas de souci.

Y a-t-il d'autres observations ?

M. BUTEUX (DIRAP).- J'aurai une autre requête : j'avais transmis par mail une correction sur le compte rendu du comité permanent du mois de novembre. Je ne vois pas où est stipulée cette modification. Elle avait une importance par rapport à la suite des travaux, en particulier ce que devait faire la DGAC.

J'ai envoyé, à Juliette MALINGRE, un mail le 11 janvier 2017. Je ne vais pas tout relire ici. Si vous ne le retrouvez pas, je vous renverrai le mail.

Dans le compte rendu du Comité permanent, il est indiqué que M. BUTEUX, c'est-à-dire la DIRAP, accepte que la carte VAC ne soit pas modifiée avec l'altération de cap et que je réitérerai la demande si le complément de symbolisation des serres sur la carte VAC n'est pas satisfaisante pour améliorer le respect des circuits.

En fait, il est écrit sur le document que nous avons demandé à ce qu'il n'y ait pas de modification de la carte VAC alors qu'en fait nous avons demandé qu'il y ait une modification de la carte VAC qui permet aux pilotes de se repérer sur l'aérodrome en indiquant sur la carte maintenant les serres de chez Truffaut pour simplifier parce que c'était un repère complémentaire qui avait été désigné à la fois par les pilotes et également par ADP comme un point caractéristique intéressant.

On a demandé à faire cette modification. En revanche, nous n'avons pas demandé de faire une modification du circuit avec une altération de cap parce qu'on a admis qu'effectivement il fallait attendre un certain délai d'utilisation des cartes VAC avec cette modification de positionnement des serres avant de décider de faire une modification plus importante.

Je renverrai le mail.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. Nous avons noté à ce procès-verbal-là pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté. Nous reprendrons une fois le mail arrivé. Merci.

Y a-t-il d'autres demandes de modification, de précision ? (*plus de demande*)

Le PV de synthèse de la CCE du 23 janvier 2017 est approuvé sous réserve de ces modifications.

Merci beaucoup. Je vous propose de poursuivre.

- Bilan de l'activité de l'aérodrome depuis la dernière CCE

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Normalement, il y avait un support PowerPoint mais on va commencer sans.

Sur l'activité depuis l'année dernière jusqu'à septembre 2017, ce que vous pourriez voir sur les slides, c'est une activité fortement saisonnière, une année 2016 qui avait marqué un bas historique avec 36 761 mouvements. Pour l'instant, depuis le début de l'année 2017, plutôt une hausse mais essentiellement portée par un début d'année 2016 qui avait été fortement marqué par une baisse du trafic alors qu'en 2017 on rejoint des niveaux normaux.

En activité annuelle, comme je vous le disais, une année 2016 qui vient frapper un bas à 36 761 avec une baisse de 9,6 % du trafic par rapport à 2015. 2015 qui avait déjà vu une baisse de 19,9 % du trafic par rapport à 2014.

Pour rappel, depuis la fermeture du Point de Passage Frontalier PPF à Pontoise, le trafic a quasiment été divisé par 2 puisqu'il était de 69 000 mouvements en 2011 et de 36 700 mouvements en 2016.

En dernière slide, pour l'instant à date en 2017, on a une croissance d'environ 15 % du trafic par rapport à 2016 mais, comme je le disais, essentiellement portée par les trois premiers mois de l'année puisque, sur la saison haute de l'activité, juin, juillet, août et septembre, on avait une activité légèrement inférieure à 2016 alors que le début de l'année était beaucoup plus fort.

Aujourd'hui, en septembre 2017, on a pour l'instant 31 642 mouvements à Pontoise depuis janvier.

M. BUTEUX (DIRAP).- A la même période, on en avait combien l'année dernière ?

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- 27 400.

M. BUTEUX (DIRAP).- Donc on a 31 000 par rapport à 27 000.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- C'est cela, une croissance de 15,4 % pour l'instant.

M. LE PRESIDENT.- Pouvez-vous rappeler pourquoi la hausse était concentrée sur la première partie de l'année ? C'est lié à quel événement ?

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Je n'étais pas là mais il semblerait que ce soit le 1^{er} trimestre 2016 qui était particulièrement bas puisque, par exemple, sur le mois de janvier 2017, on a eu un trafic supérieur de 46 % par rapport à 2016, en février on a eu une croissance de 125 %.

M. PARIZOT (Groupe ADP).- La météo !

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- La météo du 1^{er} trimestre 2016 devait être catastrophique. Et le trafic du mois de mars a été seulement de 1 000 mouvements en 2016 et de 4 100 mouvements de 2017.

La différence est exclusivement sur les trois premiers mois de l'année. Depuis, c'est stable, voire en légère décroissance.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Y a-t-il des questions ou observations sur cette présentation d'activité et du trafic ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Sur la slide, il y a l'information de l'activité aviation légère, aviation VFR, IFR, etc. ?

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Il y a le distinguo IFR et VFR sur les slides, oui. Voulez-vous les chiffres ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de faire des copies puisqu'on est en train d'en faire pour les chevelus, parce que des chevelus sans carte franchement cela ne sert à rien.

(La séance est suspendue quelques minutes le temps de faire des copies de la présentation du Groupe ADP du trafic de l'aérodrome – Distribution du document aux membres de la CCE)

On va vous donner tous les documents papier que vous auriez dû avoir par visio mais l'essentiel est que la commission soit informée et ait les éléments d'appréciation.

Après avoir pris connaissance des documents, est-ce que les uns et les autres membres de la Commission avez des questions ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Est-ce qu'on va avoir des informations qui étaient demandées la dernière fois et qu'on avait habituellement qui sont le pourcentage des tours de piste ? On avait les avions qui sont en tour de piste par rapport à l'ensemble de tout ce qui est en VFR.

M. LE PRESIDENT.- C'était la DGAC ou ADP ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Je ne sais pas !

Pourquoi posons-nous la question ? C'est pour apprécier l'activité et parce que, lorsqu'on discute des problématiques en particulier de respect de tour de piste, les usagers nous ont dit plusieurs fois : "mais vous savez, il n'y a pas que les aéro-clubs et les gens qui sont basés sur l'aérodrome qui font des tours de piste, souvent cela peut être d'autres personnes qui sont extérieures à l'aérodrome, qui ne sont pas basées".

A partir du moment où on fait des efforts, en particulier des associations de pilotes locales font des efforts pour faire en sorte de faire respecter les tours de piste, c'est important de repérer le pourcentage de tours de piste qui est réalisé par ceux qui viennent de l'extérieur.

On avait demandé cette information la dernière fois. On l'avait avant et on ne l'a pas eue la dernière fois, on l'avait demandée.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BOUNIOL, vous n'avez pas l'information ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Je n'ai pas souvenir de cette demande.

M. BUTEUX (DIRAP).- Elle est même au compte rendu.

M. BOUNIOL (DGAC).- Je pourrai vous indiquer sur les dates que vous avez demandées si ce sont des avions basés ou non basés sans aller très loin mais je n'avais pas souvenir de cette demande.

De manière générale, l'activité sur les terrains d'aviation générale en Ile-de-France normalement le volume de tours de piste est compris entre 35 et 45 % de l'activité totale.

M. BUTEUX (DIRAP).- Merci pour cette information mais on l'a déjà. On voudrait avoir l'information un peu plus détaillée parce que, de façon pratique, on voit qu'on peut en avoir besoin à partir du moment où on fait des demandes particulières notamment sur les modifications de carte VAC.

La demande était bien indiquée même dans le compte rendu restreint que je viens de corriger là maintenant.

M. LE PRESIDENT.- On sait que, sur les chevelus, les associations demandent certains jours parce que c'est très lourd en termes de charge de travail mais la DGAC le fait. La question de M. BUTEUX se traite comment ? Il y a des traces informatiques quelque part ? Je vous pose la question naïvement mais il faut que quelqu'un fasse le naïf de service.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- En ce qui concerne les chiffres que l'on transmet, on transmet un nombre de mouvements, un décollage ou un atterrissage. Après, ce que fait l'avion entre le décollage et l'atterrissage, dans notre base, on n'a pas cette information. Je ne sais pas d'où elle venait si vous dites qu'elle était donnée dans les commissions précédentes, je ne peux pas juger, je ne l'ai pas vue.

En tout cas, nous avons essentiellement des chiffres de décollage et d'atterrissage, pas des chiffres de tours de piste, en ce qui concerne Aéroports de Paris.

M. BUTEUX (DIRAP).- Dans le compte rendu de la dernière CCE, il est indiqué en page 4 : "L'analyse de la répartition des activités montre que 69,4 % des mouvements sont effectués par des aéronefs basés sur la plateforme. Les tours de piste représentent 46 % de l'activité de la plateforme en 2016." Si on demande à la personne qui a fait la présentation l'année dernière...

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Les aéronefs basés, on peut répondre puisqu'on a les immatriculations des décollages et des atterrissages. Après, sur l'évaluation des tours de piste, je ne sais pas.

M. LE PRESIDENT.- Quel est le lien entre tours de piste et aéronefs basés ? C'est directement corrélé ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Non. Dans l'activité dite VFR, c'est-à-dire vol à vue, vous avez l'ensemble des tours de piste plus les avions qui ne font pas forcément des tours de piste mais qui passent par l'aérodrome. On a appelé cela des avions légers pour simplifier. Une grande partie de ces vols sont des tours de piste. Et la problématique principale au niveau des riverains, c'est le respect des tours de piste.

A partir du moment où, dans le passé, on nous a dit : "mais vous savez que les tours de piste, nous localement, on fait tout pour les respecter, mais les pilotes qui viennent d'ailleurs et qui viennent faire des tours de piste chez nous, eux ne respectent pas forcément les tours de piste", si on veut être efficace dans le fait de régler les problèmes de "mauvais coucheurs", je dirai, par rapport au respect des tours de piste, il faut savoir sur quoi on peut agir.

Tout simplement parce que cette information existe puisque la dernière fois elle a été donnée. Il faut simplement voir qui avait cette information et qui peut la donner. Et encore une fois de façon très utile, nous ce qu'on veut savoir c'est pour faire en sorte d'agir auprès de qui on peut agir.

M. LE PRESIDENT.- Je suis incapable de donner la réponse sur ce 69 %.

M. BUTEUX (DIRAP).- Si vous n'avez pas la réponse ici, qu'on note pour la prochaine fois qu'on puisse avoir cette information.

M. LE PRESIDENT.- On l'a donnée une année, semble-t-il.

M. BOUNIOL (DGAC).- Ces chiffres-là ne peuvent pas venir de la DGAC, on n'a pas ce genre d'information.

M. LE PRESIDENT.- Il y a un mystère !

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Cela devait être un estimatif qui a été transmis.

M. LE PRESIDENT.- Peut-être que dans le cadre d'une approche estimative un peu brute, ce chiffre était donné comme vraisemblable mais je ne sais pas.

Ce n'est pas tout à fait le chiffre que vous avez donné 69 %, vous étiez à moins vous.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- 69 % c'est le nombre d'avions basés.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Alors que c'était 46 % qui était évoqué. M. BOUNIOL parlait entre 35 et 45 %.

M. BUTEUX (DIRAP).- Les mouvements des basés, c'est combien ?

M. BOUNIOL (DGAC).- J'ai dit que l'activité des tours de piste sur les terrains d'aviation générale représente entre 35 et 45 %. L'activité des basés par rapport à l'activité des non basés, on n'a pas ce genre de base de données côté DGAC. Je pense que cela vient d'Aéroports de Paris.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Chez Aéroports de Paris, on essaie de croiser les immatriculations des avions basés et les immatriculations qu'on a dans les bases de données. Là, pour 2016, je n'ai pas les chiffres dans cette présentation. On pourra revenir vers vous avec des chiffres d'avions basés qui, comme vous l'avez dit, ne sont pas les chiffres des tours de piste.

M. LE PRESIDENT.- On peut peut-être convenir que les éléments seront transmis avec le PV de la réunion en complément puisque vous les avez, ADP, si je comprends bien ?

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- On ne les a pas directement, il s'agit de croiser des bases.

M. LIMARE (DGAC).- Il faut aller jusqu'au traitement manuel du strip.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce que je vous propose, parce qu'on n'a pas des exigences qui devraient demander un travail énorme, il faut bien voir l'objectif que l'on a : l'objectif c'est avoir des informations qui permettent de repérer d'une année sur l'autre comment évoluent les choses pour que, lorsqu'on demande de faire telle ou telle amélioration, on ne dise pas : "mais non ce n'est pas moi, c'est les autres". C'est cela dont on a besoin. Je vous propose, comme l'année dernière et les années précédentes, on avait eu l'information, faites le point en interne si c'est possible d'information et du travail que cela représente d'avoir l'information et dites-le nous. Pas à la prochaine CCE mais par mail.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- L'information va forcément nécessiter du travail puisqu'il n'y a aucun traitement de ces données qui soit automatique ou automatisé.

C'est l'analyse des 36 000 strips qui nous viennent de la tour. C'est un travail fastidieux.

M. MATEOS (Montgeroult).- Cela peut être réalisable, vous le faisiez avant ! Il y a quelqu'un qui le faisait.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Le fait que ce soit fastidieux ne veut pas dire que c'est impossible à faire, Monsieur. Je ne peux pas vous dire que c'est quelque chose de simple, c'est tout. Après, que quelqu'un l'ait déjà fait par le passé, effectivement cela peut être jusqu'à une semaine de travail pour une personne pour tout éprouver et tout identifier, cela va être beaucoup de travail. C'est tout ce que je dis.

M. BOUILLON (DIRAP).- Vous n'avez pas un système automatique qui permet justement de facturer les taxes d'atterrissage aux avions non basés ? Je pense qu'il y a bien un système automatique pour cette partie de facturation.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Il y a plusieurs choses entre les avions basés et les redevances. Les redevances sont les mêmes pour tout le monde.

M. BOUILLON (DIRAP).- Avec la redevance, il y a peut-être des informations à retrouver.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- La redevance ne sépare pas les basés des non basés.

M. BUTEUX (DIRAP).- Je vous propose de poursuivre. Vous avez compris notre demande : on voudrait connaître les basés et les non basés et sur les tours de piste.

M. LE PRESIDENT.- C'est bien noté. ADP essaiera de faire au mieux mais je constate effectivement que l'année dernière ces chiffres avaient été donnés. Peut-être qu'on peut faire par sondage, ou je ne sais pas, mais c'est un élément d'information.

On a distribué les tableaux d'activité, vous avez pu en prendre connaissance. Y a-t-il d'autres questions ? *(pas d'autre question)*

Je vous propose de passer au bilan dépersonnalisé des réclamations et la présentation des chevelus.

- Bilan dépersonnalisé des réclamations et présentation des chevelus

M. LE PRESIDENT.- Je suis désolé pour ce dysfonctionnement technique mais Mme MALINGRE va vous donner tous les documents sur les chevelus. On peut peut-être parler de manière orale des réclamations et, ensuite, pour la présentation des chevelus, il faudra qu'on ait les cartes, sinon ce serait sans intérêt.

M. BOUNIOL (DGAC).- Cela va être un peu compliqué.

Le bilan des réclamations sur l'année 2017 : depuis la dernière CCE, on a eu 5 réclamations dont 3 qui étaient liées directement aux vols à sensation.

C'était surtout concentré en début d'année.

On a eu 3 plaintes au mois de mars : le 11 mars, le 12 mars et le 28 mars.

Le 11 mars, cela concernait la commune d'Us. On a trouvé effectivement des traces d'aéronefs qui survolaient la commune entre une hauteur de 900 pieds et 1 200 pieds.

On a eu une seconde plainte pour le 12 mars toujours sur la commune d'Us où là, en revanche, on n'a trouvé aucune trace de survol de la commune. L'heure était très précise, peut-être était-elle trop précise. On a regardé cinq minutes avant et cinq minutes après mais on ne trouve rien.

Et on a eu ensuite une plainte pour le 28 mars sur Ableiges sur deux bimoteurs qui étaient en dehors du circuit d'aérodrome. Effectivement, ils sont en dehors du circuit d'aérodrome mais a priori ils survolent juste l'extrémité sud-est d'Ableiges. Ils sont effectivement bien en dehors de la trajectoire. Ils ont pris le golf comme itinéraire de sortie pour une raison qu'on ne connaît pas.

Ensuite, les réclamations qu'on a eues, c'était sur les vols à sensation sur le L39 et le Fouga que je vous montrerai tout à l'heure si on arrive à projeter les slides, c'était à la fin du mois d'août sur le 26 août.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous avons transmis une réclamation le 6 janvier sur Ableiges, la circulation d'un avion qui était vraiment en dehors des tours de piste à 16h26. Vous devriez avoir reçu un mail à ces environs-là. Il était peut-être adressé à M. BOUNIOL et pas forcément à l'adresse classique parce qu'à l'époque, on n'avait pas eu confirmation de l'effectivité de cette adresse puisque c'était juste avant la CCE.

M. BOUNIOL (DGAC).- S'il m'était adressé, je le trouverai sans souci.

Vous dites le 6 janvier...

M. BUTEUX (DIRAP).- Oui. A 16h35.

En attendant, je peux lire le mail : "Dans la série des indisciplines notoires, je vous signale qu'un avion a priori léger avec lampe clignotante au bout des ailes a survolé Ableiges au-dessus de la Résidence du Château et a viré vers l'aérodrome en coupant à l'est de Cormeilles ce 6 janvier à 16h26."

M. BOUNIOL (DGAC).- Exact ! Je l'ai retrouvé. A priori, je n'ai pas eu de réponse à ma demande d'explication. Je le note et je vous ferai parvenir la réponse. On va regarder le chevelu, on va le chercher.

Oui, effectivement, vous me l'avez envoyé le 6 janvier à 16h35.

M. BUTEUX (DIRAP).- Il y a une autre réclamation pour le 11 mars mais c'est un mail qui a été envoyé à environnement-idf. Ce mail a été envoyé le 21 mars. Je le lis : "Bonjour. Je signale un non-respect flagrant de circuit le 11 mars à 16h52 au-dessus du jardin du 12 rue Jean-Perrin à Ableiges. Merci de m'indiquer s'il a bien été repéré par vos services".

Et, bien sûr, nous avons des réclamations au mois de juin et au mois d'août en particulier pour les vols à sensation autour de Génicourt en particulier.

Je fais ce point tout simplement parce que, la dernière fois, dans le compte rendu, j'ai lu qu'on disait que vous aviez reçu peu de réclamations. C'était quatre réclamations simplement la fois dernière. Cette fois-ci, c'est la même chose.

Je ne dis pas que c'est un fait exprès, je dis simplement que si on veut essayer de résoudre les problèmes de dysfonctionnement et les problèmes de nuisance, on a déjà admis entre nous qu'il ne fallait pas vous arroser de réclamations alors qu'en fait on n'était pas sûr que l'avion était bien à tel endroit, il fallait choisir des réclamations pour lesquelles il y avait une position où l'écart était flagrant.

M. LE PRESIDENT.- Je me souviens, oui.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous, on essaie de faire cela. C'est pour cela qu'il y a relativement peu de réclamations qui vous arrivent. Mais si en face, malheureusement, pour des tas de raisons, les réclamations ne sont pas traitées parce que là, ce que j'ai noté, c'est que vous aviez reçu des réclamations, certaines vous ne les avez pas reçues, certaines vous attendez des réponses, etc.

On voudrait savoir si les réclamations que l'on fait indiquent bien qu'il y a, de façon flagrante, quelque chose d'anormal, une situation anormale qui mérite une action de façon à ce que la personne qui a créé cette action ait une information pour dire maintenant : ce que tu as fait, ce n'est pas normal, etc.

Voilà ce qu'on demande tout simplement.

M. BOUNIOL (DGAC).- Je vous montrerai tout à l'heure sur les réclamations que vous avez faites. Je suis tout à fait d'accord avec vous, on a mis cela en place, cela a pris un peu de temps parce qu'en plus on a des gens qui partent et qui ne sont pas remplacés tout de suite. J'assume tout à fait qu'on n'a pas été performant cette année. Je vais regarder cela et je les fournirai très rapidement.

M. BUTEUX (DIRAP).- Encore une fois, quitte à me répéter, l'objectif n'est pas que ce soit toutes les réclamations mais quand on note des cas flagrants, on vous les envoie et derrière c'est pour voir ce qu'on peut en faire. On a admis qu'à partir du moment où on nourrit des actions un peu sévères vis-à-vis de certains qui, de façon flagrante, ne respectaient pas, ce serait peut-être une façon de communiquer vis-à-vis des autres que : ceux qui respectent c'est bien et ceux qui ne respectent pas, à ce moment-là, il risque de leur arriver des problèmes.

M. LE PRESIDENT.- ADP a eu des mouvements de personnel sur tous ces sujets-là qui n'ont sans doute pas facilité la continuité mais je prends acte de votre demande, il faut qu'on réponde à la DIRAP, à M. BUTEUX.

M. MATEOS (Montgeroult).- J'ai une question en complément de ce qu'a dit M. BUTEUX. Typiquement, les vols à sensation qui reviennent fréquemment, est-ce qu'il y a quelque chose qui est fait vis-à-vis de la société ou vis-à-vis des pilotes ou c'est peine perdue ?

M. BOUNIOL (DGAC).- J'ai adressé un courrier aux dirigeants responsables des deux sociétés, il y a une société dont l'avion est basé à Pontoise et une autre qui opère régulièrement à Pontoise, pour leur rappeler la sensibilité du site et leur demander de respecter les tours de piste. D'ailleurs j'ai eu une réponse du chef pilote comme quoi c'était bien pris en compte et que c'était notifié à ses pilotes.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des journées qui se déroulent une fois par an ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Non, c'est une activité qui est là.

M. LE PRESIDENT.- C'est une activité pérenne, d'accord.

M. BUTEUX (DIRAP).- J'ai noté ce jour pendant que je préparais cette réunion à 14h43 au-dessus d'Ableiges, il y a un jet très bruyant qui est passé juste au-dessus d'Ableiges. Je ne pense pas que ce soit un avion d'affaires, habituellement ils ne passent pas du tout là. Je pense que c'est un avion à sensation qui est de nouveau passé.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce que vous appelez "avion à sensation" ? Les baptêmes de l'air ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Les spécialistes pourront le dire. Ce sont des anciens avions de guerre ou de chasse, je ne sais pas comment on appelle cela.

M. BOUNIOL (DGAC).- Soit c'est un Fouga Magister, soit c'est un L39.

M. LE PRESIDENT.- Le Fouga dont on parle régulièrement est basé sur Corneilles ou pas ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Non, c'est une société qui opère ponctuellement sur Pontoise. Ils en ont plusieurs et il y en a un qui est assez régulièrement basé à Pontoise, d'après ce que je crois savoir.

M. METAIS (Génicourt).- Qui a autorisé ces vols à sensation ? Pourquoi les communes n'ont pas été prévenues préalablement ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Les vols à sensation, il y a deux aspects.

Il y a l'aspect technique, à savoir que les sociétés doivent se déclarer et là c'est surtout un aspect sécurité, c'est-à-dire que la DGAC s'assure que la société techniquement est sérieuse et qu'on ne laisse pas monter des gens dedans avec un risque qui serait important. Et également pour les gens qui sont en-dessous. C'est l'aspect technique.

Après, l'aérodrome de Pontoise est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, à savoir que la limitation qu'il y a c'est 17 tonnes. A partir du moment où la machine fait moins de 17 tonnes, côté DGAC, on n'a pas de pouvoir réglementaire de les autoriser ou de les interdire.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ces précisions.

Y a-t-il d'autres questions ?

M. HENRIQUE (Amis du Vexin).- Une question concernant le bruit des avions. Quand quelqu'un porte plainte parce qu'un avion fait du bruit, il pourrait peut-être donner un signalement en disant : "c'est un avion à ailes hautes" dans ce cas-là c'est un Cessna, "c'est un avion à ailes basses", c'est un Jodel ou quelque chose comme cela, et est-ce qu'il y a un train sorti ? Si c'est un train fixe sorti, on sait que c'est un Jodel à ailes basses ou un Cessna. Il faut un peu d'informations supplémentaires pour savoir quel est l'avion qui est passé bas sur la maison de M. Dupont ou de M. Durand.

Concernant les tours de piste, il y a quelque chose qui serait très simple à faire. Vous mettez autour du cou de votre pilote un GPS enregistreur (*en montrant un GPS*). C'est quelque chose qui est utilisé par les randonneurs. Vous mettez ça autour de votre cou, cela coûte 35 ou 40 €, et vous avez votre trajectoire enregistrée.

Cela permet à l'instructeur qui instruit l'élève pilote de voir si son élève a bien fait le tour de piste sans tricher. S'il n'a pas été pris par le vent de travers et qu'il a dérapé de 200 ou 300 mètres à droite ou à gauche.

Le jeune pilote qui rentre avec cela autour du cou, il met dans un PC et on va voir la trajectoire par rapport au tour de piste idéal.

Le chevelu que vous allez nous présenter tous les ans, tout le monde discute sur le chevelu, le chevelu est anonyme alors que cela, c'est personnalisé. Il y a l'heure, l'altitude, la longitude, la latitude... vous avez toutes les informations dedans. Cela permet aux instructeurs de voir si le pilote ne perd pas l'altitude dans un virage, s'il suit bien en vent arrière la bonne trajectoire, etc.

Concernant le bruit, on avait évoqué il y a deux, trois ou quatre ans l'espoir de l'avion électrique. Vous savez qu'il y a un avion électrique qui a été fabriqué par l'Aérospatiale à une époque. C'est un avion qui marche avec deux turbines, qui a une petite autonomie. Pour faire de l'école, c'est l'avion idéal. Il était envisagé d'en faire voler un le jour du fameux meeting qui se produit tous les ans à Cormeilles. Ce serait intéressant de revoir combien cela coûte de l'heure cet avion électrique parce que là on résoudrait tous les problèmes de bruit.

M. LE PRESIDENT.- Merci. On peut peut-être commencer par l'avion électrique. Je ne sais pas qui a les éléments de réponse.

M. BOUNIOL (DGAC).- L'avion électrique, c'est effectivement une piste qui est suivie avec intérêt au plus haut niveau de l'Etat puisque c'est un des projets pour la nouvelle France. Clairement, lors du dernier salon du Bourget, il y a eu un protocole qui a été signé entre la DGAC et la Fédération Française Aéronautique pour justement acheter des avions de ce type-là et les expérimenter parce que cela va entraîner une modification très importante. Aujourd'hui, par exemple la réglementation prévoit que vous devez décoller avec une certaine quantité de carburant. Le carburant est une donnée qui est importante dans le vol. Quand vous avez l'électricité, c'est la batterie et, je ne veux pas faire un cours d'électricité et puis d'ailleurs j'en suis bien incapable mais c'est un domaine qui est assez sensible, ce n'est pas une ligne droite la courbe de charge d'une batterie. Il y a tout ce travail à faire.

Il faut également qu'on définisse des objectifs de formation par rapport à la formation actuelle qui est basée sur des avions avec moteur thermique. Tout ce travail est en cours. Normalement, le premier avion de ce type qui devrait arriver en France devrait être à Toussus-le-Noble et normalement c'est au début 2018.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Il y a aussi le temps de recharge. L'avion fait 2 heures de vol et ensuite il y a le temps de recharge. Le temps de recharge est assez long. On connaît le sujet. Peut-être qu'il y aura un jour un modèle où on change carrément la batterie qui est juste sous l'avion parce que là on résout tous les problèmes de bruit.

Personnellement, j'ai assisté tout à fait au début de la fameuse DIRAP à une réunion à Vigny où on a découvert un véritable problème. C'est un avion qui passait à la verticale d'une petite maison parce que le pilote avait dérivé, n'avait pas parfaitement fait son tour de piste. Il passait régulièrement sur une maison et cela gênait les gens. Tout est parti de là. Tout est parti de cette gêne d'une, deux ou trois personnes qui étaient gênées par les avions qui passaient à la verticale de leur maison sans respecter le tour de piste.

Après on a amplifié. Après, on critique tous les gros avions, les petits avions et on devient anti-avions !

On s'aperçoit que le trafic diminue mais en fait l'importance du trafic est due essentiellement aux petits avions. Les gros avions qui volent en IFR, il y en a très peu et sur votre document on en trouve très peu alors qu'il y a beaucoup de tours de piste avec des petits avions. Le problème ce sont les petits avions.

Sur le respect de la trajectoire, pourquoi ne pas équiper chaque pilote ou chaque avion d'un GPS enregistreur ? Et là vous saurez où il est passé et à quelle heure il est passé.

M. LE PRESIDENT.- Alors ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Je laisse les usagers répondre.

M. LE PRESIDENT.- Oui, c'est vrai que c'est plutôt la partie usagers et pilotes.

M. MARCHAIS (Ecole PAF).- Est-ce réglementaire ? C'est une question réglementaire. Si l'administration oblige les pilotes à avoir un truc autour du cou pour enregistrer leurs vols, oui on y viendra mais cela n'a aucun sens. On a la même chose pour la voiture et puis vous êtes fliqués du matin au soir. Après, on est dans un autre domaine.

M. BATARD (DIRAP).- On est fliqué !

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Si vous voulez vous renseigner là-dessus, il suffit d'aller à Chérence, au bout du Vexin, où il y a des planeurs, ils ont tous un GPS enregistreur. Ils sont tous équipés parce que cela leur permet de savoir où ils sont passés.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Ce n'est absolument pas le même problème. Ils ont des Flarm. C'est un système de GPS qui est fait parce que les planeurs, par curiosité, ne sont pas comme les avions à aller à gauche à droite pour aller à tel endroit, ils vont d'une pompe à une autre. Il y a certain nombre d'accidents de planeurs qui ne sont jamais des accidents à l'atterrissage mais qui sont des accidents parce qu'ils tournent dans des endroits extrêmement rétrécis sous un nuage et où ils ne se voient pas. Et donc pour avoir cette sécurité, ils ont ce système mais qui est un système entre eux pour se voir, qui n'est absolument pas le système qui correspond aux avions.

D'ailleurs, il y a un aérodrome où ils ont essayé le Flarm et où cela ne marchait pas du tout, c'était à Saint-Cyr. Ils ont essayé pour les avions.

Mais le Flarm est quelque chose qui est pour les planeurs, qui est très bien pour les planeurs parce que cela correspond à leurs besoins mais qui ne correspond absolument pas à ce que vous souhaitez. C'est fait pour des planeurs qui tournent.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- La technologie que décrit Monsieur existe, elle s'appelle l'ADS-B, elle est obligatoire à partir de 2018 sur tout le continent américain, elle n'a pas été retenue dans la réglementation européenne. C'est aussi simple que cela.

M. LE PRESIDENT.- La réponse est précise.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- Le Flarm participe à l'ADS-B.

M. LE PRESIDENT.- On aura un point à l'ordre du jour sur le Flarm tout à l'heure.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- Ce n'est pas retenu dans la réglementation.

M. LE PRESIDENT.- Evidemment, on ne peut que s'en tenir à la réglementation qui est européenne ou communautaire sur tous ces sujets. Ce n'est pas simplement la France qui est questionnée.

Nous passons aux chevelus. Ils vous ont été donnés par voie papier. Je suis désolé encore une fois de ce petit dysfonctionnement ce soir. Néanmoins vous avez normalement tout ce qu'on aurait dû vous présenter et vous l'avez en couleur.

Est-ce que vous avez des questions ? C'est présenté par journée demandée par les associations j'imagine.

M. BOUNIOL (DGAC).- La DIRAP nous avait fait une demande, on nous avait demandé plusieurs jours.

Sur la piste 12/30, on nous avait demandé le 19 février, le 17 mars, le 13 avril et le 25 juin.

Sur la piste 05/23, les 8 et 23 mars et le 13 septembre.

Et on nous avait demandé pour des avions bruyants le 26 août.

On a tracé les tours de piste, les communes en orange, les zones de survol à éviter et la DIRAP avait également demandé que les chevelus apparaissent en blanc pour que ce soit plus facilement visible, ce qui a été fait.

Je voudrais juste dire pour commencer que c'est un gros travail pour mes collègues qui s'occupent de cela. On arrive à 7 jours, c'est un cinquantième de l'année. C'est quand même beaucoup de travail.

Jour par jour, on a pris la tranche du sol à 3 000 pieds, vous avez les tours de piste et également les transits qui passent à la verticale.

Pour chaque date, vous avez une première visualisation qui représente l'ensemble du tour de piste. Et ensuite on a fait des zooms sur les communes notamment Génicourt pour la piste 12/30 et Courcelles pour la piste 05/23.

Je ne sais pas si vous avez des questions à poser sur le sujet.

M. METAIS (Génicourt).- Concernant ces chevelus, je voudrais attirer votre attention sur la crédibilité de ces relevés parce que la journée du 19 février, c'est précisément un jour où j'ai joué au tennis pendant deux heures et demie, et je peux vous assurer qu'il n'y a pas qu'un seul avion qui est passé ! Apparemment, il y a un seul chevelu qui est au sud de Génicourt. Je peux vous assurer qu'on a relevé environ 30 à 35 qui sont passés sur Génicourt. Comment expliquez-vous la non visibilité de ces chevelus ? Quelle est l'erreur ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Je ne l'explique pas. Je ne sais pas où est le court de tennis.

M. METAIS (Génicourt).- Il est sous le seul chevelu que vous voyez là, cela passe dans la direction de l'école avec un problème de sécurité permanent. Je peux vous assurer que ce n'est pas un seul avion. On était quatre à jouer et je peux assurer que c'est 30 à 35 avions minimum.

Donc il y a un problème de véracité des courbes. Je mets en doute formellement la véracité des courbes.

M. BOUNIOL (DGAC).- Si vous mettez en doute la véracité des radars de la DGAC...

M. METAIS (Génicourt).- Comment expliquez-vous cet écart ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Je ne sais pas. Ce que je peux vous affirmer pour l'avoir vu sur d'autres terrains et avoir fait l'exercice avec d'autres riverains, c'est que la notion de passage vertical, c'est une notion qui est très subjective.

M. METAIS (Génicourt).- A chaque fois, vous répétez ce sujet. C'est faux. Quand ils nous passent au-dessus, que vous levez la tête, il est bien au-dessus, il n'est pas à 100 mètres. Non, je suis désolé. J'insiste lourdement. Je voudrais que la DIRAP regarde précisément le sujet sur la précision des radars et l'utilisation de ces radars. Il y a vraiment un problème.

Autrement dit, tous les chevelus que vous nous présentez n'ont aucune utilité.

M. LE PRESIDENT.- Dans ma carrière, j'ai présidé un certain nombre de commissions de ce type-là. Il y a des demandes tout à fait légitimes des commissions qui estiment avoir des explications à demander sur tel ou tel chevelu, on essaie de le faire avec nos moyens, c'est normal. La mise en cause fondamentale que vous faites, Monsieur le Maire, de l'honnêteté technique de ces chevelus, c'est la première fois que je l'entends. Y compris dans des commissions avec des enjeux très forts, je ne dis pas que celle-là n'a pas d'enjeu très fort mais vous avez la commission sur Roissy notamment que préside le Préfet ou d'autres, j'ai participé à celle d'Orly, ou d'autres aéroports du sud-francilien, c'est la première fois que j'entends parler d'une non fiabilité des chevelus. Après, on peut effectivement poser des questions par rapport à ces chevelus. Ou alors le système DGAC est défaillant y compris sur Roissy et Orly, ce qui est quand même assez inquiétant mais je ne crois pas.

M. METAIS (Génicourt).- Monsieur le Secrétaire général, je comprends que vous soyez complètement étonné, je vous comprends parfaitement mais je peux vous assurer sur l'honneur qu'il n'est pas passé un seul avion. Il y a un problème soit de relevé, soit de transmission des données. Il y a un problème fondamental. C'est clair et net.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- S'il y avait un problème de chevelu, ce n'est pas dans l'axe de la piste, ils seraient complètement décalés.

M. METAIS (Génicourt).- Là, il n'y a qu'un seul tracé, je suis désolé ! On a joué deux heures et demie, il est passé plus de 35 avions au-dessus de nous ! Donc il y a un problème fondamental.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- Vous n'étiez pas au bon endroit !

M. METAIS (Génicourt).- Il faut creuser ce sujet, il y a un problème. Les autres chevelus, on peut se dire : sont-ils crédibles ou pas ?

M. BATARD (DIRAP).- Pour conforter ce que dit Monsieur, j'ai posté souvent des réclamations sur Us dont j'avais les vidéos, j'avais même l'immatriculation, etc. et on en a retrouvé un tiers à peu près sur les résultats des réclamations. On a retrouvé un tiers de ce que j'avais filmé. Cela fait quarante ans que je filme, je sais quand c'est vertical, quand c'est à 45°.

M. BOUNIOL (DGAC).- Sur des demandes sur la journée, c'est extrêmement simple : on met une butée à minuit 1 jusqu'à 23h59, on part du sol jusqu'à 3 000 pieds et cela sort tout. Il n'y a aucun filtre, il n'y a rien qui a été mis.

M. BATARD (DIRAP).- Je ne mets pas en doute l'honnêteté des résultats.

M. METAIS (Génicourt).- Il y a un problème, je suis désolé.

M. BATARD (DIRAP).- Mais il y a certainement quand même un problème quelque part à ce niveau-là. Si les avions avaient des transpondeurs, nous pourrions faire nos propres relevés à 50 mètres près. Seulement, ce n'est pas dans la réglementation, on peut faire ce qu'on veut.

M. METAIS (Génicourt).- Si on regarde ce chevelu, un avion, c'est rien. Je peux vous assurer, ce n'était pas un. On était quatre et on peut avoir leur témoignage si vous voulez !

Il faut creuser le problème parce que ces cartes ne valent rien si ce n'est pas certifié.

M. BOUNIOL (DGAC).- La façon de creuser le problème, c'est que je vienne avec vous sur trois heures, on regarde et après on fait les chevelus.

M. METAIS (Génicourt).- Si vous ne prévenez pas la plate-forme avant, oui, sans problème, vous pouvez venir ! Cet après-midi c'était le cas.

M. BOUNIOL (DGAC).- Ce n'est pas une histoire de prévenir la plate-forme ou pas, c'est d'avoir une corrélation entre ce qu'on constate et ce que les radars ont vu. Et là on aura une bonne idée.

M. METAIS (Génicourt).- Cet après-midi, ils se sont encore un peu éclatés au-dessus de Génicourt. Je suis désolé, il y a un problème de sécurité fondamental au-dessus de l'école, on vous le répète depuis des années.

Sinon, si on regarde, toujours le 19 février, les chevelus généraux au-dessus de la plate-forme, si j'ai bien compris, la ligne rouge qui est au milieu c'est la ligne théorique des vols des tours de piste ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Oui, c'est la ligne théorique sachant que c'est quelque chose qu'on a tracé.

M. METAIS (Génicourt).- C'est le PEB.

On peut noter que, sur Génicourt, systématiquement, on est à droite de cette ligne. C'est-à-dire qu'on longe le village au lieu de longer les silos, qui est la ligne théorique. C'est quand même intéressant de voir qu'ici, il n'y en a pratiquement aucun qui respecte cette ligne théorique. Et c'est vrai, c'est ce qui se passe. Ils ne respectent rien mais c'est le mieux. Le pire c'est quand ils passent sur Génicourt, et ce qui est à 20 % la plupart du temps.

Quand ce sont des petits aéronefs, ils passent sur la ligne théorique et quand ce sont des biréacteurs c'est systématiquement Génicourt et l'école.

On peut voir ici que le circuit de piste n'est pas respecté majoritairement. Vous êtes d'accord ?

M. BOUNIOL (DGAC).- On peut voir qu'il y a une dispersion par rapport à la trace du tour de piste.

M. METAIS (Génicourt).- D'environ 150 mètres.

M. BOUNIOL (DGAC).- Maintenant ce sont des avions légers, ce n'est pas des avions qui sont pilotés au FMS, la précision de pilotage, je laisserai les usagers répondre mais si les pilotes étaient capables avec un avion léger de suivre une trajectoire à 10 mètres près, il n'y aurait pas de CCE, mais ce n'est pas la réalité.

M. METAIS (Génicourt).- Là, ils longent le village au lieu de longer les silos, ils longent le village, c'est-à-dire une différence environ de 150 mètres.

M. BOUNIOL (DGAC).- Oui, c'est ce que vous dites, il y a une différence de 150 mètres.

M. METAIS (Génicourt).- D'appréciation mais seulement c'est sur Génicourt. (*mouvements divers*) 150 mètres, je suis gentil, les silos sont environ à 200-250 mètres facilement.

M. LE PRESIDENT.- Côté pilotes, usagers, confirmez-vous cette appréciation avec les contraintes météorologiques notamment de vent ?

M. MARCHAIS (Ecole Pontoise aéro-formation).- Lorsque la piste 30 est en service, lorsque vous passez en étape de base pour le circuit de la 30, le vent a plutôt tendance à vous jeter sur Génicourt quand vous serrez sur les silos. On se fait déporter par le vent.

M. METAIS (Génicourt).- Il suffit peut-être de s'y prendre avant. Vous savez que le vent effectivement vient d'ouest. Peut-être que vous savez que vous devez vous déporter un peu plus vers l'est ou le nord.

Enfin bon, moi le problème principal aujourd'hui, c'est vraiment la crédibilité du chevelu. Je veux qu'on creuse le sujet, sinon cela ne sert absolument à rien de regarder des cartes qui ne sont pas représentatives. Je suis prêt à vous accueillir à Génicourt si vous voulez quand il y aura un gros trafic sans aucun problème.

M. LE PRESIDENT.- ADP vous avez un correspondant local en charge des relations, c'est vous ?

Mme GRAVIER (Groupe ADP).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- C'est plus une mission DGAC ? Enfin, à voir.

En tout cas, Monsieur le Maire, vous remettez en cause je ne vais pas dire l'histoire aéronautique de notre pays mais enfin un des fondements quand même du travail par radar de la DGAC. Je veux bien qu'il y ait des imperfections. Je ne suis pas ingénieur aéronautique et de très loin, j'ai quand même un peu de mal à croire que les dysfonctionnements que vous évoquez, qui peuvent arriver, soient la règle, et loin de là !

M. METAIS (Génicourt).- Je ne dis pas que c'est volontaire mais il y a un problème à creuser, c'est évident. Je l'ai vu de mes yeux, mes collègues aussi.

M. LE PRESIDENT.- La DGAC nous confirmera l'exactitude de ces mesures qui sont faites par des radars de toute façon.

C'est la première fois que je l'entends. Vous me permettrez d'être assez surpris quand même.

M. LIMARE (DGAC).- Deux mots par rapport à vos propos. Cela m'interpelle effectivement en tant que représentant des services de contrôle puisque, si momentanément, il faudra qu'on refasse une rectification sur la journée donnée, il peut y avoir effectivement certains radars contributeurs majoritaires pour la couverture sur Pontoise qui peuvent être en maintenance, etc. mais de toute façon s'il y avait eu un souci, on l'aurait su et s'il y a un souci, on a aussi une procédure dégradée qui nous permet de travailler sans radar. Mais là, 35 passages dans une période aussi rapprochée, en interne côté service de contrôle, cela m'aurait dit quelque chose.

Manifestement, il faut investiguer, regarder sur cette journée.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que j'allais dire.

M. LIMARE (DGAC).- C'est la première fois que j'entends cette mise en cause dans la mesure où c'est une extraction brute des données qui sont archivées et sans aucun filtrage ou tri.

J'ai noté les journées pour voir si on peut corréliser avec certains éléments parce que les radars effectivement parfois peuvent être en maintenance mais je n'ai pas d'explication et je ne comprends pas la remarque que vous avez faite.

J'en prends bonne note pour recroiser en interne chez nous.

M. METAIS (Génicourt).- Je peux même vous donner les horaires parce qu'on a joué à partir de 15 heures environ et on a joué 2 heures 30. Vous pouvez regarder cette période précisément.

M. LIMARE (DGAC).- On verra sur la journée.

M. LE PRESIDENT.- D'accord. Cela permettra de tester ce qui a pu se passer ce jour-là. Vous nous en rendrez compte lors d'une prochaine commission. On le mettra à l'ordre du jour d'ores et déjà de la prochaine commission sur cette journée test du 19 février.

M. METAIS (Génicourt).- Il n'y avait pas que cette journée. Le 17 mars, c'est pareil.

M. LE PRESIDENT.- On va choisir une des deux journées.

M. METAIS (Génicourt).- Les relevés qui ont été inscrits sont des relevés que j'ai communiqués à la DIRAP par mail parce que, lors de ces journées, Génicourt avait été particulièrement survolé. Ce n'est pas un seul passage le 17 mars, c'est pareil.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire, c'est le jour où vous étiez là en train de jouer au tennis, vous avez vu les avions, donc on va prendre cette journée-là et puis on va vérifier et on va croiser.

M. METAIS (Génicourt).- J'habite Génicourt, je sais ce qui se passe au-dessus de ma tête.

M. LE PRESIDENT.- Vous ne jouez pas forcément au tennis tous les jours avec quatre témoins. On va prendre cette journée-là où vous étiez là avec trois autres personnes. La DGAC va regarder très précisément et on vous fera un compte rendu de ce contrôle lors de la prochaine CCE.

Je vous propose de poursuivre. Sur les chevelus, y a-t-il d'autres observations ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Une remarque simplement. Je remercie la DGAC pour le travail réalisé. Dans les jours que l'on a donnés, dans certains cas nous avons repéré du bruit mais a priori on ne voit pas d'activité aviation légère, donc le bruit venait peut-être d'autres activités, je suppose. Mais par exemple le 26 août, on voit bien qu'il y a pas mal de circulation sur le tour de piste et là justement sur ce jour-là, on ne fait pas le zoom sur Courcelles. C'est quand même dommage. Si on a demandé un zoom, c'est parce que, quand il y a beaucoup de passages, on voudrait savoir la contribution au bruit de ceux qui passent sur Courcelles.

M. BOUNIOL (DGAC).- Votre mail pour le 26 août demandait à ce qu'on recherche les vols à sensation. Donc on a recherché les vols à sensation. Je n'ai pas de problème pour vous faire un zoom si vous voulez mais ce n'était pas la demande.

M. BUTEUX (DIRAP).- Bon !

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de poursuivre. On a déjà évoqué le sujet des Flarm mais on peut peut-être y revenir puisque c'était prévu à l'ordre du jour.

Nous avons retrouvé un écran, malheureusement, il faudra faire un léger tour de cou. Je vous invite à vous retourner.

- Suivi radar des trajectoires d'appareils équipés du système "Flarm"

M. BUTEUX (DIRAP).- On avait évoqué plusieurs fois le dispositif Flarm qui est utilisé par les planeurs comme l'a indiqué M. CHOIX tout à l'heure. Nous pensions également que le système Flarm était utilisé par les planeurs simplement pour une problématique de sécurité, c'est-à-dire faire en sorte que les planeurs aient un moyen de se repérer dans l'espace facilement pour éviter les accidents. D'ailleurs la Fédération Française de Vol à Voile a imposé l'utilisation du Flarm sur l'ensemble des planeurs.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Elle n'a pas imposé mais conseillé.

M. BUTEUX (DIRAP).- Oui mais c'est pratiquement tout le monde qui en a.

M. LE PRESIDENT.- On va laisser l'intervenant terminer puis chacun pourra intervenir.

M. BUTEUX (DIRAP).- Lorsque nous avons essayé de voir comment pouvait être utilisé le Flarm, nous avons trouvé sur Internet des informations comme quoi justement la Fédération Française de Vol à Voile avait mis en place des essais de matériel sur certains aérodromes de manière à pouvoir repérer les vols des planeurs par des systèmes automatiques et pas simplement d'avoir un repérage local.

En particulier il y a un système de repérage des avions qui a été retenu par la Fédération, en fait au total il y en a deux. Il y en a un qu'on connaît bien également qui s'appelle Flight Radar 24 qui est un système qui permet de repérer l'ensemble des avions qu'ils soient de ligne ou autre, à partir du moment où on a une information provenant de l'avion qui indique sa présence.

L'objet de la présentation c'est de vous montrer ce que l'on peut voir sur Flight Radar comme repérage des avions.

Le suivi des trajectoires via Flight Radar 24 et grâce au dispositif Flarm.

On a pris le cas de Chérence qui a été évoqué tout à l'heure par M. HENIQUE. Les planeurs opérant sur le site de Chérence sont équipés d'un matériel Flarm. Ce matériel permet un suivi des trajectoires des planeurs visualisé sur Flight Radar.

On a un petit film qui vous permet de voir Flight Radar qu'on a pris sur l'application. C'est le site de Chérence. Vous avez les pistes. A gauche, les informations qui sont transmises par le Flarm à Flight Radar.

On a un appareil qui est repéré par son numéro. Il donne l'ensemble des informations. On ne le voit pas très bien parce que c'est flou. On a la longitude, la latitude et également la hauteur.

Lorsqu'on repère cet appareil qui est sur la piste et qu'on va voir sur Google Earth le repérage des positions, on voit que la position affichée par Flarm, longitude et latitude, est celle-ci. Celle qu'on repère sur Google Earth, c'est cette position qui est pratiquement la même. Quand on compare les informations qui sont données par Flarm et qui sont analysées par Flight Radar et la position réelle sur Google Earth, on a la même position à 5 mètres près.

Ensuite, on a repéré la position de circulation du planeur. On s'est dit que la piste avait une certaine largeur, on voit le repérage du planeur lorsqu'il roule sur le sol et là on voit qu'on a aussi une précision de repérage du planeur aux environs de 5 mètres.

Ensuite, on a fait un repérage par rapport à l'altitude. L'altitude de la piste, on la connaît, elle est de 512 pieds et l'altitude donnée par l'appareil Flight Radar, c'est 475, ce qui fait un écart d'à peu près 11 mètres.

L'objet de notre présentation est d'indiquer que, lorsqu'on repère les avions, ici les planeurs avec le système Flarm associé à Flight Radar, on arrive à repérer un avion avec une précision importante parce qu'on a un écart de 10 mètres.

C'est ce qu'on voit sur Flight radar. Ici on s'est arrêté sur un point sur lequel on pouvait repérer exactement la position de l'avion facilement sur Google Earth. On a

l'information donnée par Flight Radar. Quand on compare à Google Earth, on voit qu'effectivement le tracé est tout à fait conforme aux zones survolées. Là aussi, on retrouve un écart relativement faible.

De plus, il faut savoir que la position de l'avion est rafraîchie à peu près toutes les dix secondes sur Flight Radar, c'est-à-dire que lorsqu'on fait une mesure, on peut avoir ce petit écart par rapport à la position de l'avion.

Nous constatons que l'équipement des appareils d'un dispositif Flarm permettrait de repérer les trajectoires des appareils, en particulier les appareils qui sont en tours de piste, sujet qui nous préoccupe en permanence.

L'intérêt qu'on peut y trouver :

En termes de formation, le pilote dispose des tracés de ses trajectoires pour les analyser. Sur Flight Radar on a tout l'historique des trajectoires.

Concernant les riverains et la DIRAP, cela permettrait de repérer facilement les trajectoires qui sont jugées anormales, et seulement les trajectoires anormales, et de documenter après analyse de la DIRAP la réclamation transmise à la DGAC. Pour la DGAC, cela permettrait une optimisation du traitement des réclamations transmises qui seraient mieux documentées. A partir du moment où on pourrait dire : on a repéré une trajectoire tout à fait anormale, c'est tel appareil équipé du Flarm qui se trouvait sur telle trajectoire, la DGAC qui a des moyens plus importants via des traces radars et autres pourrait mieux cerner s'il y a eu un vol anormal ou pas. A ce moment-là, on devrait pouvoir repérer ces cas anormaux.

Encore une fois, l'objectif n'est pas de fliquer tout le monde mais de repérer les situations tout à fait anormales. C'est vrai que dans le cadre du code de la route, on met des radars pour essayer de repérer ceux qui sont sur des trajectoires anormales. On peut essayer de trouver une solution pour s'entendre et faire en sorte qu'on essaie de régler la problématique des tours de piste.

Nous proposons de mettre à l'étude en Comité Permanent de la CCE les dispositions permettant de réduire les nuisances sonores grâce à un équipement Flarm ou un équipement équivalent.

On pourrait étudier la faisabilité, la façon de financer la mise en place de ce matériel car on n'est pas là pour dire uniquement aux pilotes : "y'a qu'à", et voir comment inciter à la mise en place de ces équipements.

L'objectif est de faire en sorte de régler les nuisances.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des réactions du côté des usagers ?

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Je voudrais dire un mot. A la dernière réunion l'année dernière, j'ai montré à M. le Président de la DIRAP : voilà un GPS enregistreur, vous le mettez sur votre PC, il se charge, ensuite vous le programmez pour prendre une position toutes les 10 ou 20 secondes ou toutes les 3 minutes, etc.

J'ai dit à M. le Président, vous n'avez qu'à vous en acheter un et faire un tour de piste dans un aéroclub qui tourne sur Cormeilles. Vous allez vous rendre compte ainsi de votre trajectoire.

Désormais, c'est interdit par la réglementation. Mais rien n'interdit à quelqu'un d'avoir cela autour du cou. Cela ne perturbe pas le fonctionnement de l'avion, il n'y aura pas de parasite pour perturber l'allumage du moteur ou le fonctionnement de l'avion.

On pourrait faire un test avec un appareil comme cela. Il est utilisé par les randonneurs. Quand un randonneur trouve un point très intéressant, il appuie sur un bouton. Cela apparaît sur Google Earth après, c'est compatible.

Je suis d'accord avec Monsieur pour la sécurité des planeurs. J'en ai fait du planeur. Quand je vois ce qui se passe maintenant, c'est extraordinaire ce que vous venez de dire tout à l'heure. Mais maintenant, on peut enregistrer sa position. Cela marche.

On a dit que ce n'était pas réglementaire. Oui, ce n'est pas réglementaire mais vous pouvez avoir cela dans la poche ou vous le fixez sur l'appui-tête du pilote, le pilote ne saura même pas qu'il a ça dans son avion.

Il faut trouver le matériel. C'est vendu par Conrad, il y a des tas de gens qui en vendent, si vous allez sur Internet, vous en trouverez une cinquantaine de marques différentes. Celui-là vaut 35 €, il y en a à 100 €.

Achetez donc un GPS à 100 € et faites un vol. J'ai proposé à M. le Président d'en acheter un et de faire un vol mais M. le Président est malade en avion, il ne veut pas prendre l'avion. Qu'il trouve à la DIRAP un volontaire pour faire un tour de piste et faire un baptême de l'air. Vous vous rendez compte où vous passez par rapport au tour de piste idéal. Et vous choisirez le jour où il y a un vent de travers, à ce moment-là, vous verrez si le pilote est un bon pilote

M. LE PRESIDENT.- Merci, nous avons donc deux propositions. On va commencer par celle de M. le Président de la DIRAP. Je voudrais entendre les usagers. Qui veut s'exprimer sur cette recommandation ? Ensuite, on pourra évoquer celle de M. HENIQUE.

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- C'est une façon de présenter que de dire que la technologie Flarm qui est embarquée sur les planeurs, c'est un accident technologique qui fait qu'elle se retrouve dans Flight 24. L'aviation prend une direction qui s'appelle ADS-B que l'on met en place à travers le transpondeur Mode S qui broadcast l'identité de l'appareil. L'ADS-B dans sa version de broadcasting de la position de l'appareil n'a pas été retenue par la réglementation européenne pour le moment, elle est toujours en évaluation. Vous pouvez peut-être répondre là-dessus, Monsieur LIMARE ? Elle est obligatoire à partir de 2018 sur les Etats-Unis. C'est la direction que prend la façon d'identifier les appareils à la fois en vol et sur la partie privative de l'appareil, c'est-à-dire à qui appartient l'appareil ? L'ADS-B est une orientation sur l'Europe.

M. LIMARE (DGAC).- Je ne vais pas m'engager en termes d'échéance sur le plan des évolutions qui concernent l'avionique board et toutes les technologies que vous avez évoquées. Ce sont des technologies qui concernent avant tout le transport public et le transport commercial. L'ADS-B, c'est vrai qu'il y a maintenant des possibilités qui émergent en la matière. Un choix a été fait au niveau de la FAA. Pour ce qui est de la réglementation européenne et dans le monde de l'aviation générale, pour l'instant il n'y a pas d'obligation. Je n'ai pas d'échéance pour le moment et je ne peux pas en séance m'engager là-dessus.

M. LE PRESIDENT.- C'est une piste qui est évoquée par les autorités européennes ou non ?

M. LIMARE (DGAC).- Il y a certains équipements qui rentrent dans ce cadre-là mais qui aujourd'hui rentrent plus dans la catégorie du transport commercial. Aujourd'hui, cela ne va pas jusqu'à l'obligation dans le monde de l'aviation générale.

M. LE PRESIDENT.- Sur la proposition, je vais vous demander de réagir – merci de ce point de vue réglementaire qui précise les choses – mais sur la proposition de la DIRAP, qui ne fait pas référence à ce système-là mais qui est un système lié aux planeurs et qui pourrait être étendu à d'autres appareils, si je résume les propos de la DIRAP, qui souhaite réagir ?

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Le Flarm est un matériel anticollision. Ce n'est pas un appareil pour faire autre chose que de l'anticollision. C'est pourquoi les directions de planeurs l'encouragent parce que c'est idiot de faire des collisions en l'air.

Maintenant, ce que je ne comprends pas, c'est que si on veut avoir avec précision quelque chose d'indiscutable pour savoir quelle est la trajectoire, c'est le radar de l'administration. On peut avoir tous les matériels du monde, il suffit que le pilote ne se sente pas bien, il va couper son appareil et donc vous n'aurez aucune sécurité. Alors que vous avez les fameux "chevelus". On peut toujours discuter mais le chevelu est indiscutable parce que ce n'est pas le pilote qui décide si son tracé va être indiqué ou pas. A ma connaissance, la précision et la qualité des radars sont cent fois supérieures à toutes les autres choses qu'on peut inventer qui sont, je ne vais pas dire des jeux, mais qui sont des appareils grand public et qui ne sont pas d'une qualité extraordinaire. Alors que nous avons là quelque chose d'indiscutable, sauf ...

M. METAIS (Génicourt).- Je suis désolé, j'ai vu des Ovnis mais... !

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Je vous ai compris mais a priori je trouve que c'est plus sécurisant pour tout le monde d'avoir quelque chose qui ne dépend pas du pilote et qui ne dépend pas de quelqu'un qui met son matériel qu'il pourrait à la limite dérégler parce qu'on en aura forcément des déréglés avec toutes les discussions, alors que là on a quelque chose qui est optimum.

Tout à l'heure, j'ai entendu une erreur, à ma connaissance, en région parisienne tous les avions sont équipés de transpondeurs sauf exception, tous les avions basés en région parisienne.

M. LIMARE (DGAC).- Une grande proportion.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Et donc on peut les repérer, je ne parle pas de Mode-S forcément, mais ils ont un transpondeur, les radars les suivent. On a déjà l'outil, la preuve, c'est qu'on a des chevelus sauf erreur. Je ne comprends pas très bien pourquoi vouloir faire des chevelus par les avions alors que vous avez des radars au sol qui sont parfaits. Je ne comprends pas.

M. LE PRESIDENT.- On a déjà parlé de la fiabilité des chevelus. On a acté que la DGAC rendrait compte de la journée que vous avez choisie lors de la prochaine Commission.

M. BATARD (DIRAP).- J'ai une précision à donner au niveau des transpondeurs, ce sont des transpondeurs de type C qui, à ma connaissance, ne

donnent pas la position latérale et longitudinale de l'avion. Ils donnent l'immatriculation, éventuellement l'altitude...

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- C'est le contraire.

M. BATARD (DIRAP).- Il faudrait des transpondeurs de type S.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Non, ils donnent parfaitement la position.

M. MINARD (Ameridair Handling).- C'est simplement que ce transpondeur n'envoie pas des informations complémentaires.

M. LIMARE (DGAC).- Pour compléter, tout le monde cite un certain nombre d'outils. A la genèse du GPS en 1978, c'était à destination de l'aviation, force est de constater quelques années après que le GPS est utilisé par beaucoup de monde mais pas encore pleinement par la communauté aéronautique. En l'occurrence, la DGAC pour connaître de manière précise la position des avions utilise encore des moyens sol par une mesure radar, ce qui montre bien qu'il y a encore un travail à faire par rapport à tout ce qui existe sur le marché.

Pour ce qui est du transpondeur, il donne un identifiant avion plus ou moins sophistiqué selon qu'on est sur un transpondeur classique ou un transpondeur Mode-S.

Il y a une information dite d'altitude mais en fait qui correspond à un niveau de vol puisque c'est référencé par la pression aux 1013,25 millibars.

Et pour ce qui est de la position de l'avion, elle est déterminée par le radar au sol. C'est la grande différence par rapport à tous ces outils où on capte une position issue de signaux GPS avec des récepteurs d'une certaine qualité non certifiée, on la réémet. Pour l'instant, au niveau des autorités de l'Aviation Civile, on s'appuie sur des moyens sol pour avoir une mesure précise sur des équipements qui sont certifiés et contrôlés régulièrement de notre côté.

M. LE PRESIDENT.- Merci pour votre réponse très claire.

M. BATARD (DIRAP).- Je voudrais poser une question au Monsieur qui parlait de la réglementation américaine. Est-ce que vous avez une idée du coût du matériel qui est devenu obligatoire aux Etats-Unis, ces fameux transpondeurs ?

M. CHELLET (Renaissance Caudron Simoun).- 18 000 €.

M. BATARD (DIRAP).- Entre 40 € et 18 000 €, effectivement on peut trouver une différence de tolérance.

M. CHOIX (Hispano Suiza).- Ce sont les tarifs américains avec les règles américaines. Arrivés en France, vous pouvez tripler.

M. DESLANDES (DIRAP).- Pour l'instant, on n'a que 7 chevelus par an. Vous avez demandé pourquoi on veut des appareils plus simples, moins chers, parce que actuellement on ne peut pas nous fournir plus de 7 chevelus par an. Si on avait des appareils moins chers, on y arriverait.

M. LE PRESIDENT.- Il faut que ces appareils soient fiables.

M. DESLANDES (DIRAP).- Bien sûr, il faut qu'ils soient fiables. C'est une des raisons pour laquelle on cherche d'autres pistes.

M. BATARD (DIRAP).- Il y a une autre raison aussi, si les avions respectaient le circuit de piste, on s'en moquerait royalement, on mettrait l'argent ailleurs.

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Tous les avions qui sont en IFR respectent le tour de piste parce qu'ils ont, eux, des instruments de navigation. Celui qui ne respecte pas le tour de piste, c'est moi par exemple quand j'étais élève-pilote, je dérivais de 100 ou 150 mètres. Et ça, c'est normal.

M. BATARD (DIRAP).- Nous, on parle de 300 mètres ! On ne va pas chipoter à 50 mètres près. On parle de 300 mètres de décalage, c'est la moitié d'un village.

M. BOUILLON (DIRAP).- Il y a deux ans, lors d'une CCE, j'avais posé la question : est-ce que l'opérateur radar en tour ou le contrôleur avait connaissance de la position des avions au-dessus des villages ? Il m'a été répondu implicitement : "non, je ne sais pas où sont les avions, je ne peux pas dire si l'avion survole un village ou ne survole pas". Or le système, pas le système Flarm, mais un système qui s'en rapprochait, on n'a pas besoin de tous les calculateurs du Flarm pour obtenir une trajectoire bien déterminée. Cela pourrait peut-être aussi servir aux contrôleurs aériens.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BOUNIOL, je me souviens que la question avait été évoquée mais vous aviez invoqué, me semble-t-il, des questions de sécurité et les missions du contrôleur aérien dans la tour ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Je laisserai mon collègue en charge du contrôle aérien répondre sur ce point précis.

La présentation est intéressante. Je me tiens à la disposition de la DIRAP d'ailleurs sur ce sujet. Vous n'êtes pas les premiers à avoir pensé à Flight Radar 24. Vous avez fait une présentation où il y a un avion à cet endroit-là, il n'y a aucun problème. Il y a des associations de riverains dans les Yvelines qui ont utilisé Flight Radar 24 justement pour nous démontrer des survols de villages. Ce que disait mon collègue sur pourquoi on utilise des stations au sol, c'est parce que, quand on colle des éléments les uns sur les autres, ce n'est pas forcément très bon. Précisément il y a pas mal de filtres sur nos radars qui permettent de s'assurer que l'étiquette qui est accrochée à une piste, quand elle croise une autre piste, les étiquettes ne se changent pas, qu'il n'y a pas des choses un petit peu étonnantes.

Je vous montrerai sur Flight Radar 24 des DR-400, des monomoteurs de base de formation où Flight Radar indique qu'ils sont à 480 nœuds, c'est-à-dire environ 900 km/h, ce qui fait que l'avion aurait été disloqué depuis très longtemps. Ou encore d'autres qui sont à 26 000 ft parce qu'ils ont croisé l'étiquette d'un 777 d'Air France qui était au décollage Roissy. C'est quand même quelque chose qu'il faut prendre avec infiniment de prudence.

Je comprends votre démarche mais techniquement on peut discuter avec vous, je peux vous montrer ce que cela a donné pas loin d'ici.

M. LE PRESIDENT.- Simplement, ce que je vais proposer, puisqu'on n'a pas le temps de rentrer dans le détail de ce sujet-là, si la DGAC est prête à avoir une discussion plus technique avec M. BUTEUX et la DIRAP sur les limites du dispositif

Flarm ou équivalent, j'imagine que vous avez des occasions de vous rencontrer, vous pouvez le faire.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce qui a été dit tout à l'heure par plusieurs personnes, il n'y a pas forcément d'obligation, la réglementation est respectée, on a une CCE tous les ans. Si on prend l'exemple de cette CCE, et je prends l'exemple de la dernière séance, on nous demande des informations, de donner des jours pour faire des chevelus, nous n'avons pas de moyen précis pour dire : "Tiens celui-là, on va vraiment avoir des choses flagrantes !". On attend un certain temps pour avoir 7 chevelus par an pour les regarder ensemble. On nous demande des réclamations mais pas toutes les réclamations, des réclamations flagrantes. Si je prends le cas de cette fois-ci, on n'a aucun élément concernant les réclamations. J'ai cru comprendre tout à l'heure qu'il y avait des avions pour lesquels on a repéré des trajectoires qui n'étaient pas tout à fait normales. Qu'est-ce qu'on a fait ? Je ne sais pas. Je n'ai pas cette information. J'aimerais bien que ce soit consigné dans le compte rendu de la CCE pour savoir exactement ce qu'a fait la DGAC qui a repéré telle chose ou telle chose.

Il faut bien voir quel est notre objectif. Notre objectif est de faire en sorte de faire fonctionner le mieux possible la Charte des bonnes relations qu'on a signée sous l'égide de l'Administration entre les associations de pilotes, les élus et les associations.

Notre objectif n'est pas d'avoir des systèmes hyper précis de repérage de ceci et de cela, c'est de faire en sorte de pouvoir repérer les situations anormales, et nous pensons que les situations anormales, ce n'est pas ce qu'on a tous les jours, sinon on aurait cinquante mille réclamations, de façon à pouvoir "frapper" suffisamment fort pour qu'au fur et à mesure les gens se disent "effectivement là on va travailler pour éviter d'avoir ces situations anormales". On essaie de se baser sur la bonne volonté des gens.

L'objectif du Flight Radar, je suis d'accord avec vous que dans certains cas on peut avoir des écarts, très certainement. Nous, nous avons regardé, nous avons pris des exemples, c'est suffisamment précis. Comme on veut utiliser cet outil tout simplement pour repérer des cas anormaux de manière à vous donner des informations sur lesquelles vous allez pouvoir cibler vos recherches, si dans les informations qu'on vous donne, il y en a une ou deux qui ne sont pas bonnes, ce n'est pas un problème. Le but est de faire en sorte d'avoir de l'information et que ce soit géré plus en temps réel que d'avoir des informations avec des peut-être qu'on a l'information, peut-être qu'on a su les traiter, peut-être qu'on pourrait avoir une action sur 7 réclamations dont on n'en retrouve que 3 ou 4.

On est vraiment dans une situation où on est en train de globalement faire perdre du temps à tout le monde. Est-ce qu'on est d'accord pour faire en sorte d'être efficace ?

On propose donc d'avoir ce type de discussion en Comité Permanent, c'est un peu plus restreint et un peu plus facile, qu'on voie l'intérêt, les inconvénients de ce qu'on propose et de voir s'il y a une possibilité de faire des choses, même en dehors de la réglementation pour faire le mieux possible.

La pose de silencieux sur les appareils, ce n'est pas réglementaire, ce n'est pas obligatoire. On a quand même trouvé une solution en particulier avec les associations locales pour faire en sorte d'équiper les appareils et qu'ils soient financés de la façon la plus satisfaisante possible.

M. LE PRESIDENT.- Sur le premier point, M. BOUNIOL l'a dit tout à l'heure, j'en prends aussi acte au nom de l'Administration, cette année, pour des raisons de mutations de personnel, les réponses qui vous ont été données à vos interrogations et signalements ont été moins performantes que les années précédentes. J'en prends acte au nom de l'Etat, je ne peux pas dire autre chose. Cela n'a pas été une situation satisfaisante.

En rythme normal, je pense qu'on va revenir à un rythme normal cette année, j'avais retenu des dernières CCE que lorsque vous aviez des questions sur des chevelus et des plaintes avec le système d'adresse mail unique, vous aviez des réponses qui correspondaient globalement à vos attentes.

Cette année, je suis d'accord avec vous, on a un niveau de qualité des réponses qui vous ont été apportées nettement plus faible que les années précédentes. Ce n'est pas satisfaisant. On a tous des contraintes. J'en prends acte au nom de l'Etat et il faudra qu'on fasse mieux collectivement côté administration l'année prochaine. Il y a des années où les mutations, je ne suis pas dans la gestion quotidienne de la DGAC, provoquent des difficultés. Il faudra que l'année prochaine, à la prochaine CCE, on puisse vous apporter toutes les réponses aux questions que vous avez posées. Je prends acte que cette année, cela n'a pas été le cas.

Avant de lancer la commission permanente sur un nouveau dispositif, il me semble quand même normal comme étape que vous puissiez avoir un échange technique avec M. BOUNIOL sur la comparaison entre ce que fait la DGAC, certes elle ne peut pas le faire vingt journées par an, mais sur 7 jours, c'est ça ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Oui, une semaine.

M. LE PRESIDENT.- Une semaine choisie par l'association. Je pense qu'on ne peut pas faire l'économie d'une explication par la DGAC des limites qu'elle voit à votre système, c'est un échange.

M. BUTEUX (DIRAP).- Le comité permanent existe pour cela. Quand on a discuté avec l'administration et avec les associations sur la mise en place de silencieux, on l'a fait en comité permanent. Il est fait pour réunir moins de personnes qui sont toutes volontaires, sauf les personnes de l'Administration peut-être, pour essayer de trouver ensemble des solutions et discuter le plus simplement possible de cette situation.

Je suis désolé, je ne fais aucun a priori par rapport au contact qu'on peut avoir avec la DGAC ou avec les spécialistes, mais même si on nous explique que dans telle ou telle configuration cela ne va pas marcher, et on en trouvera toujours, si la DGAC n'a pas mis en place un système de repérage de ce type sur les avions, c'est qu'il n'y a pas la fiabilité qu'on attend.

Il n'empêche que maintenant les procédures sont modifiées pour avoir des procédures de type GNSS qui sont basées sur des systèmes de repérage type repérage par satellite également.

A la fois, on nous dit que la technologie fait qu'on va évoluer et puis à terme il n'y aura plus besoin d'avoir les ILS pour fonctionner sur les aérodromes et on va gérer autrement les trajectoires. Mais quand on est dans un cas où on peut mettre en place un système qui permet de simplifier le repérage de cas aberrants, on dit : "ah non, on ne peut pas, il y a des problèmes, etc."

Je pense que c'est une discussion dans le cadre du comité permanent parce que je suis tout à fait d'accord pour en discuter aussi avec les pilotes, avoir leurs avis. Quand quelqu'un dit : " ça va être utilisé aux Etats-Unis", quelle que soit la technologie, cela m'intéresse de savoir exactement ce qui se passe. Peut-être que des matériels, il y en a à 18 000 € mais il y a peut-être aussi des matériels qui utilisent une technologie approchante et qui peut permettre d'avoir un repérage simple des trajectoires.

M. LE PRESIDENT.- En tant que Président de la Commission, je ne vois aucun inconvénient à ce que vous évoquiez ce sujet en comité permanent, si la DGAC en est d'accord. Mettez-le à l'ordre du jour du prochain comité permanent ! Simplement, je ne peux pas m'engager au nom de la DGAC à ce que le dispositif que vous proposez soit expérimenté rapidement.

S'il s'agit d'avoir une discussion en petit comité entre des experts, parce que vous êtes vous-même quelque part un expert ou l'êtes devenu, la DGAC et les professionnels, je n'y vois pas d'inconvénient. On peut acter, si tout le monde en est d'accord, que le prochain comité permanent, quand le prochain comité se réunit-il ? Il y en a combien, un ou deux par an ?

M. BUTEUX (DIRAP).- C'est à nous de le décider.

M. LE PRESIDENT.- Actons qu'au cours du premier semestre 2018...

M. BUTEUX (DIRAP).- On préférerait le premier trimestre, le temps passe vite !

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Je vais vous faire une proposition. Quand on a des réunions comme celle-ci, j'assiste à beaucoup de réunions de ce type, il y a trois clans : les associations, les élus et les professionnels. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire une réunion par ordre alphabétique ? comme cela, les gens se parleraient. Le Monsieur qui est là qui ne veut jamais monter en avion, il rencontrera un pilote qui lui dira : "je t'invite à faire un tour en avion, on va se rendre compte de ce qui se passe". Pourquoi pas se réunir à Cormeilles sous la tour de contrôle et puis peut-être un jour avoir la radio branchée et écouter le trafic au cours d'une journée. Ce serait intéressant. Des réunions comme celle-ci, ce sont des réunions de confrontation. On est là pour se bagarrer.

M. LE PRESIDENT.- Non !

M. HENIQUE (Amis du Vexin).- Je suis écoeuré d'entendre la petite voix de la DIRAP qui fait tac tac tac et puis après Monsieur se défend et puis après cela recommence. Il faut trouver une solution, on tourne en rond depuis 5 ans !

M. LE PRESIDENT.- Non, je ne crois pas qu'on tourne en rond, il y a des sujets qui progressent.

L'idée d'aller faire des réunions du Comité Permanent sur site, je suis tout à l'heure d'accord avec vous. Je préside la CCE de l'aérodrome de Persan-Beaumont, nos Comités Permanents se tiennent sur place, soit sur l'aérodrome, soit à la mairie. Si vous préférez trouver une salle et un site sur l'aérodrome, si vous souhaitez être plus près du terrain, je n'y vois pas d'inconvénient.

En tout cas, en termes de timing, convenons qu'avant la fin du premier quadrimestre – les débuts d'année sont chargés, je ne maîtrise pas l'agenda de la DGAC, ce serait facile de vous dire "pas de souci, faisons-le avant février".

M. BUTEUX (DIRAP).- Dans le passé, parce qu'on devait traiter des choses, on a eu deux comités permanents dans le premier trimestre, vous voyez !

M. LE PRESIDENT.- On va dire premier trimestre, on va se donner un mois de marge, un Comité Permanent qu'on peut acter aujourd'hui au cours du premier trimestre élargi à fin avril mais pas plus tard, pour évoquer le sujet dans un esprit de dialogue avec une analyse plus technique que seuls les experts peuvent faire, ce n'est pas le lieu de la faire ici, sur ces questions de traçabilité des vols.

On l'acte pour le premier trimestre qu'on prolongera jusqu'à fin avril pour que la DGAC puisse s'organiser.

M. BOUNIOL (DGAC).- Sur ce sujet, la DGAC est déjà prête puisqu'elle a fait le travail pour une autre association, on a tout le démonstratif.

M. LE PRESIDENT.- Premier trimestre, alors !

Evidemment l'intérêt de ces travaux en Comité Permanent, c'est d'avoir un rendu compte en réunion plénière pour que l'ensemble des membres de la CCE puissent faire part de leur position. Mais le Comité permanent sinon élargi du moins être composé de tous ceux qui souhaitent participer à ces travaux.

Nous allons donc avancer au cours d'un Comité Permanent de l'année prochaine.

Point suivant...

Questions diverses

- **Limitation environnementale à 17 tonnes (point sur les travaux de mesure du laboratoire d'ADP, point d'avancement sur les contacts bilatéraux entre ADP et les associations).**

M. LE PRESIDENT.- ADP a fait travailler son Laboratoire sur ce sujet. Cela avait été acté dans notre Commission. Et ADP bien évidemment respecte les engagements pris en commission et va nous évoquer ce sujet.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- Je me présente, Quentin DEVOUGE, je remplace Isabelle DREYSSÉ qui était à cette place l'année dernière.

La plupart des gens ont pu se rendre compte que les groupes de travail qui avaient été envisagés l'année dernière n'ont pas eu lieu en 2017. Effectivement sur le sujet des 17 tonnes, le Laboratoire du groupe Aéroports de Paris a mené des analyses en rajoutant une borne d'enregistrement à Génicourt sur la période du mois de juin de cette année, pendant le SIAE, comme cela avait été convenu.

Chez Aéroports de Paris, c'est un peu comme à la DGAC, il y a des mouvements et des pénuries de personnel sur certains points.

Nous commençons tout juste, nous au niveau de la Direction du Bourget, à avoir les résultats de l'analyse du Laboratoire. C'est un peu trop tôt aujourd'hui pour les présenter, nous n'avons pas encore les éléments consolidés.

D'autre part, pour les groupes de travail, il y a eu plusieurs éléments : le départ d'Isabelle DREYSSÉ et mon arrivée qui font que sur l'année 2017 on n'a pas pu faire ces groupes de travail sur la limitation à 17 tonnes.

Quoi qu'il en soit, au groupe ADP, comme cela a été évoqué l'année dernière, on continue de penser qu'une mesure environnementale concernant le bruit ne doit pas se mesurer en tonnes. Si limitation du bruit il doit y avoir, il faut donc que cela se base sur le bruit. La limitation en tonnes fait apparaître des contraintes physiques de la plate-forme sur la capacité d'accueillir certains types d'appareils, alors que ce n'est pas le cas. Par conséquent, on laisse de côté les considérations techniques sur la capacité d'accueillir de l'aérodrome. Par contre, des limitations de nuisance sonore doivent être travaillées sur le concept de bruit. Cela n'a pas été fait en 2017 et donc je vous propose que ce qui a été évoqué l'année dernière soit repris en 2018.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce la même enceinte que le Comité Permanent ou un groupe plus particulier ?

M. BUTEUX (DIRAP).- C'est le Comité Permanent.

M. LE PRESIDENT.- Puisque le Comité Permanent doit se réunir au premier trimestre, serez-vous en mesure à cette époque de présenter vos travaux, tout au moins une partie d'entre eux ?

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- On travaille avec le Laboratoire pour avancer sur les mesures qu'il a faites et les analyses. Au premier trimestre a priori, je parle sous le contrôle d'Annelis GRAVIER qui est en contact direct avec le Laboratoire, on devrait avoir des éléments. On n'est pas aussi prêt que la DGAC encore.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous, associations, sur ce sujet-là, on n'est pas pressé, on peut vous laisser du temps pour faire en sorte d'avoir vraiment suffisamment d'éléments pour répondre à l'ensemble des questions qui ont été consignées dans les comptes rendus des CCE précédentes et des présentations que nous avons faites.

M. LE PRESIDENT.- Cela peut être un point d'étape dès lors qu'ADP a travaillé sur le sujet, cela me semble logique.

M. BUTEUX (DIRAP).- On ne veut pas les obliger.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- On est tous d'accord au niveau des usagers que ce qui vous gêne, ce n'est pas le poids des avions.

M. BUTEUX (DIRAP).- C'est le bruit.

M. METAIS (Génicourt).- Sauf sur Génicourt puisque l'aviation commerciale passera systématiquement sur le village. Je l'ai maintes fois répété, il y a un problème de sécurité fondamental au-dessus de l'école. Cela n'a jamais été pris en compte. Pour nous, ce n'est pas un problème de bruyance mais un problème de sécurité.

M. LE PRESIDENT.- Ce point a déjà été évoqué, me semble-t-il, à maintes reprises. La DGAC avait à chaque fois répondu, il me semble, sur le survol de Génicourt, statistiques à l'appui.

M. BOUNIOL (DGAC).- La piste qui est équipée d'une installation d'atterrissage aux instruments est la piste principale, la piste 05-23, donc...

M. METAIS (Génicourt).- Non, c'est l'autre, la principale.

M. BOUNIOL (DGAC).- Si l'aérodrome a changé !

M. METAIS (Génicourt).- Non, on est d'accord, c'est celle qui est équipée d'instruments.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose d'acter qu'au prochain Comité Permanent seront évoqués les échanges sur le Flarm ou autre dispositif équivalent et un point d'avancement par Aéroports de Paris de ses études sur les nuisances sonores qui sont au cœur du sujet.

M. METAIS (Génicourt).- Vous n'avez pas été au bout de votre argumentation sur la 12-30. Qu'en est-il de l'aviation commerciale sur la 12-30 ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Qu'en est-il de l'aviation commerciale sur la 12-30 ?

Ce type de machine utilise la piste 05-23. Le jour où les aéronefs seront en dehors des limitations de vent de travers, à savoir un vent d'ouest très fort ou un vent d'est très fort même si c'est beaucoup plus rare, ils peuvent être amenés à utiliser la piste 12-30.

Mais s'il y a un problème de sécurité à Génicourt, il faut fermer tout de suite Orly parce qu'il y a des avions commerciaux qui décollent tous les jours d'Orly et vous avez au bout de la piste Villeneuve-Saint-Georges, commune beaucoup plus grande que Génicourt.

Je comprends que cela puisse être un problème de perception de danger mais ce n'est pas un problème de sécurité.

M. METAIS (Génicourt).- Ils survolent l'école à 75 mètres, je suis désolé. On avait demandé des études d'altération de cap qui sont tout à fait réalisables.

M. MARCHAIS (Ecole Pontoise aéro-formation).- Ce n'est pas possible, c'est trop court.

M. METAIS (Génicourt).- Certains pilotes m'ont dit que c'était parfaitement possible. Effectivement, de temps en temps, on voit certains avions commerciaux qui suivent la Nationale, une petite altération de cap, ce n'est pas l'idéal. En fait on n'a jamais eu de réponse à ce sujet. Et s'il y a l'extension au-dessus des 17 tonnes de l'aviation commerciale, à Génicourt, on peut tout vendre, je vous assure que personne ne restera.

M. BOUNIOL (DGAC).- Je laisserai Aéroports de Paris répondre mais l'objectif n'est pas de faire le troisième aéroport parisien à Pontoise. Je n'ai plus en tête les chiffres qui vous avaient été présentés mais je crois que l'hypothèse était peut-être de deux ou trois avions par jour. On n'est pas dans une perspective d'un avion toutes les dix minutes et encore il faudrait qu'ils utilisent la 12-30, on est quand même dans une problématique qui est vraiment très faible.

M. METAIS (Génicourt).- Cela veut dire que si on autorise les plus de 17 tonnes, on sera survolé en permanence par cette aviation commerciale avec 20 % d'utilisation de la piste.

M. MINARD (Ameridair Handling).- On l'a déjà expliqué il y a un an, "aviation commerciale" n'est pas le bon terme parce qu'un Falcon 50 qui fait 17,5 tonnes quand il est en transport public est un avion commercial.

M. METAIS (Génicourt).- Je parle de bi-réacteurs qui passent.

M. MINARD (Ameridair Handling).- Un avion d'affaires est un avion commercial.

M. METAIS (Génicourt).- Ce sont des bi-réacteurs.

M. MINARD (Ameridair Handling).- Oui mais quel est le problème ?

M. METAIS (Génicourt).- Ils passent au-dessus de l'école de Génicourt, il y a un problème potentiel.

M. MINARD (Ameridair Handling).- On parle d'aviation d'affaires, on ne parle pas d'avions réguliers. Je ne vois pas quel est le problème de l'aviation commerciale dans votre argumentation.

M. LE PRESIDENT.- Je ne suis pas ingénieur, ingénieur aéronautique encore moins, mais les règles de survol des habitations, des bâtiments publics, des écoles, etc. en Ile-de-France comme ailleurs, c'est régi par des règles précises, j'imagine, qui garantissent la sécurité des populations. Je vois mal les autorités de ce pays prendre des risques en autorisant des choses que la réglementation n'autoriserait pas.

Vous avez évoqué tout à l'heure Orly mais il y a bien d'autres exemples. La DGAC peut nous rassurer pour la dixième fois, si vous avez besoin d'être rassuré, on peut encore le faire. Le survol de Génicourt et de son école est fait dans des conditions réglementaires qui sont celles du droit actuel.

M. METAIS (Génicourt).- Ils sont hors tour de piste.

M. BOUNIOL (DGAC).- C'est conforme à la réglementation. De toute façon, il y a un plan de servitudes aéronautiques, il ne doit pas y avoir d'obstacle qui dépasse de ce plan. Les aéronefs sont certifiés, pour les avions dont vous parlez, en fonction des conditions météo du jour, de la masse au décollage, l'aéronef doit avec un moteur en panne avoir une pente positive qui lui permet d'effacer tous les obstacles avec une marge de 35 pieds plus 1 % de la distance depuis son point de rotation.

M. METAIS (Génicourt).- Le PEB qui est utilisé aujourd'hui sur la plateforme n'autorise pas le survol de Génicourt. Vous êtes d'accord ?

M. LEMOINE (DGAC).- Un Plan d'Exposition au Bruit n'a pas pour but de contraindre les zones qui seront survolées. On l'annexe au plan local d'urbanisme et il a vocation juste à interdire ou non les constructions nouvelles dans certaines zones.

M. LE PRESIDENT.- C'est par rapport au bruit.

M. METAIS (Génicourt).- S'il y a bruit, il y a trajectoires. Aujourd'hui, le PEB ne donne pas cette trajectoire, cette trajectoire passe au niveau du silo, elle ne passe pas au-dessus de Génicourt. Donc on remet en cause le PEB ? Le PEB est associé effectivement au PLU, il est annexé au PLU.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire, on va arrêter là parce qu'il y a encore un autre sujet, s'il faut réexpliquer encore une fois en quoi le survol de Génicourt est parfaitement compatible avec toutes les normes aéronautiques françaises et européennes, on peut le refaire. Personnellement, je suis incapable de le faire mais la DGAC ne prend aucun risque sur un sujet comme cela. Vous connaissez tous le risque pénal qu'on encourt tous à différents titres. Je vois mal la DGAC - et pourquoi sur Génicourt ? - autoriser des choses qui seraient non conformes à la réglementation nationale et européenne. Si on doit, Monsieur le Maire, vous le réexpliquer une nouvelle fois, on peut le refaire mais je ne vois vraiment pas comment et pourquoi Génicourt ferait l'objet d'une dérogation particulière aux règles de sécurité aéronautique. S'il faut le réexpliquer, M. BOUNIOL vous le réexpliquera une nouvelle fois.

M. BOUILLON (DIRAP).- Est-ce qu'il serait possible de se procurer le plan d'obstacles de la 12 et voir si Génicourt rentre dans l'aire de protection ?

M. LEMOINE (GDAC).- Ce qui est certain, c'est qu'il n'y a pas de construction qui rentre ou qui perce les contraintes du PSA.

M. BOUILLON (DIRAP).- Je l'avais vu une fois mais je n'ai pas réussi à le retrouver, vous pourriez nous le transmettre ?

M. LE PRESIDENT.- Je ne sais pas à quel document vous faites référence.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce que l'on pourrait indiquer et retenir de nouveau en Comité Permanent pour que ce soit plus simple, c'est que la DGAC explique la façon dont les survols de Génicourt peuvent se réaliser ou ne peuvent pas se réaliser, en montrant simplement les trajectoires, les zones, de manière à ce que chacun se repère bien et se dise bien que la réglementation le permet.

Après, on trouvera que c'est normal ou pas, c'est autre chose, mais au moins qu'on se base tous sur la même chose. On parle de documents que je ne connais pas non plus mais je pense que cela doit être possible d'expliquer facilement ce qui est.

M. METAIS (Génicourt).- J'ai cru comprendre qu'il y avait des points rouges sur les cartes fournies aux pilotes.

M. BOUNIOL (DGAC).- C'est très simple, il y a une réglementation pour le survol des agglomérations, c'est l'arrêté de 1957. Les trois premiers mots de cet arrêté, c'est : sauf pour les manoeuvres liées aux décollages ou aux atterrissages.

M. DESLANDES (DIRAP).- Cela veut dire qu'il n'y a pas de règle.

M. BOUNIOL (DGAC).- Cela veut dire qu'il n'y a aucune interdiction de survol de Génicourt.

M. METAIS (Génicourt).- On peut rayer Génicourt de la carte.

M. BOUNIOL (DGAC).- Mais non, on ne souhaite pas rayer Génicourt de la carte.

M. METAIS (Génicourt).- C'est ce qui va se passer avec l'aviation commerciale.

M. DESLANDES (DIRAP).- Quand vous dites qu'il y a une loi pour une règle respectée par la DGAC, non il n'y en a pas.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur BOUNIOL, si la DGAC peut réexpliquer pourquoi en toute légalité, au cours d'un Comité Permanent, Génicourt peut être survolée en parfaite application de la réglementation aéronautique, je n'ai pas de souci sur le fond. Personne ne risquerait à faire survoler dans des conditions illégales tel ou tel village, que ce soit Génicourt ou une autre charmante bourgade du Vexin ou d'ailleurs. Donc vous pouvez le réexpliquer en Comité Permanent ?

M. BOUNIOL (DGAC).- Pas de souci, Monsieur le Président, nous amènerons la documentation réglementaire.

M. LE PRESIDENT.- Dernier point à l'ordre du jour...

- Complément de la carte pédagogique.
- . point sur les modifications 2017
- . bilan après plusieurs mois d'utilisation
- . modification des cartes VAC (ajout des serres)

M. LE PRESIDENT.- Qui rapporte sur le sujet ? C'était à la demande de la DIRAP ?

M. BUTEUX (DIRAP).- ADP a travaillé pour mettre à disposition des pilotes des photos, etc. qui leur permettent de repérer les trajectoires.

Je sais qu'en dernier comité permanent ou CCE il avait été fait remarquer qu'il y avait des erreurs de repérage sur ces photos. En particulier, on indiquait qu'un grand bâtiment était le Château de Montgeroult alors que c'était autre chose. Il y avait donc des adaptations à faire. Et ces documents devaient être diffusés.

Nous, nous n'avons pas eu d'information, en tout cas nous n'avons pas eu de diffusion de ce document pour voir s'il répondait bien à la demande d'amélioration qui avait été promise. On ne sait pas s'il a été diffusé aux pilotes ou aux associations sur Corneilles.

Mme GRAVIER (Groupe ADP).- Je peux vous répondre.

Des cartes uniquement sous forme papier ont été diffusées notamment en bas de la tour de contrôle et dans certains aéroclubs. Je pense que certains n'ont pas été pourvus mais cela va être fait.

Le restant des cartes, je les ai, a été plastifié. Les cartes ont été rectifiées. Et je peux faire parvenir un jeu pour la DIRAP. Mais pour moi, ce n'était pas des cartes à destination de la DIRAP mais plutôt des cartes à destination des usagers.

M. BUTEUX (DIRAP).- Je demande à avoir une copie tout simplement parce que ce travail a été fait ensemble pour répondre à une demande de riverains.

Mme GRAVIER (Groupe ADP).- Il n'y a pas de souci, je vous l'envoie dès demain.

M. BUTEUX (DIRAP).- La dernière fois, on avait eu le document, je crois qu'on avait même eu le document PDF, on n'a pas forcément besoin d'avoir un document plastifié. Si on a le document PDF, c'est d'autant mieux pour nous car cela nous permet

de faire de la communication aux riverains pour montrer les améliorations qui sont faites.

Mme GRAVIER (Groupe ADP).- Vous l'aurez dès demain.

M. BUTEUX (DIRAP).- Nous voulions bien vérifier que le document avait été bien corrigé.

M. DEVOUGE (Groupe ADP).- En théorie, je parle sous le contrôle d'Annelis GRAVIER, tout cela avait déjà été finalisé avant mon arrivée : une carte a été produite avec des indications visuelles pour les pilotes, c'est une carte qui n'a rien d'officiel, c'est un document ADP. On va s'assurer que la diffusion a été faite à l'ensemble des aéroclubs et on vous transmettra une copie sans faute.

M. LE PRESIDENT.- Je suggère qu'on mette une copie en annexe du compte rendu de cette séance, cela permettra d'officialiser ce document. On saura clairement qu'il a été diffusé à tel moment même si vous pouvez avoir des échanges dématérialisés plus rapidement.

M. BUTEUX (DIRAP).- La deuxième question était par rapport à l'avancement de la DGAC. La dernière fois, on avait dit que l'amélioration de la carte pédagogique, c'était bien au niveau local en particulier pour les pilotes des associations avec lesquelles on a déjà travaillé. En revanche, l'ensemble des pilotes qui ne sont pas basés et qui viennent faire des tours de piste n'ont pas forcément ces cartes.

Il avait été admis qu'on pouvait faire une modification de la carte VAC qui est disponible pour tout le monde, c'est un document officiel. A la suite des recommandations qui avaient été faites notamment par ADP par rapport à un certain nombre d'études de survol et autre qu'ils avaient faites, mais aussi à la suite des recommandations de pilotes de certaines associations de faire figurer sur la carte VAC la zone des serres qui sont près de Truffaut, si j'ai bien compris. J'avais cru comprendre qu'on était d'accord là-dessus. Normalement la DGAC devait œuvrer pour faire cette modification.

M. LE PRESIDENT.- La DGAC a-t-elle œuvré ?

M. LIMARE (DGAC).- La demande avait bien été enregistrée, même si elle était un peu différée puisqu'il y a eu un peu de turnover côté ADP. Je rappelle que c'était à l'initiative d'enrichissements de la carte pédagogique issus de la rencontre usagers-ADP avec des vols de reconnaissance. Les correctifs demandés ont été portés sur la carte pédagogique. Maintenant, dès lors qu'on doit mettre à jour les cartes officielles, on rentre dans un processus plus formel. La demande a été prise en compte.

Il faut savoir que pour caler cela, on est soumis aussi à des priorités dans le service national qui est chargé d'éditer l'ensemble des cartes des 450 terrains de France. Dès lors que ce sont des modifications mineures qui ne sont pas obligatoires comme des évolutions plus réglementaires, espaces, etc. on essaie de caler par rapport à un autre lot de modifications. C'était prévu, mais notre tour a été ajourné, du coup on est recalé maintenant pour une mise à jour de la carte VAC en intégrant le symbole associé aux serres. Il faudra d'ailleurs qu'on se confirme bien, tous ensemble, de quelles serres précisément on parle pour pouvoir les intégrer sur une mise à jour de la carte VAC dans laquelle, nous-mêmes, on se cale maintenant pour y mettre d'autres modifications au cours du 1^{er} trimestre 2018. On pourra lors de la prochaine échéance ou...

M. BUTEUX (DIRAP).- Lors du prochain Comité Permanent, pourra-t-on avoir les éléments ?

M. LIMARE (DGAC).- Oui, tout à fait, on devrait être proche de l'échéance de publication qui intégrera cette modification qui est une aide au repère sur la carte officielle.

M. BUTEUX (DIRAP).- Vous avez tout à fait raison de préciser que c'est important de diffuser le projet au niveau d'ADP et peut-être aussi des associations et des pilotes pour bien valider que le point de repérage est bien le bon point qui est reconnu par chacun.

M. LE PRESIDENT.- Merci, le prochain Comité Permanent sera riche.

Y a-t-il des questions complémentaires à l'ordre du jour ? *(pas d'autres questions)*

On a beaucoup parlé de turnover, je voudrais simplement signaler que c'est ma dernière CCE. Je quitte le Département ce soir, c'était même ma dernière réunion, je pars préfet délégué à l'égalité des chances à Lille.

Merci à tous de la qualité des échanges et pour votre esprit de collaboration et de partenariat.

La Commission, avec évidemment les aléas liés à la charge de travail des uns et des autres, fonctionne bien, et le Comité Permanent permettra d'avancer sur tous les sujets que nous avons évoqués.

Merci à tous.

(La séance est levée à 20 heures 20)