

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



Vendredi 18 septembre 2015

## SOMMAIRE

- Approbation du PV de synthèse de la CCE du 10 décembre 2013	4
- Élection des membres du Comité Permanent.....	4
- Bilan de l'activité de l'aérodrome depuis la dernière CCE	7
- Présentation des chevelus.....	13
- Bilan dépersonnalisé des réclamations.....	44
- Questions diverses.....	24
• Limitation environnementale à 17 tonnes.....	24
• Paris Air Expo 2016.....	52
• Dérogation sur les points de passage frontaliers pour la COP 21 et l'Euro 2016.....	57
• Ajustement de la procédure GNSS 05.....	59

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

**M. LE PRESIDENT.**- Le quorum est atteint. Je vous propose de commencer.

D'abord merci à tous les élus, Mesdames et Messieurs les Maires, Messieurs les Présidents d'intercommunalités, Mesdames et Messieurs les membres des Associations.

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Pontoise – Cormeilles se réunit aujourd'hui, date importante parce qu'elle ne s'est pas réunie depuis la fin de l'année 2013. Nous renouons un contact j'espère intéressant et en tout cas productif.

Je dois d'abord recueillir votre assentiment. Dans la formation précédente, le Parc Naturel Régional du Vexin français participait à ces travaux. Il se trouve qu'en regardant les textes à l'occasion de la rénovation de cette commission, les textes régissant les Commissions Consultatives de l'Environnement prévoient la présence des communes et des EPCI, Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, et non pas des Parcs Naturels Régionaux qui sont des établissements publics qui ne relèvent pas de cette catégorie. Néanmoins, à la demande du Président, je voulais vous proposer que le PNR dont l'objet social est très lié à nos travaux, et vous le savez, puisse participer à nos travaux comme observateur, évidemment le PNR ne peut pas voter mais pour cela je dois vous demander votre accord. En tout cas cette proposition du PNR recueille l'assentiment du Préfet du Val d'Oise.

Est-ce que tout le monde est d'accord pour que le PNR puisse participer comme observateur des travaux ? (*pas d'opposition*)

Merci beaucoup !

### **- Approbation du PV de synthèse de la CCE du 10 décembre 2013**

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous des informations à faire valoir ?

**M. BUTEUX (Président DIRAP).**- Je prends le micro pour ne pas dire grand-chose parce que, pour des raisons qui sont techniques, on a reçu le compte rendu il y a une journée simplement. C'est vrai qu'on l'avait certainement à disposition sur le site territorial mais a priori ce site ne fonctionne plus, on ne peut plus accéder aux documents. Il est vrai que nous avons la possibilité d'enregistrer ce compte rendu il y a à peu près deux ans en 2013, on l'avait regardé à l'époque. Quand on l'avait regardé, pour ce qui concerne la DIRAP, on n'avait pas de remarque particulière sur le compte rendu.

Mais je dois avouer que nous n'avons pas eu le temps de reparcourir le compte rendu étant donné qu'on a eu la dernière version il y a une journée.

**M. LE PRESIDENT.**- Si tout le monde en est d'accord, je vous propose que vous puissiez faire valoir vos observations éventuelles par mail au service ordonnateur à la DDT. S'il s'agit de remarques de forme, je propose à l'ensemble des membres de la commission de les intégrer dès lors qu'elles

n'induisent pas de conséquence sur ce qui a pu être dit et ce qui peut appeler des commentaires.

N'hésitez pas à nous faire passer des remarques, nous les prendrons en compte.

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

**M. LE PRESIDENT.**- Je rappelle qu'aux termes de l'article R 571-78, la Commission Consultative de l'Environnement peut créer en son sein un comité permanent pour exercer une partie des compétences de la commission elle-même.

Le Comité permanent est présidé par le Préfet ou son représentant et composé des membres de chacun des trois collèges dans les mêmes proportions. S'agissant de notre Commission, c'est 5 membres par collège.

Le Préfet est tout à fait favorable à la création de ce Comité. Ce n'est pas une obligation. Je vous propose de le créer.

L'idée est que, lorsque certains points qui vont être évoqués ou seront évoqués lors de prochaines commissions sont techniques et nécessitent des travaux d'approche, si je puis dire, en tout cas nécessitent des expertises et des discussions préalables, le Comité permanent s'en saisisse. La configuration plus restreinte permet d'échanger plus facilement. Évidemment, chacun d'entre vous est représenté s'il le souhaite.

Je propose la création de ce Comité Permanent.

Et donc il faut dans chacun des collèges élire cinq membres.

Je vous propose que ce vote se fasse à main levée pour gagner du temps, si tout le monde est d'accord. Y a-t-il une opposition au vote à main levée ? (*pas d'opposition*)

Je vous rassure, le Comité sera réuni si nécessaire mais ce sera essentiellement à votre demande lors des commissions.

Pour le collège des représentants des collectivités locales, y a-t-il des candidats ?

- M. Michel GUIARD, Maire de Boissy-l'Aillier, Président de la Communauté de Communes Vexin Centre.

- Mme Annie POU CET, Maire de Géricourt.

- M. Alain MATEOS, Maire de Mongeroult.

- M. Patrick PELLETIER, Maire d'Ableiges.

- Mme Aline SAURET, 1<sup>ère</sup> adjointe Cormeilles-en-Vexin.

Pour le Comité permanent, le collège des élus est constitué.

Pour le collège des représentants des associations de riverains et de protection de l'environnement, y a-t-il des candidats ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- La DIRAP présente une liste de cinq membres.

**M. LE PRESIDENT.**- Si d'autres associations étaient candidates ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Il faudrait voter.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous laisse deux minutes pour en discuter entre vous. (*Les*

*représentants des associations de riverains se mettent d'accord)*

**M. BUTEUX (DIRAP).**- La DIRAP présente :

- M. Jean-Marc BUTEUX,
- M. Jacky DESLANDES,
- M. Michel BATARD,
- M. Didier KREMER,
- M. Christian BOUILLON.

Avec une particularité : nous souhaitons que le suppléant de M. Christian BOUILLON soit M. Philippe NOËL qui est titulaire à la CCE.

**M. LE PRESIDENT.**- Le formalisme des comités permanents doit être adapté. S'il y a un accord général, il n'y a pas de souci.

Enfin, pour le collège des représentants des professions aéronautiques, y a-t-il des candidats ?

- M. François MINARD, Société Ameridair Port Van Gogh,
- M. Georges MARCHAIS, Ecole Pontoise Aéro-formation,
- M. Jean-Marie VERGNE, Société RKC.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je suis porteur de la candidature de Maître Bernard CHOIX au titre de l'aéro-club Hispano Suiza.

Et je souhaiterais, en ce qui me concerne, être candidat au nom d'Aéroports de Paris.

**M. LE PRESIDENT.**- Voilà qui nous fait cinq noms.

C'est parfait. Le Comité Permanent de la CCE est constitué. Je vous remercie.

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

**M. LE PRESIDENT.**- Je donne la parole à M. CHARRITAT d'Aéroports de Paris pour nous présenter ce bilan.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Merci, Monsieur le Préfet.

Un bilan qui va vous être présenté en quatre planches de manière à être aussi synthétique que possible mais bien sûr chacune d'entre elle méritera des commentaires.

Vous allez voir, les courbes présentées sont assez parlantes par elles-mêmes mais les réalités qu'elles recourent mériteront éventuellement des échanges au terme de ma présentation.

Cette planche présente le total du trafic mouvements en vol à vue et vol aux instruments avions et hélicoptères avec cette courbe qui représente le trafic sur 12 mois cumulés depuis janvier 2007 jusqu'à janvier 2015. Cette courbe montre une tendance constamment décroissante. Les deux courbes qui suivent et qui concernent l'évolution des IFR, VFR d'une part et des hélicoptères d'autre part sont des courbes qui alimentent ou instrumentent cette courbe globale.

Le résultat figure à droite du document que vous avez sous les yeux : 50 811 mouvements à fin 2014. En 2007, nous étions à 65 000 et, en 2010, nous avons dépassé les 70 000.

On sent bien que le trafic, principalement porté par celui des aéroclubs ou de l'aviation générale de manière générale, est en décroissance constante sur Pontoise. Les explications de cette décroissance pourront être éventuellement données par les professionnels qui sont présents ici mais tiennent principalement au contexte économique de la région voire du pays et également des activités des entreprises du secteur aéronautique.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Est-ce qu'on peut poser des questions pendant ou faut-il attendre la fin de l'exposé ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je propose qu'on termine l'exposé et qu'ensuite évidemment les membres de la commission puissent s'exprimer.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Ce sera très bref, Monsieur BUTEUX, je vous rassure !

La planche suivante détaille le trafic avions mois par mois sur 2013 et 2014 avec en bleu le trafic des avions d'affaires, en gros le trafic des vols aux instruments ; en rouge le trafic des vols à vue qui sont en général les petits avions ; et la courbe verte c'est le total sur les 12 mois cumulés, là encore détaillé de mois en mois depuis janvier 2013 jusqu'à janvier 2015.

Vous voyez comment se situe cette décroissance. L'échelle n'est pas forcément très lisible mais on constate qu'elle affecte de manière assez notable les vols IFR : vous voyez que, tout à fait à gauche sur ce graphique, on était autour de 5 000 mouvements IFR par an, on est là en dessous de 4 000.

En ce qui concerne la courbe rouge, elle a l'avantage d'être spectaculaire, c'est très joli sur un graphique, en fait elle produit simplement la saisonnalité de l'activité de l'aviation générale, ce qui est assez logique, assez compréhensible.

Ce qui est intéressant c'est qu'effectivement la tendance décroissante que j'évoquais depuis 2007 sur le graphique précédent se confirme sur les deux années 2013 et 2014 sur ce graphique. En gros, on était à 60 000 mouvements à la fin 2012 et on est à 54 000 à la fin 2014.

La courbe suivante présente un détail sur les hélicoptères. Les hélicoptères ont cette particularité d'être des aéronefs qui volent plus doucement, plus bas et qui ont, en terme de nuisance sonore, un impact particulier qui est dû à leur mode de propulsion et à leurs caractéristiques aérodynamiques.

Difficile d'interpréter cette courbe sauf à constater que là encore on est sur des mouvements beaucoup plus faibles en nombre.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Excusez-moi, je voudrais intervenir quand même, est-ce que vous pouvez expliquer les deux échelles ? Parce que là tout le monde se perd !

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je peux expliquer les deux échelles. C'est déjà une présentation que j'avais faite dans les CCE précédentes, cela ne me gêne pas. Ce qui est important c'est de constater sur l'échelle de droite, un total de mouvements annuels et l'échelle de gauche permet de détailler mois par mois à quel niveau on se situe. C'est valable sur toutes les courbes que j'ai présentées jusqu'ici. Je vous donne acte, Monsieur BUTEUX, que

j'aurais dû faire cette explication en début de présentation.

Enfin, dernier élément d'information qui peut présenter un intérêt et qui peut nous conduire à faire des analyses un peu plus fines sur la dernière planche, c'est la répartition des activités entre les avions basés et non basés d'une part, c'est le camembert qui se trouve en haut à gauche. Vous voyez que les deux tiers des mouvements sont effectués par des avions qui sont basés dans les aéroclubs ou chez les opérateurs d'aviation d'affaires présents en permanence sur Pontoise, et un tiers correspond à des non basés.

Si on avait un détail du camembert en sortant les vols IFR par exemple, on constaterait qu'il y a forcément une proportion de non basés plus importante pour les IFR puisque l'aéroport de Pontoise est un aéroport qui permet d'assurer la formation au pilotage aux instruments pour des pilotes qui peuvent venir d'autres terrains. C'est une caractéristique qu'on peut avoir sur ce terrain et qui est due au fait que c'est maintenant, sauf erreur de ma part, le seul aéroport francilien qui permet de faire de la formation IFR, enfin ce n'est pas le seul puisque Toussus en fait aussi mais avec une longueur de piste plus faible.

Sur le camembert en bas à droite, la répartition de l'activité en tour de piste, en voyage et en local. C'est assez explicite mais le tour de piste, c'est bien tout le processus de formation qui permet aux pilotes d'apprendre à décoller et à atterrir. Le voyage, c'est ce qui permet à des pilotes de décoller de Pontoise, d'aller faire un voyage et de revenir le soir même ou le lendemain matin. Le local, c'est souvent ce qui permet d'assurer des compléments de formation de navigation pour les pilotes qui sont

en apprentissage dans les différents aéroclubs de l'aérodrome.

Voilà ce que je souhaitais vous présenter. Je suis disponible pour répondre à vos questions.

**M. LE PRESIDENT.-** La DIRAP avait une question.

**M. BUTEUX (DIRAP).-** Oui une question par rapport au comptage de manière à être bien sûr. Effectivement, on voit une décroissance forte de l'activité. Lors des précédentes CCE, on avait demandé à ce qu'on puisse disposer du système de comptage que l'on avait auparavant. C'est-à-dire qu'on avait un comptage avec un double comptage quand on était sur les tours de piste et vous aviez mis en place un nouveau système de comptage qui est maintenant officiel, avec un simple comptage pour les tours de piste.

De manière à bien voir qu'il y a une baisse effective d'activité quand on était par exemple en 2007 et qu'on regarde maintenant en 2014, qu'on vérifie qu'en 2007 on a bien des chiffres avec simple comptage et qu'on n'a pas des chiffres avec double comptage. Est-ce que je me fais comprendre ?

Pour vérifier cela, on avait demandé et il avait été acté dans une CCE, pas la dernière ni la précédente mais il faut revenir dans les comptes rendus précédents, qu'effectivement de manière à ce que ce soit très transparent, on ait bien les deux informations de double comptage et simple comptage pour les périodes qui démarraient le simple comptage.

**M. CHARRITAT (ADP).-** Effectivement, c'est un point important de

manière à être certain que l'information qui est diffusée ici soit homogène et transparente.

Je n'ai aucun doute au moins en remontant jusqu'en 2008 - 2007 je n'ai pas pu vérifier - sur le fait que c'est toujours la même méthode de comptage qui est employée.

J'attire votre attention sur le fait que le passage du double comptage au simple comptage résultait simplement d'une action de bon sens : quand un avion fait un tour de piste, il ne survole un riverain qu'une seule fois. Il décolle ou il atterrit mais, à chaque fois qu'il fait un tour de piste, il ne survole pas le même riverain deux fois. C'est finalement assez logique qu'on soit arrivé à cette méthode de comptage.

Ce qui est important surtout, et on va le vérifier pour 2007 parce que là je me tourne vers mes voisins qui peuvent peut-être m'aider, je suis sûr que depuis 2008 c'est le cas parce que j'avais moi-même fait l'analyse quand j'ai pris mes fonctions en 2010 à la Direction du Bourget et des Aéroports d'aviation générale. J'avais cette anticipation à 2008.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Il n'y a pas de remarque particulière par rapport au fait de décider de passer en simple comptage ou pas, c'est simplement de manière à ce qu'on ait cette transparence.

Je rappelle aussi que quelquefois on est appelé à se prononcer sur des Plans d'Exposition au Bruit. Le PEB actuellement en vigueur pour l'aéroport est très ancien et les activités étaient comptabilisées avec du double comptage. C'est donc important de savoir quand on va nous parler d'activité de l'aéroport comment cela évolue par rapport aux chiffres qu'on avait avant.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. D'autres questions ?

**M. SEIMBILLE (CD 95).**- Sur la première diapositive, il était marqué "hors transit". Est-ce que la notion de transit a une incidence importante ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est une remarque tout à fait pertinente. Le comptage qui est fait est assuré par les contrôleurs du service de navigation aérienne qui contrôlent également des avions en transit. La caractéristique des avions en transit est qu'ils vont passer mais ils sont beaucoup plus hauts puisqu'il existe des itinéraires qui permettent aux avions en vol à vue de passer à la verticale du terrain mais de manière à assurer la protection nécessaire des tours de piste ou des décollages et des atterrissages sur les deux pistes de Pontoise, c'est à une altitude minimale de 2 000 pieds. Ce sont des vols qui sont très nettement au-dessus.

**M. LE PRESIDENT.**- D'autres questions, observations ? *(plus de question)*

Je vous remercie.

**- Présentation des chevelus**

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Bonsoir ! Les associations de riverains nous ont fait parvenir il y a quelques semaines, comme c'est de tradition, un certain nombre de dates de l'année 2014 et 2015 pour lesquelles elles souhaitent avoir une photographie des traces radars, autrement dit des chevelus, de l'ensemble des vols du tour de piste qui ont été réalisés.

Pour chacune de ces quatre dates, nous avons trois photographies : une

photographie qui montre le tour de piste de manière globale et deux zooms qui permettent de voir de manière un peu plus détaillée les deux extrémités de ce tour de piste.

Dans un premier temps, je vais vous les montrer sans faire de commentaire particulier de manière à ce qu'on puisse revenir sur ceux qui posent question et qu'on puisse tenter de répondre aux questions qui se poseraient.

Le vendredi 3 octobre 2014, c'était la première date qui nous a été soumise. Ce premier schéma vous montre les traces radars des avions sur toute la journée de minuit à minuit.

On repère assez facilement le tour de piste de la piste 05-23 qui est orientée sud-ouest nord-est, et moins de traces mais quand même quelques-unes sur la piste sécante de la 30-12 où il y a un peu moins d'activité.

On peut regarder sur la planche suivante le zoom sur le nord du tour de piste. Vous pouvez remarquer les communes dont le survol est déconseillé sur les cartes aéronautiques comme Grisy-les-Plâtres ou Epiais-Rhus et vous voyez aussi le passage qui est assez délicat dans le tour de piste entre les communes de Frémécourt et Cormeilles-en-Vexin. Ce sont les principaux points d'attention à avoir sur cette première image.

Sur la deuxième, on a le sud-ouest du tour de piste. Là, les points d'attention particuliers sont les communes d'Ableiges, de Montgeroult et de La Villeneuve Saint-Martin et également Boissy-l'Aillerie qui est à l'est du terrain.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Et Courcelles qui n'est pas sur la carte.

**M. PELLETIER (Ableiges).**- La Villeneuve Saint-Martin, ce n'est pas une commune, c'est une partie afférente de la commune d'Ableiges.

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Autant pour moi !

Deuxième date : le samedi 20 décembre 2014.

Le circuit global. Vous remarquerez une petite différence par rapport à l'autre : la configuration du vent était à l'opposé, donc il y a plus de dispersion sur les décollages vers le sud alors que, pour l'atterrissage, vous avez des trajectoires beaucoup plus rectilignes.

Puis vous avez le zoom sur la partie nord. Je vous laisse un peu de temps pour regarder.

Et le zoom sur la partie sud.

La date suivante était le dimanche 22 février 2015. Le schéma global. Là encore la configuration était vers le sud-ouest.

Le zoom au nord et le zoom au sud.

Et enfin la dernière date était le samedi 9 mai 2015, avec le tour de piste global. La configuration était idem face au sud-ouest. Avec le nord du tour de piste et le sud.

Si vous avez des questions, dites-nous sur quelle date en particulier ou si c'est quelque chose de général sur lequel vous souhaitez revenir.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Pas forcément des questions, c'est plus des remarques par rapport à ce que vous nous avez montré.

Premièrement, je dois vous remercier d'avoir fait l'effort de travailler et de présenter les zooms, ce qui n'avait pas été possible lors de la précédente CCE. Cela nous permet de bien voir les zones qui sont problématiques. On sait bien que c'est au décollage surtout qu'on a des gros problèmes sur certaines parties des tours de piste, celles qui sont directement en accès des pistes.

Et donc là sur l'ensemble des quatre journées, peut-être un peu moins sur une, sur les trois journées pour lesquelles on voit qu'on a un décollage vers Courcelles, nous notons ce que nous avons mesuré quand nous avons fait des mesures, la DIRAP : on a une très forte dispersion des vols et en particulier une concentration de vols qui passent au-dessus de Courcelles. Je prends le cas de Courcelles parce que là on est en décollage. Alors qu'on a fait des cartes pédagogiques de manière à ce que les pilotes appliquent le plus possible les bonnes pratiques qui permettent de les éloigner en particulier des villages qui sont survolés lorsqu'on a des décollages.

Si on prend ce schéma, on voit qu'à partir du moment où les pilotes font en sorte d'aller le plus loin possible vers la Nationale 14 pour simplifier, à ce moment-là ils ont beaucoup plus de facilité d'échapper à Courcelles et, quand on est à Courcelles, on le voit. On était en train d'installer une station de mesure de bruit avec le maire de Courcelles et le jour où on était en train de l'installer, il y avait un avion qui était au-dessus de la mairie de Courcelles et il était en

tour de piste. Ce n'est franchement pas normal du tout. Et il n'y avait pas de vent, je le dis pour ceux qui parleraient de vent.

A partir du moment où on va très loin par rapport à la départementale, on échappe Courcelles, donc on gêne beaucoup moins les riverains. Et ensuite on a la possibilité de pouvoir faire en sorte de bien passer entre Us et Ableiges, et là aussi on gêne beaucoup moins les riverains.

Je trouve que les cartes sont très parlantes et c'est vraiment un élément de travail pour essayer de trouver des solutions pour appliquer les bonnes pratiques d'aller le plus loin possible.

**M. LE PRESIDENT.**- Simplement, désolé, je ne connais pas forcément aussi bien le territoire que vous et beaucoup d'élus qui sont présents, Courcelles n'apparaît pas sur la carte, si vous pouvez le montrer.

*M. BUTEUX montre où se trouve Courcelles-sur-Viosne sur la carte (en dessous de Montgeroult).*

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Nous avons fait des mesures à la DIRAP. A partir du moment où on va très loin par rapport à la RN 14, on échappe Courcelles.

La dernière fois, ce qui avait été intéressant par rapport à vos schémas, c'est que vous aviez réussi à mettre les circuits avec les cercles qui étaient sur la carte pédagogique, et c'est intéressant de l'avoir de cette façon-là.

Le but n'est pas d'être pointilleux par rapport à tout cela. Plus on regarde de loin, plus

on va se dire : en gros cela fait un gros trait et c'est bon !

Là, on voit bien ce que vivent les riverains qui se plaignent de survols tout à fait anormaux.

Et en plus je dirai que nous avons avec notre travail peut-être amplifié un peu le sentiment d'insatisfaction parce qu'à partir du moment où on a vraiment milité pour avoir une carte pédagogique et fait de l'information pour dire : "il y a une carte pédagogique, donc les pilotes ont les moyens d'essayer de mieux respecter", les gens pensaient qu'il n'y aurait plus ces distorsions et, malheureusement, on voit qu'on les a encore.

Donc peut mieux faire !

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

**M. NOEL (DIRAP).**- Très honoré d'être parmi vous. Toutefois je remarque sur les courbes qui ont été présentées et en l'occurrence la première qu'il y a quand même beaucoup de dérapages lorsque les avions tournent quand ils font leur tour de piste et beaucoup ne respectent pas ce tour de piste. On voit certains avions qui coupent carrément le virage, ce qui cause des nuisances aux gens qui se trouvent dans ces limites là.

Il y a un non respect flagrant et je crois que c'est clair net et précis quand on voit les courbes, on voit que certains avions ne respectent pas les courbes et en sortent.

**M. LE PRESIDENT.**- Un commentaire, côté usagers peut-être ? puisque

les pilotes sont représentés au sein de notre commission.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Ce que je peux dire même n'étant pas directement pilote, c'est que les déviations par rapport aux trajectoires dont Maxime LECLERE a rappelé qu'à certains endroits elles étaient relativement fines, il faut bien viser, peuvent être dues à des phénomènes météo, mais on a bien effacé si je puis dire le phénomène du vent, il y a probablement un problème de manque de repère visuel évident.

On a pourtant, pour éviter Courcelles-sur-Viosne, la possibilité de se référer à la ligne à haute tension, c'est-à-dire de ne pas tourner avant la ligne à haute tension qui est au sud de Courcelles et qui donc permettrait d'échapper et d'éviter le virage qui coupe. Il semble que ce ne soit pas un repère visuel suffisant. C'est probablement quelque chose qu'il va falloir qu'on renforce. On va avoir du mal à peindre les pylônes à haute tension en rose fluo mais il va falloir que peut-être on rappelle à l'ensemble des écoles de pilotage que c'est un repère quasi absolu, c'est-à-dire que quand on décolle en 23 et qu'on s'apprête à faire un tour de piste, ne jamais tourner avant d'avoir survolé la ligne haute tension, ce qui est un moyen de protéger Courcelles-sur-Viosne. C'est un petit risque de se rapprocher de La Villeneuve Saint-Martin mais il y a suffisamment de place entre les deux pour que l'itinéraire soit cohérent.

A mon avis, le problème doit se poser aussi à l'ouest d'Ableiges parce que, effectivement, là encore il faut serrer le tour de piste et ce n'est pas forcément facile de respecter si on n'a pas de repère visuel évident ou si on ne maîtrise pas complètement son appareil.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci. L'avis des pilotes qui sont présents ou des professionnels ?

**M. MARCHAIS (Ecole Pontoise aéro-formation).-** Globalement, je pense que ce qui nous est présenté est bien représentatif des tours de piste. Les tours de pistes à mon avis sont respectés parce qu'il y a finalement très peu d'écart. Là ce n'est peut-être pas assez détaillé mais sur le nombre de mouvements, il peut y avoir de temps en temps une imperfection, je veux bien l'admettre, mais globalement les pilotes s'efforcent de respecter le tour de piste.

Maintenant, on a parlé de Courcelles, il y a une possibilité mais c'est à voir avec l'aviation civile, c'est une altération de cap après décollage en 23 mais qui peut poser d'autres problèmes que je ne maîtrise pas.

Concernant le tour de piste lorsqu'on est en vent arrière 23, les deux villages actuellement de Frémécourt et Cormeilles se rejoignent. Lorsque vous êtes en l'air, je vous assure qu'il n'y a plus un champ pour passer et pour éviter le survol des agglomérations. C'est de plus en plus un problème, ce n'était pas le cas les années précédentes. Cela fait onze ans que je vole ici, et les deux villages se resserrent.

Voilà ce que je peux vous dire d'un point de vue pilote.

**M. LE PRESIDENT.-** Sur votre première remarque un peu technique, en tout cas pour le néophyte que je suis et certains le sont peut-être dans la salle, Monsieur LECLERE, si vous pouvez traduire la proposition de modifier le décollage, si j'ai bien compris...

**M. MARCHAIS (Ecole Pontoise aéro-formation).-** L'altération de cap, c'est-à-dire qu'après décollage quand on part en 23, on peut faire une ouverture à gauche mais cela nécessite de modifier le circuit pour éviter le village de Courcelles carrément.

**M. LECLERE (DSAC Nord).-** Je n'ai aucun commentaire à faire là-dessus, je vais laisser parler Marc THOMAS qui est du Service navigation aérienne qui est probablement plus compétent que moi.

Je voulais rappeler quand même que c'était une plate-forme de formation où on a beaucoup de jeunes pilotes et donc en matière de sécurité et de formation c'est bien aussi d'avoir des tours de piste qui sont les plus classiques possibles. Faire des altérations de cap à un moment assez délicat qu'est le décollage, cela fait une difficulté de plus au décollage. C'est déjà quelque chose que nous, en termes de sécurité, allons regarder.

Le deuxième point c'est qu'effectivement si on s'éloigne d'une commune, on va se rapprocher d'une autre. Il faut vérifier que si on fait une altération de cap, on ne va pas aller sur une commune qui est à côté, par exemple Boissy-l'Aillierie ou Puiseux-Pontoise.

Enfin, il y a un troisième aspect qui est, et là peut-être Marc THOMAS peut nous aider, sur les interactions entre les procédures qui doivent nécessiter également une étude.

**M. THOMAS (DSNA).-** L'altération de cap après décollage pour des vols d'école est toujours problématique.

Je suis un peu surpris de cette proposition en 23 parce que, déplaçant le

problème de Courcelles, on va le ramener très rapidement sur d'autres communes. Mais le problème qui se pose sur un plan de circulation aérienne, c'est qu'une altération généralement doit être faible au décollage, nous n'avons pas affaire à des pilotes professionnels et elle n'est jamais conforme à ce qui est prévu. Ce n'est pas que le pilote soit négligent mais c'est une phase de vol qui est extrêmement délicate et cela demande beaucoup d'expérience et de maîtrise pour être très précis lors d'une altération.

Nous avons cette altération sur d'autres aérodromes de la région parisienne et cela pose des problèmes de rattrapage. Comme les altérations ne sont pas toutes équivalentes par avions successifs, le développé des trajectoires n'est pas le même et on se retrouve avec des rattrapages et des situations de rapprochement qui altèrent la sécurité.

C'est la raison pour laquelle la déviation après décollage est un outil à notre disposition mais cela nécessite une grande réflexion je pense, une étude assez poussée et ne me semble pas très adaptée à la problématique présentée ici.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. D'autres questions ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Pour notre part la DIRAP, nous souscrivons à la proposition de M. CHARRITAT de mettre de nouveau en étude la façon dont on peut trouver des moyens de faire en sorte que les bonnes pratiques qui consistent à dépasser la ligne haute tension et se rapprocher de la RN 14, je dirai vers le sud pour simplifier, et sur la partie plutôt vers le nord, de faire en sorte qu'effectivement les circuits aillent le plus loin possible pour échapper les villages,

que ces points soient étudiés en Comité permanent.

Je pense qu'on a réussi jusqu'à présent à faire un assez bon travail pédagogique. C'est vraiment dommage de rester en chemin. A la limite, qu'on ait une dispersion avec les problématiques de vent, de ceci cela, on peut l'admettre, mais qu'elle se réalise avec le point haut proche de la Nationale 14 et puis le point bas bien éloigné.

Je ne suis pas pilote, donc je ne veux vraiment pas apprendre aux pilotes ma façon de faire, je remarque simplement que lorsque nous avons fait des mesures, dans plus de 60 % des cas les circuits étaient respectés, c'était dans la même journée, on avait même fait avec le vent et, dans 30 % des cas, cela passait vraiment en plein sur les villages. Je pense qu'il y a possibilité d'appliquer les bonnes pratiques.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. Si la proposition d'Aéroports de Paris recueille l'assentiment des associations, je pense que vous allez travailler sur le sujet, Monsieur CHARRITAT. Vous confirmez ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Absolument !

**M. LE PRESIDENT.**- Merci ! C'est bien noté.

**M. METAIS (Génicourt).**- Je ne sais pas si j'ai le droit d'intervenir en tant que suppléant de la commune de Génicourt.

Je voudrais revenir sur le premier chevelu concernant notamment ce village parce qu'au niveau du respect du circuit de piste, aujourd'hui il n'est pas respecté à 80 % par

l'aviation de tourisme et à 100 % par l'aviation commerciale.

C'est la perpendiculaire au circuit de piste principal sur la 12-30. On peut constater le survol de Génicourt. Le non survol de Génicourt n'est pas indiqué. Le circuit de piste passe au niveau du silo.

**M. LE PRESIDENT.**- Un pilote qui fréquente l'aérodrome ou un représentant de la profession, sur cette remarque par rapport à un écart indiqué ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Effectivement, la problématique de la position de Génicourt est que le tour de piste entraîne un dernier virage à très basse altitude et, pour des avions qui sont un peu performants et assez rapides, c'est une trajectoire difficilement pilotable. On en avait parlé lors de la dernière CCE, si vous vous rappelez, il y avait eu le cas d'un DC3 qui avait survolé plusieurs fois la commune lors des vols d'essais avant de partir pour un vol vers l'Australie. C'est une problématique de tour de piste pour des machines un peu performantes, c'est difficile tel qu'il est décrit là.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. D'autres questions ?

**Mme SAURET (Maire de Cormeilles-en-Vexin).**- Je suis totalement néophyte. Sur la carte, on distingue bien le rectangle principal, le trajet principal, mais on en voit un autre qui est perpendiculaire à celui-ci. A quoi correspond-il ?

**M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillierie).**- C'est l'autre piste.

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Vous avez deux pistes. On ne les voit pas très bien. Vous avez une piste qui est principalement utilisée, c'est le gros rectangle, et vous en avez une seconde qui est un peu plus courte, qui est une piste moins utilisée mais qui est quand même utilisée, donc on aperçoit un deuxième rectangle qui correspond au tour de piste sur cette piste-là.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous remercie. Je vous propose de poursuivre l'ordre du jour. Monsieur le Député ?

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Monsieur le Secrétaire Général, c'est sur la poursuite de l'ordre du jour. Est-ce que vous seriez d'accord pour inverser et un peu modifier, compte tenu des obligations des uns et des autres et en accord avec le Président de la DIRAP, c'est-à-dire aborder maintenant les questions diverses et le point limitation environnementale à 17 tonnes avant le bilan dépersonnalisé des réclamations ? Est-ce que cela poserait un problème ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je n'y voit pas d'obstacle. Simplement, il faut que je consulte l'ensemble des participants... *(Pas d'opposition)*

Si cette formule convient à tout le monde, je propose de la retenir.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Merci beaucoup !

#### - Questions diverses

#### • Limitation environnementale à 17 tonnes

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est effectivement Aéroports de Paris qui a souhaité

que ce sujet soit abordé en questions diverses parce que c'est un sujet délicat dont à l'évidence les débats aussi nourris fussent-ils que nous aurons ce soir ne permettront pas de trouver forcément une issue. C'est très vraisemblablement un sujet qui pourrait être reporté, si les autres membres en sont d'accord, aux travaux du Comité permanent mais je souhaitais que ce soit évoqué parce que d'abord ce n'est pas un sujet tabou et ensuite parce que, effectivement, il ne me semble pas que la disposition de limitation à 17 tonnes soit une limitation qui protège complètement les riverains des nuisances sonores engendrées par l'activité aéronautique.

Pour appuyer mon assertion, je me baserai sur deux constats :

Premier constat qui est celui que nous faisons très régulièrement, un mois tous les deux ans, à l'occasion du Salon de l'Aéronautique et de l'Espace du Bourget puisque, pendant cette période, un certain nombre d'avions qui ne peuvent pas se poser au Bourget sont déroutés sur certains aéroports dont Pontoise-Cormeilles qui a le mérite d'être extrêmement pratique dans ces cas-là, nonobstant les problématiques de contrôles transfrontières qui font l'objet d'un autre point de l'ordre du jour.

Le déroutement de certains de ces avions qui sont des avions qui dépassent les 17 tonnes nous permet d'avoir une visibilité en vraie grandeur de la situation en termes de nuisances sonores engendrées par cette limitation en deçà ou au-delà des 17 tonnes.

C'est la raison pour laquelle, de manière systématique maintenant depuis trois Salons de l'Aéronautique, depuis le Salon de

2011, nous mettons en place, pendant toute la période du mois de juin des années impaires, un dispositif de mesure de bruit complémentaire au dispositif permanent qui existe à Courcelles-sur-Viosne.

Ce dispositif temporaire qu'on installe à Gérocourt de manière à couvrir les deux axes de la piste principalement utilisée, la 05-23, nous donne un certain nombre d'informations sur le bruit des avions de moins de 17 tonnes, sur le bruit des petits avions et sur le bruit des plus gros au-delà de 17 tonnes.

Ce rapport qui est établi par notre laboratoire, qui fait 40 pages, cela va donc être difficile de vous le résumer là dans l'instant mais le Comité permanent pourra le consulter bien sûr, nous conduit à constater que, par exemple sur les 175 mouvements constatés sur une période et ressortis dans l'évaluation provisoire du rapport du laboratoire que j'ai sous les yeux, les avions qui sont classés du plus bruyant au moins bruyant ne sont pas classés du plus lourd au moins lourd.

Au décollage, par exemple, le plus bruyant c'est le Piaggio 180 Avanti qui est un avion qui fait 2 tonnes, qui a un bruit caractéristique extrêmement déplaisant et désagréable. Il est nettement plus nuisant sur le plan sonore qu'un Falcon 7W ou qu'un Gulfstream V.

Cette corrélation entre taille des avions et bruit perçu par l'environnement est une corrélation sur laquelle il faut apporter un certain nombre de bémols.

Le deuxième aspect que je voulais souligner, c'est que cette limitation à 17 tonnes est quelque part quelque chose comme un

leur. C'est-à-dire qu'on pense qu'elle protège les riverains contre les nuisances sonores excessives et en fait elle ne les protège pas vraiment. Je suis désolé d'avoir à dire que le Fouga Magister qui vole de temps en temps au-dessus fait nettement moins de 17 tonnes, donc la limitation à 17 tonnes ne l'empêche pas de voler.

On voit bien qu'il faut être capable de trouver un instrument de mesure qui permette de protéger efficacement les riverains sans se baser uniquement sur cette limitation à 17 tonnes.

Si j'ai souhaité que le sujet soit abordé, je vous remercie, Monsieur le Préfet, de me donner l'occasion d'en parler, c'est pour qu'on travaille collectivement ensemble, et c'est l'objet de ces Commissions Consultatives de l'Environnement ou du Comité permanent qui en émane, à des dispositifs substitutifs aux 17 tonnes qui protègent mieux et qui en tout cas évitent des considérations qui sont pour l'instant basées sur une réalité physique qui est fausse.

Il faut qu'on arrive à trouver des instruments qui permettent soit d'interdire les avions les plus bruyants, soit de limiter un plafond de bruit équivalent, soit de faire en sorte que, sur certaines tranches horaires, des avions très bruyants ne puissent pas voler.

Il existe, sur tous les aéroports français un certain nombre de dispositions particulières. Je pense en particulier à l'aéroport de Cannes qui est très soumis à des contraintes environnementales avec lequel nous travaillons régulièrement et sur lequel ils ont mis en place un système de contrôle qui n'est pas basé sur le tonnage des avions mais qui est bien basé sur le bruit émis et constaté par les dispositifs qui sont

mis en place à la fois par la Direction Générale de l'Aviation Civile et par l'exploitant de l'aéroport de Cannes.

Voilà pourquoi je souhaitais que ce sujet soit présenté.

**M. LE PRESIDENT.-** Avant de donner la parole à la salle, peut-être préciser pour le néophyte que je suis et puis peut-être d'autres dans la salle, que c'est une réglementation locale qui ne correspond pas à une norme imposée par la DGAC ou toute autre autorité aéroportuaire. C'est la Commission qui, il y a quelques années, avait décidé, dans le cadre de ses travaux en 2003, de fixer, comme elle peut le faire, cette limite sur l'aérodrome mais, je préfère le dire au Comité permanent qui va se saisir de ce sujet et qui en débattera de façon plus avant, il ne s'agit pas à ce stade d'une norme de nuisance aéroportuaire fixée par la DGAC ou telle ou telle autorité.

Monsieur le Député...

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).-** Merci. Deux trois observations et quelques rappels :

Vous avez raison de dire que ce n'est pas un sujet tabou, aucun sujet n'est tabou et on peut discuter de tout, vous avez raison, mais vous savez que c'est un sujet à la nitroglycérine quand même. D'ailleurs, vous avez été infiniment prudent et adroit dans votre exposé puisque vous dites : ce n'est pas forcément les plus petits qui font le moins de bruit. Vous avez l'argumentation sur le bruit alors qu'en vérité notre souci est celui du trafic.

Si votre objectif, car vous ne l'avez pas dit vraiment mais on peut le supposer à

travers vos propos, est d'aboutir à une autorisation à un plus fort tonnage, cela va entraîner l'acceptation d'autres avions et par conséquent probablement l'augmentation du trafic.

Vous savez qu'il y a là-dessus un historique. Monsieur le Secrétaire général, vous disiez que c'était un accord local. Oui mais pas que puisque, si ma mémoire est bonne, il y a une juridiction qui a statué là-dessus et qui avait annulé l'arrêté d'un prédécesseur de M. le Préfet il y a déjà maintenant quelques années. Donc ce n'est pas qu'un accord local, c'est aussi une décision de justice qui avait annulé un précédent arrêté et depuis lors effectivement nous en sommes restés à cette limitation à 17 tonnes.

On peut parler de tout mais je crois connaître comme Député du Vexin, à peu près la sensibilité et des riverains et de la population et des élus qui sont là et qui vont le dire eux-mêmes ou m'infirmer peut-être pour dire qu'il y a une extrême sensibilité sur ce sujet à un moment où, par ailleurs, certaines communes, pas forcément toujours les mêmes mais cela se recoupe pour partie, sont impactées par des projets comme le Serqueux-Gisors, c'est-à-dire le fret, etc.

Je me souviens, il y a quelques années, cela remonte maintenant à un certain temps, vous n'étiez pas là, Monsieur, puisque vous dites être arrivé en 2010 mais Aéroports de Paris avait déjà eu ce projet de discussion et de modifier le tonnage.

J'avais demandé à vos prédécesseurs qui m'avaient dit qu'ils étaient d'accord pour écouter la population. J'ai dit : "très bien, on va réunir la population, êtes-vous d'accord pour venir ? Et on va bien voir ce qu'elle

en pense puisque vous allez prendre en considération ce que pense la population !"

Nous l'avions fait à Corneilles-en-Vexin, cela remonte à quelques années, je n'ai plus les dates en tête. La population s'est exprimée puisqu'il y a environ un millier de personnes qui étaient venues à cette réunion et elle a été unanime.

J'aimerais que vous nous disiez clairement parce que comme le sujet est délicat, vous le présentez avec diplomatie, je comprends bien, mais j'aimerais que vous nous disiez clairement si vous avez ou non des intentions à ce stade. Si oui, quelles sont-elles ?

J'ai bien entendu que ce serait renvoyé à une autre date qu'on en discuterait, ce qui est tout à fait acceptable bien entendu d'en discuter. Mais à ce jour, est-ce que c'est un point qui est mis à l'ordre du jour pro forma pour voir où on en est, pour prendre un peu la température, pour actualiser les renseignements ou bien si vous avez un projet quelconque ? C'est très important que nous le sachions.

Voilà nos observations à ce stade pour l'instant.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci. Question de principe, on peut peut-être répondre à M. le Député et puis laisser la parole à d'autres intervenants.

**M. CHARRITAT (ADP).-** Je vous donne acte, Monsieur le Député, que ma présentation était effectivement centrée sur le bruit et uniquement sur le bruit. Vous avez tout à fait raison d'attirer mon attention sur le fait que, dans la crainte des riverains d'une évolution du trafic de Pontoise, figure aussi la crainte que le

trafic augmente et qu'on y accueille en masse des avions de plus gros tonnages, donc plus nuisants mais pour des activités qui ne seraient pas les activités actuelles de l'aviation d'affaires.

J'ai relu les propos que j'avais tenus sur ce sujet lors la Commission Consultative de l'Environnement du 10 décembre 2013. Je disais que "nous n'avons aucune envie ni aucun intérêt de faire Beauvais à Cormeilles, il n'y a pas de besoin, il y a déjà Beauvais."

C'était une façon d'exprimer que, dans la stratégie d'Aéroports de Paris, Aéroports de Paris gère 14 aérodromes, enfin 13 et 1 héliport, en Région Île-de-France. Il y a en matière de stratégie des transporteurs aériens la volonté de trouver des économies, on le voit bien, et de faire en sorte que leurs ressources soient plutôt centrées sur un nombre relativement faible d'escales en Région Île-de-France. J'imagine mal une compagnie opérant déjà sur un autre grand aéroport venir développer en plus quelque chose à Pontoise et encore moins à la place de ce qui existerait à Orly ou à Roissy ou ailleurs.

Ce qui peut se produire, et je préfère être le plus transparent possible avec vous, c'est que des opérateurs de lignes qui n'existent pas encore, et on l'a vu avec l'expérience avortée de Brighton City Airways en 2013, souhaitent créer des lignes de petite taille, de petit gabarit puisque, en aucun cas, on ne réussira, avec les dispositifs qui sont disponibles à Pontoise-Cormeilles, à concurrencer des créations de lignes importantes.

Vous avez raison, Monsieur le Député, de rappeler qu'il n'y a pas que la problématique du bruit, il y a aussi la crainte qu'effectivement Pontoise accueille un

développement qui dépasse les possibilités de son environnement pour l'accueillir.

En ce qui me concerne, j'ai tendance à dire que ce n'est pas nous qui créons le trafic, nous modestes exploitant aéroportuaire, on se contente de mettre à disposition des installations. Si ces installations sont de bonne qualité, il y a effectivement le risque du point de vue des riverains qu'elles attirent du trafic mais il y a aussi l'intérêt du point de vue des acteurs économiques qu'elles en attirent.

Notre travail je pense et pour faire court sur ce sujet, c'est de faire en sorte que la stratégie d'Aéroports de Paris étant clairement exprimée, peut-être plus clairement et plus solennellement éventuellement à un niveau supérieur au mien, sur le fait que nous n'avons pas l'intention de faire de Pontoise un aéroport charters avec des compagnies aériennes low-cost qui viendraient s'installer, c'est quelque chose qui est relativement inscrit dans le marbre parce que, encore une fois, on ne saurait pas exploiter. Pour accueillir un trafic régulier important avec des compagnies aériennes, il faudrait construire une aérogare. Pour l'instant, il n'y a aucun équipement de traitement de bagages et il n'y a pas d'aérogare en tant que telle. On est de toute façon limité par les infrastructures dont nous disposons.

Je pense qu'il faut qu'on soit capable d'aborder clairement les sujets et de dire quand il y a un projet à quoi il répond et comment éventuellement on peut y faire face. L'exemple de la ligne de Brighton City Airways, c'était un avion bi-turbopropulseur très peu nuisant qui faisait deux liaisons par jour avec 19 passagers. C'est le volume qui correspond à l'activité de Pontoise. Cela, on sait le faire sur le plan opérationnel, sur le plan fonctionnel, sur le plan

contrôle aérien, sur le plan de sûreté. C'est à mon avis la bonne jauge pour Pontoise. Si on veut faire plus gros, très vite on va se trouver sur un autre aéroport qui aura des capacités et des installations qui permettront d'accueillir.

Je conçois bien que ma réponse ne soit pas entièrement satisfaisante et qu'en plus si elle se base sur mon seul discours, cela puisse peut-être être insuffisant. Je suis prêt à mobiliser au niveau de mon Président Directeur Général une formulation qui vous rassure sur ce plan-là et à trouver, au sein du Comité permanent ou avec notre autorité de tutelle, un dispositif qui fasse que, de toute façon, on plafonne. Pour l'instant, il n'existe pas de plafond en nombre de mouvements à Pontoise. C'est un dispositif qui peut exister et cela existe sur beaucoup d'autres aéroports.

Si c'est effectivement la meilleure option pour permettre aux activités de se développer normalement mais permettre aussi à l'environnement de vivre sereinement, c'est vers cela qu'il faudra aller et, en ce qui concerne Aéroports de Paris, nous y sommes prêts.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. D'autres questions ?

**M. HUCHET (OSVS).**- En complément de ce qu'a dit M. le Député, j'aimerais également qu'on parle plutôt de chapitre concernant le bruit. Comme vous le disiez, 17 tonnes – 25 sièges, vous ne l'avez pas dit par contre, c'est limité à 25 sièges à Cormeilles-en-Vexin. Il serait peut-être intéressant que les avions soient divisés comme je l'avais demandé à la dernière CCE par chapitre. Ainsi, on aurait un niveau de bruit parce que, comme le disait Monsieur de la DGAC, un Piaggio 180, ce n'est pas gros mais cela fait du

bruit. Il serait intéressant que chaque avion en fonction de son chapitre puisse être autorisé ou pas sur Pontoise-Cormeilles.

Je voudrais savoir ce qu'il en est des dérogations du Bourget vers Cormeilles aujourd'hui. A 22 heures 15, on ne peut plus décoller du Bourget. Quelle est l'intention de la DGAC à ce sujet-là ?

**M. BOUNIOL (DGAC).**- L'aéroport du Bourget effectivement dispose d'un arrêté relatif à son utilisation de nuit qui en limite l'utilisation. Ce n'est pas le cas de Pontoise mais il n'y a pas de souhait de la DGAC... je n'ai pas bien compris la question.

**M. HUCHET (OSVS).**- Aujourd'hui, souvent les avions sont délogés sur Cormeilles pour qu'ils puissent décoller après 22 heures 15. A Cormeilles c'est H 24. Ce n'est pas très restrictif par rapport au Bourget.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- C'est en partie exact. Par contre, il y a une restriction : il n'y a plus de service de contrôle à partir de 21 heures. La réglementation fait que, pour utiliser un aéroport en France, il faut que l'équipage parle français. Cela élimine déjà tous les équipages qui sont étrangers. C'est donc uniquement un volume de vols français et les opérateurs qui sont au Bourget ont une programmation, ils ont parfaitement en tête les limitations d'utilisation de leur terrain.

Quand il y a des demandes de dérogation, il y a des vols qui viennent la nuit, on est vraiment dans des choses très ponctuelles à savoir des évacuations sanitaires ou ce genre de choses.

Il n'y a pas de logique économique pour un opérateur du Bourget par exemple qui a un Falcon basé au Bourget à venir se poser à Pontoise, il va falloir qu'il reparte le matin au Bourget pour se remettre en place. C'est un coût économique qui n'est pas...

**M. HUCHET (OSVS).**- Je parle surtout des décollages, je ne parle pas des transports d'organes ou d'assistance sanitaire. On peut décoller du Bourget, cela ne pose aucun problème. Mais pour l'aviation d'affaires pure et simple, si l'avion veut décoller après 22h15, il est obligé de se détourner sur Cormeilles et attendre son heure de départ à 3 heures ou 4 heures du matin sans restriction de bruit. C'est un phénomène qu'il faut quand même regarder.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Les vols de nuit, je ne sais pas si l'exploitant a des statistiques mais c'est vraiment...

**M. HUCHET (OSVS).**- J'habite juste à côté, je les entends, je peux vous dire que je sais que c'est un Falcon ou autre avion à réaction. Ce ne sont pas des avions à hélice.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que l'exploitant a des statistiques ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est un sujet qui mérite qu'on le regarde.

Deux remarques mais Franck BOUNIOL l'a très bien dit : quand un vol doit repartir après 22h15 du Bourget, il faut effectivement qu'il obtienne une dérogation. Il ne le sait pas à l'avance. De toute façon, l'avion ne pourra pas avoir atterri à Pontoise pour redécoller de Pontoise au milieu de la nuit, ou alors si cela se produit, cela a peut-être pu se produire, je n'ai pas le sentiment qu'il y ait des

dérogations accordées par l'autorité de tutelle mais elle répondra.

Je n'ai pas de statistique. Je veux bien essayer de regarder mais en même temps la limitation à 17 tonnes empêche les Falcon de venir. Le plus petit des Falcon en fait 19. Cela ne doit pas être un Falcon. Je ne sais pas ce que c'est...

**M. HUCHET (OSVS).**- Un Falcon 20, cela fait 15 tonnes ; un Falcon 10, cela en fait 13 !

**M. CHARRITAT (ADP).**- Falcon 20, Falcon 10, cela représente 5 % de la flotte Falcon dans le monde.

**M. HUCHET (OSVS).**- On en voit souvent à Cormeilles.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Cela dit, sur le fond du sujet, le nombre de vols de nuit à Pontoise est quelque chose dont il faut qu'on fasse l'inventaire. C'est la première fois que j'entends que la question soit posée, peut-être était-elle dans les limbes, elle a le mérite d'être posée, il faut qu'on vous fournisse des éléments d'appréciation que pour l'instant je n'ai pas.

On peut peut-être essayer de les retrouver avec l'aide du Service Navigation Aérienne parce que, même s'il n'y a pas de contrôle après 21 heures, ce sont de toute façon des avions qui déposent des plans de vol et qui sont donc pris en charge par le contrôle aérien dans l'espace supérieur.

On va essayer de faire cet inventaire de manière à pouvoir vous fournir une réponse sans attendre la prochaine Commission Consultative de l'Environnement. C'est un sujet

qu'on pourra ramener également au Comité Permanent.

**M. HUCHET (OSVS).**- Il est vrai que c'est en 2010 parce que je faisais moi-même les demandes de dérogation en 2007, 2006, 2005, 2004. Merci bien !

**M. LE PRESIDENT.**- Nos travaux font l'objet d'un procès-verbal adressé à l'ensemble des membres de la Commission. Est-ce que dans les délais de rédaction du procès-verbal, qui prend quelques semaines, vous êtes en mesure d'apporter une première réponse qu'on pourrait joindre au PV de réunion ? Est-ce que cela vous paraît jouable ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Mon voisin de gauche qui est extrêmement efficace me signale qu'il a identifié 4 vols en 2014 qui étaient en dehors du créneau horaire dans lequel il y a présence.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Dans le créneau 23 heures – 6 heures du matin : 4 vols commerciaux au décollage.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous nous confirmez ces chiffres en annexe du procès-verbal de réunion. Merci.

D'autres questions ?

**M. DESLANDES (DIRAP).**- Pour rectifier ce qui a été dit sur la limitation à 25 sièges et 17 tonnes, c'est une décision du Directeur de l'Aviation Civile Claude ABRAHAM qui date exactement du 27 avril 1980 et non pas de 2003 comme on a pu l'entendre.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de la précision. Monsieur le Président ?

**M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillier).**- Je voulais dire simplement à titre personnel mais je suis à peu près certain que la plupart des élus ici présents vont partager mon point de vue, que notre Député Philippe HOUILLON a parfaitement posé le problème et ses interrogations sont les nôtres également.

Il faut que vous sachiez, malgré vos propos très apaisants, Monsieur CHARRITAT, qu'aujourd'hui, Philippe HOUILLON en a parlé, nous sommes très sensibles à cette question de bruit. Pourquoi ? Il y a un projet que nous avons au-dessus de la tête, ce projet de la SNCF et de l'État de faire passer le fret nuit et jour dans nos villages et c'est vrai que cela va impacter durement la population. Cela nous rend d'autant plus sensibles au problème de bruit en général bien qu'il y ait un peu moins d'avions puisque, vous l'avez dit tout à l'heure, effectivement il y a peut-être 20 % de chute d'activité, et c'est tant mieux.

C'est vrai aussi, on peut dire que c'est le côté positif de mon point de vue, qui ne serait peut-être pas forcément partagé par tout le monde mais je suis dans la région depuis longtemps, j'ai connu des périodes difficiles avec les avions, les survols des villages. On peut dire aujourd'hui globalement quand même, quand on voit les plans que vous avez montrés, qu'il y a effectivement quelques dérapages mais globalement c'est plutôt quand même respecté.

Il y a quand même eu des progrès ces dernières années grâce à toutes ces réunions qui ont eu lieu avec notamment cette Commission et la Commission permanente qui à l'époque travaillaient très régulièrement. Il y a un résultat, c'est le côté positif des choses.

C'est justement par ces réunions que nous avons que nous espérons pouvoir continuer à avoir les mêmes résultats. Je voulais vous faire part de cela parce que cette sensibilité, vous devez la connaître.

**M. LE PRESIDENT.-** Les termes dans lesquels M. CHARRITAT a présenté le dossier des 17 tonnes montrent qu'Aéroports de Paris en était parfaitement conscient.

Nous évoquons tout à l'heure l'intérêt du Comité permanent. C'est, me semble-t-il, le genre de sujet qui pourrait avancer, ne serait-ce que pour rassurer et éclairer les uns et les autres, et être traité en Comité Permanent.

Si vous en êtes d'accord, je vous propose que le Comité se saisisse de ce sujet, c'est évidemment sans engagement des uns et des autres. On voit bien que nous sommes ici sur des discussions très techniques, que je ne maîtrise absolument pas, mais l'arbitrage entre le niveau de bruit et le tonnage fait sûrement appel à des considérations techniques savantes mais qui doivent vous être présentées et sur lesquelles la commission peut discuter mais j'ai envie de dire plutôt en Comité permanent qu'en plénière. Évidemment, l'objectif des comités permanents c'est de rapporter ensuite en commission plénière pour que l'ensemble des membres de la Commission puissent discuter du sujet en toute connaissance de cause. Le rapport que je fais au Comité Permanent est évidemment un élément de prise de connaissance qui est important et indispensable.

Je vous propose, si vous en êtes d'accord, que le Comité Permanent se saisisse de ce sujet. Tous les membres qui sont volontaires pour y participer... c'est la DDT qui va

assurer le secrétariat de ce Comité permanent, comme il assure le secrétariat de la Commission.

Donc on va voir avec Aéroports de Paris et la DGAC comment organiser cela. J'imagine qu'il y en a déjà eu sur cette commission, vous avez l'habitude de traiter le sujet. Et puis l'idée est, lors de la prochaine CCE, d'avoir un premier compte rendu, un premier retour. Après, il n'y a pas de date butoir, l'idée est vraiment que tous les membres de la Commission puissent être éclairés pour qu'ils puissent se faire leur propre opinion au vu des travaux relativement techniques qu'il vaut mieux présenter en comité réduit.

**M. BUTEUX (DIRAP).-** Si on est sur les sujets à inscrire dans le travail en Comité permanent, nous avons envoyé un courrier à la Préfecture sur les sujets que nous aimerions nous aussi traiter.

Le premier, M. CHARRITAT en a parlé tout à l'heure, est de travailler de nouveau sur la carte pédagogique pour l'améliorer.

Nous avons également émis le souhait de reprendre une orientation de discussion qui avait été émise par les Amis du Vexin dont le représentant est ici d'ailleurs, M. HENIQUE, qui était de discuter sur la faisabilité d'un système de repérage des appareils légers.

C'est indiqué dans le courrier que j'ai envoyé, je suppose qu'il a été transmis, ce n'est pas la peine de le revoir dans le détail.

**M. LE PRESIDENT.-** La question de la multiplication des sujets renvoie surtout à la disponibilité de tous à la fois de vous-mêmes et puis des fonctionnaires de la DGAC, des agents d'Aéroports de Paris, des Cadres qui travaillent

sur ces sujets-là. Je ne me rends pas compte de l'ampleur technique du sujet. Monsieur CHARRITAT, si vous pensez qu'on peut le traiter raisonnablement de manière simultanée, pourquoi pas ?

Il me semble qu'il y a un sujet qui mobilise beaucoup les élus et les riverains, c'est celui des 17 tonnes qui paraît être le sujet à traiter en priorité.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- On n'est pas pressé !

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Non, on n'est pas pressé !

**M. LE PRESIDENT.**- On voit bien que vous avez des interrogations.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Ce n'est pas un sujet prioritaire du tout. Sauf si effectivement la volonté d'améliorer les conditions environnementales et si effectivement on peut voir comment on peut ajouter à la limitation de 17 tonnes une limitation d'avions qui font autant de décibels, on est tout à fait ouvert à faire ce genre de travail avec Aéroports de Paris et avec les services de l'état.

**M. LE PRESIDENT.**- Si Aéroports de Paris pense que tous les sujets peuvent être traités dans de bonnes conditions, il n'y a pas d'opposition de la part de la Préfecture du Val d'Oise.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je pense qu'il faut effectivement qu'on établisse une sorte de feuille de route. Le caractère prioritaire ou non des sujets va dépendre à la fois de leur sensibilité et puis aussi de notre capacité à les maîtriser.

Un dispositif substitutif ou complémentaire des 17 tonnes, c'est clair que cela ne va pas se construire comme cela en deux réunions. Cela va nécessiter de regarder l'aspect réglementaire des choses, comment sommes-nous capables de mettre en place un système, de le contrôler, de le faire évoluer, de sanctionner ceux qui ne respectent pas, etc. enfin on a donc un corpus à mettre en place et cela va prendre un peu de temps.

J'aurais envie de suggérer que nous ne tardions pas à réunir ce Comité permanent nouvellement créé, c'est-à-dire qu'on ne se donne pas les quinze derniers jours avant la prochaine CCE mais qu'on essaie de le réunir d'ici la fin de cette année, c'est possible, même si la COP 21 va de notre côté beaucoup nous occuper et certains autres également ici. Mais en tout état de cause, dans les toutes premières semaines de 2016, qu'on ait pu réunir cette première séance du Comité permanent pour établir la feuille de route et commencer à travailler les sujets qu'on est capable de travailler.

**M. LE PRESIDENT.**- Je suggère que, dans ce Comité permanent, les trois sujets qui ont été évoqués ici dans cette salle soient mis à l'ordre du jour et puis ensuite effectivement, en fonction des éléments que vous pouvez amener à chacun, on verra le rythme auquel il faut avancer. Donc on ne sélectionne pas a priori tel ou tel sujet, on décide plutôt que le Comité permanent se tiendra d'ici la fin de l'année. La DDT, Aéroports de Paris et la DGAC vous feront des propositions de dates.

D'autres remarques sur le sujet ?

**Mme TEYSSOT (Frémécourt).**- Je suggère que votre Comité permanent étudie comment éviter déjà toutes les nuisances qu'il y a sur la commune de Frémécourt qui sont vraiment inacceptables. Je fais confiance à notre Député pour qu'il arrange cela ! (*rires*) Monsieur le Député, débrouille-toi ! (*rires*)

**M. LE PRESIDENT.**- C'est bien noté.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Monsieur CHARRITAT, je voudrais juste parce que je ne suis pas sûr, je le dis avec beaucoup d'humilité, d'avoir eu une réponse précise à ma question précise.

Est-ce qu'Aéroports de Paris, par votre bouche, peut nous confirmer aujourd'hui clairement que vous n'avez strictement aucun projet par rapport à ce qui existe aujourd'hui, si ce n'est, si j'ai bien compris, d'en parler ? Vous n'avez pas de projet particulier ?

Parce qu'il faut qu'on en ait parlé en janvier, ce n'est pas si loin ! Pour un sujet qui n'est pas pressé, qui va prendre du temps et qui, en même temps, doit être débattu en janvier... j'ai sans doute l'esprit mal placé probablement mais si vous pouviez nous dire clairement : "non, nous n'avons aucun projet, on souhaite juste en débattre", au moins cela aurait le mérite de la clarté pour ma modeste compréhension.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Monsieur le Député, je suis désolé, je ne peux pas insulter l'avenir et les projets ce n'est pas moi qui les fais, ce n'est pas forcément moi qui les ai, j'en suis éventuellement le réceptacle. Je ne peux pas vous dire qu'à tous les projets qui me seront éventuellement soumis, il n'y en a pas un à part la ligne de Brighton...

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Est-ce que, aujourd'hui, Aéroports de Paris a connaissance ou veut lui-même développer quelque chose, a un projet quelconque ? Parce que vous ne me répondez pas non quand même. Évidemment, si vous ne nous répondez pas non, cela va nous inquiéter. Si cela nous inquiète, évidemment ce n'est pas la même chose que si cela ne nous inquiète pas, vous l'aurez compris.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je vais essayer de vous rassurer, Monsieur le Député.

Encore une fois, les projets ce n'est pas Aéroports de Paris qui les créent. L'exemple de la ligne de Brighton City, c'est bien Brighton City qui est venu nous voir. Si, demain, il y a un autre Brighton City pour aller vers Lubeck ou vers Clermont-Ferrand et qui vient me voir, c'est clair que j'examinerai son projet. Ce n'est pas moi qui suis à l'origine ; ce qui est à l'origine éventuellement de ce projet, c'est un besoin de transport et une infrastructure qui permet de l'accueillir.

Ce que je suis capable de faire et ce à quoi je m'engage, c'est de dire : attention, la problématique du transport aérien ou du trafic aérien d'une manière générale au départ ou à l'arrivée de Pontoise Cormeilles est un sujet extrêmement sensible.

Quelque chose qui va m'aider en la matière, c'est que Pontoise-Cormeilles est un aérodrome dans lequel il y a également un aéroclub, enfin plusieurs même mais un aéroclub très important et qu'il faut que tout le monde vive. La mission qui est confiée par l'État à Aéroports de Paris c'est de faire fonctionner ces systèmes aéronautiques dans le respect des gens qui

veulent y exercer l'activité et dans le respect des territoires au sein desquels ils sont insérés.

Je ne peux pas vous répondre : "tout projet qui viendra et qui frappera à ma porte se verra mettre dehors", ce n'est pas vrai puisque ce n'est pas ce que l'entreprise me demande et, à travers le cahier des charges que l'État nous a confié, ce n'est pas non plus ce que l'État me demande. Mais, par contre, je suis prêt à cadrer, encadrer, limiter, expliquer pourquoi effectivement on ne peut pas imaginer des développements démesurés.

Pour répondre finement si je puis dire, finalement en tout cas, il n'y a pas de projet d'Aéroports de Paris de développer Pontoise-Cormeilles au-delà du raisonnable, on n'a pas de besoin.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Monsieur le Directeur, une dernière question parce que vous me répondez au futur en me disant "je ne peux pas savoir si demain je ne serai pas saisi d'un projet", ma question est infiniment plus simple. Je ne vous demande pas d'exprimer des dons de voyance ; je vous demande juste de répondre pour le présent. Aujourd'hui, à l'instant où nous parlons, je ne vous demande pas de me dire si demain quelqu'un vient... ce n'est pas cela ma question. Aujourd'hui, à l'instant où nous parlons, est-ce que vous pouvez nous confirmer qu'il n'y a pas de projet en cours ? Ou pas.

**M. CHARRITAT (ADP).**- Je l'ai déjà dit, il y a toujours le projet de la ligne de Brighton City qui, pour l'instant, n'a pas évolué. Et il y a un autre projet de ligne dont je ne connais pas ni la destination, ni le porteur mais dont on m'a dit qu'il allait bientôt arriver sur mon bureau.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Eh bien voilà ! Vous voyez qu'en poursuivant, on arrive quand même à avoir des informations parcellaires mais quand même.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est aussi pour cela que cela m'ennuyait de vous en parler parce qu'elles sont tellement parcellaires : encore une fois je ne connais pas la destination, je sais simplement que c'est une destination domestique en France et je ne connais pas le porteur du projet qui n'est pas encore venu me voir mais on m'a dit qu'il viendrait me voir. C'est tout ce que je peux vous dire.

**M. LE PRESIDENT.**- Je crois que la réponse de M. CHARRITAT est claire au regard des informations dont il dispose.

**M. HOUILLON (CA Cergy-Pontoise).**- Claire, je ne dirai pas cela !

**M. LE PRESIDENT.**- Précise au regard des informations dont il dispose.

**M. DESLANDES (DIRAP).**- Est-ce que M. CHARRITAT, dans les informations dont il dispose, sait si ce projet nécessite la suppression de la barrière de 17 tonnes ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- Non. Qu'est-ce qui peut intéresser un opérateur qui veut ouvrir une ligne entre Pontoise et une ville de province française, je ne sais pas laquelle ? Avec quel type d'avion va-t-il le faire ? Il va le faire avec un L-410 comme celui qu'on a, il va le faire avec un Beech 1900. Ce sont des avions qui sont bien en dessous des 17 tonnes.

A la question : est-ce que, effectivement, les projets que vous avez, même celui imparfait, risque de les faire franchir la limite

des 17 tonnes ? Là je vous répons clairement non.

Au-dessus de 17 tonnes, il n'y a pas énormément d'appareils qui sont économiquement viables pour une ligne de petite capacité sur un réseau domestique. Je n'en connais pas d'ailleurs. Il y en a probablement un qui doit être à la limite mais sinon je n'en connais pas d'autres.

Donc non, c'est clair qu'il n'y a pas de rapport entre le travail sur les 17 tonnes et le projet dont j'ai entendu parler mais qui ne m'a pas encore été soumis.

Je rappelle que la ligne de Brighton City est très en dessous de 17 tonnes.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci pour cette réponse précise, tout le monde en conviendra.

Je vous propose de poursuivre l'ordre du jour. Nous reprenons, si tout le monde en est d'accord, l'ordre initial.

#### **- Bilan dépersonnalisé des réclamations**

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Je voulais vous faire un petit bilan des plaintes que nous reçues depuis la dernière CCE. Elles ont été dépersonnalisées comme vous le verrez tout à l'heure sur quelques petites planches. C'est le bilan des plaintes que nous avons reçues soit par courrier soit par mail.

Avant de débiter cette présentation et comme vous l'avez sûrement constaté, on a eu cette année la conjonction côté DGAC de deux éléments qui ont été un peu défavorables

pour travailler sur ces sujets à savoir que Mme RONTARD qui était votre correspondante pour le traitement de ces sujets au sein de la DSAC Nord coule désormais des jours heureux à la retraite depuis le mois de mars et le chef circulation aérienne de l'aérodrome a été muté également au début de l'année, ce qui s'est traduit, vous avez pu le constater, par des difficultés à la fois pour qu'on traite les dossiers pour vous répondre rapidement et également de votre part par des difficultés pour nous contacter, il n'y avait plus personne.

C'est le côté négatif de la chose, mais j'ai quand même des bonnes nouvelles à savoir que la remplaçante de Mme RONTARD est arrivée lundi à la DSAC Nord et elle va se consacrer au traitement des plaintes dès qu'on va l'avoir formée. J'ai commencé à travailler avec elle.

Côté aérodrome de Pontoise, il y a une nouvelle chef de la circulation aérienne qui est arrivée depuis début septembre.

On a également constaté que la personnalisation des plaintes avec un point d'entrée focal n'était peut-être pas la meilleure solution. Côté DSAC Nord, on va mettre en place une boîte fonctionnelle à laquelle plusieurs personnes auront accès pour vous garantir un traitement si les personnes sont absentes ou en congés, et augmenter notre réactivité dans la réponse.

C'est en cours de traitement et on vous fournira l'adresse à laquelle vous pourrez nous contacter. On fera un mail dès qu'elle sera créée à l'ensemble des gens qui nous ont adressé des plaintes ainsi qu'aux communes riveraines via Aéroports de Paris.

Vous voyez à l'écran le bilan des plaintes qui ont été reçues. Je ne sais pas si vous voulez qu'on les traite une par une avec le traitement qui en a été fait ou si vous avez des questions, comme vous le souhaitez.

**M. LE PRESIDENT.-** Si on peut prendre juste une minute pour lire la liste, peut-être si telle ou telle plainte fait référence à des affaires que les associations ont pu suivre. Je vous propose, après une lecture des plaintes, de vous laisser la parole. Monsieur le Président ?

**M. BUTEUX (DIRAP).-** On peut prendre acte qu'effectivement il y a des dispositions qui vont être mises en place par rapport à l'insatisfaction forte que l'on avait de ne pas voir fonctionner ce qui avait été convenu entre nous, une très forte insatisfaction des riverains qui ont déposé des réclamations. D'ailleurs, on n'a pas hésité à vous donner un dossier complet de manière à ce que vous voyiez les échanges un moment donné.

Effectivement, on peut regarder la liste ici mais ce qu'on vous demandera c'est d'avoir ces documents de manière à prendre le temps aussi de voir si les réponses que vous indiquez répondent à nos demandes.

Quand on voit la façon dont les réponses aux réclamations de riverains étaient faites, on s'apercevait que quelquefois c'était : "on a pris en compte votre demande" déjà c'est très bien, "je demande à tel service, etc." et après très souvent, plus rien. Mais quelquefois on avait des réponses : "c'est un avion qui ceci, cela. Nous sommes intervenus de manière à faire un rappel". On a quelques réclamations qui sont arrivées comme cela. C'est ce type de traitement qu'on aimerait voir se généraliser.

**M. BOUNIOL (DGAC).-** Je vais me permettre de préciser un peu.

Dès qu'on peut répondre, on répond. La difficulté, je ne voulais pas m'attarder sur certains cas mais on a eu une plainte sur des mouvements de CDG. C'étaient des numéros d'avions de ligne. Clairement, ce n'est ni le périmètre de la CCE de Pontoise, ni le périmètre de compétence de la DSAC Nord, à savoir que, dans ce cadre-là, on transmet le dossier vers la Maison de l'Environnement de CDG puisque c'était clairement identifié comme des vols de CDG. Par contre, soit ils nous mettent en copie de leur réponse, soit ils ne nous mettent pas en copie mais on n'a plus d'action directe vis-à-vis du réclamant, à savoir on a transmis le dossier.

**M. BUTEUX (DIRAP).-** Ce type de réponse est tout à fait satisfaisant, c'est-à-dire que si vous avez une réclamation et vous avez repéré, parce que le riverain ne sait pas toujours que c'est du trafic de CDG, que vous avez fait ce qu'il fallait, vous dites à la limite : on a demandé une réponse, on ne l'a pas, etc. ou on l'apporte, c'est tout à fait satisfaisant.

Nous avons demandé la DIRAP, et nous pensons avoir eu un accord sur ce sujet-là, de faire partie de la CCE de Roissy puisque maintenant nous sommes impactés par les vols de Roissy de façon beaucoup plus importante qu'avant.

Les réclamations pour lesquelles vous allez nous dire "mais là cela concerne du vol de Roissy, et on a transmis", à ce moment-là nous la répercuterons dans la CCE de Roissy.

C'est très bien d'avoir la réponse aux riverains qui posent les réclamations parce que cela fait en sorte de mettre en oeuvre un

climat de confiance par le fait que les services de l'État répondent aux plaintes des riverains.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Les deux points suivants que je voulais soulever, c'est d'une part qu'on a constaté quand même un nombre de plaintes assez importantes en pourcentage où il est clair qu'il y a une nuisance mais il y a une confusion parfois notamment le soir sur des notions de survol. On a trouvé des avions qui effectivement font du bruit mais qui étaient sur les trajectoires des tours de piste.

Notamment c'est sur Boissy-l'Aillerie où on a eu plusieurs plaintes de survol, on n'a pas trouvé d'avion qui survolait la commune ; par contre, effectivement, à ce moment-là, il y avait des avions qui faisaient des tours de piste, qui passaient à proximité et qui généraient donc une nuisance.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Si votre réponse est complète de ce type-là parce que j'en ai vu passer au moins une comme cela, c'est très bien. Parce que cela veut dire que, dans certains cas, la nuit ou en soirée, on peut avoir des nuisances pour les riverains, que la problématique d'un survol anormal n'est pas forcément repérée, qu'on est bien sur le tour de piste en admettant qu'on ne soit pas trop proche des villages et que le travail qui a déjà été mis en œuvre à un moment donné qui était d'équiper les avions en silencieux est aussi un travail qu'il faut peut-être reprendre pour certains appareils.

A partir du moment où vous répondez aux réclamations des riverains qui sont autant d'observations, de ressentiments de mauvaises pratiques ou d'insatisfactions, à ce moment-là cela permet d'alimenter un dossier qui nous permettra de progresser.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Notre volonté est de vous répondre dès qu'on peut pour éviter justement que le sentiment d'insatisfaction et d'incompréhension aille en augmentant. C'est clairement l'objectif de mon service.

La troisième chose par contre, on avait discuté lors de la dernière CCE de fourniture d'informations sous forme assez abrégée, à savoir : "à telle heure, il y a un avion qui a survolé ma commune". On sait faire mais à condition qu'il n'y ait pas 50 occurrences.

Il faut savoir que le traitement d'une demande, on a un logiciel qui s'appelle Elvira qui nous permet de tracer soit le tracé radar primaire, soit le tracé secondaire de l'aéronef, demande environ une heure et demie à deux heures de travail. La personne qui est en charge de cela ne traite pas uniquement Pontoise mais elle traite tous les terrains d'Île-de-France, à savoir 22 terrains, où il y a également des problèmes environnementaux. Elle s'occupe également des itinéraires hélicoptères. On n'a pas le potentiel humain pour traiter ce genre de demande et ce que je souhaiterais, on en a parlé sur un autre terrain avec M. MALÉ du ROSO, c'est que les associations jouent un rôle de filtre pour qu'on soit plus efficace. A savoir qu'on nous signale uniquement les choses qui sont vraiment perçues comme étant flagrantes à la fois en terme de hauteur et qui ne relèvent pas uniquement du ressenti.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Ce n'est pas simple. Et le fait que vous évoquez, le nombre de réclamations qui sont des listes plus importantes, c'est effectivement des zones sur lesquelles nous avons une observation particulière parce que nous faisons aussi des mesures de bruit, nous avons une station de mesure de bruit, et nous

avons remarqué qu'assez systématiquement on avait des problèmes.

C'est très relié à la problématique qu'on a évoquée de respect des tours de piste parce qu'il y a beaucoup de réclamations en particulier entre Us et Ableiges, qui correspondent aussi au fait qu'à partir du moment où on a des avions qui ne vont pas suffisamment loin lorsqu'ils décollent, ils ont une difficulté à respecter la zone qui se trouve entre Us et Ableiges. Je pense que la plupart des réclamations qui sont en liste, cela correspond à cela.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci. Je note l'intérêt qu'il y ait un travail qui existe collaboratif entre les associations, Aéroports de Paris et la DGAC sur ces sujets-là. Vous êtes effectivement une source d'informations qualitatives en quelque sorte compte tenu de la maîtrise du sujet, ce qui permet de mieux traiter les réclamations.

**M. MATEOS (Montgeroult).-** Je suis à l'origine du mail "Montgeroult, survols de jets les 21 et 22 juin".

Plusieurs personnes sont venues me voir en mairie, cela a été constaté et, très clairement, le constat qui nous a été donné quinze jours après par Mme RONTARD à savoir qu'il s'agissait de Fouga Magister et que vous êtes intervenu auprès de la société parce que c'était des vols...

**M. BOUNIOL (DGAC).-** Ce sont des Fouga Magister qui font des vols à sensation.

**M. MATEOS (Montgeroult).-** C'est cela, des vols à sensation, sauf qu'ils ne respectent strictement pas, contrairement aux chevelus qu'on a vus tout à l'heure qui sont

respectés par les gens sur la droite, ils coupaient. Ils étaient l'un derrière l'autre et cela a été l'enfer pendant le week-end.

Après votre intervention, je crois qu'ils sont venus une fois et maintenant, je ne sais pas comment ils font, ils n'atterrissent peut-être plus à Pontoise ou ils respectent mais l'intervention que vous avez faite a été très positive. Il faut le noter.

**M. BOUNIOL (DGAC).-** J'avais effectivement appelé le chef pilote en le menaçant de choses pas très sympathiques.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci. Bel exemple de réactivité.

**M. MATEOS (Montgeroult).-** C'est positif.

**M. BOUILLON (DIRAP).-** Je voulais vous poser une simple question : est-ce que le contrôleur voit ces avions ?

**M. BOUNIOL (DGAC).-** Si... en tour de piste...

**M. BOUILLON (DIRAP).-** J'espère que ce n'est pas une question embarrassante !

**M. BOUNIOL (DGAC).-** Je ne sais pas quelle est la deuxième question que vous allez poser derrière. Si la question est : est-ce qu'un contrôleur doit surveiller son trafic dans le tour de piste ? je vais laisser mon collègue de la DSNA répondre mais je pense connaître la réponse.

**M. BOUILLON (DIRAP).-** Je vais tout de suite poser la deuxième question. Si le contrôleur ne voit pas où se trouvent ces avions,

il est tout à fait logique qu'on assiste à des débordements de trajectoire parce que, s'il ne voit pas ces avions, il ne peut pas les rappeler à l'ordre. Bien souvent, j'ai écouté la fréquence. Il est fréquent que le contrôleur demande à un avion de prolonger sa branche de vent arrière ou son étape de base pour une nécessité de trafic.

On voit bien, et là je réponds tout de suite que le contrôleur a connaissance des positions de chaque avion. Alors, pourquoi ne les reprend-il pas en instruction ? Dire : "vous êtes passé à côté de votre trajectoire". Cela, je ne l'ai jamais entendu. Je n'ai entendu que des interventions techniques mais jamais environnementales.

C'est tout ce que je voulais dire.  
Merci beaucoup.

**M. LE PRESIDENT.**- Le contrôleur en chef de l'aérodrome...

**M. THOMAS (DSNA).**- Je comprends mieux votre question maintenant parce que si le contrôleur voyait ces avions, j'ai eu un petit haut le coeur.

A Pontoise, il y a deux types de trafic : il y a le vol aux instruments et le vol à vue. Le vol aux instruments se fait par le moyen de guidage radar et le vol à vue se fait avec un contact visuel mais notre mission en aucun cas n'est d'assurer la protection ou le suivi vis-à-vis de contraintes environnementales sauf dans des cas bien précis qui doivent exister quelque part sur le territoire.

La mission principale qui réclame toutes les ressources c'est d'assurer la sécurité.

En plus, si on essaie de voir par rapport à un contact visuel depuis une tour de contrôle, les effets de parallaxe font que c'est totalement illusoire d'être sûr de la position réelle verticale d'un lieu bien précis. C'est absolument impossible quand l'avion se situe à 4, 5 voire 6 kilomètres du point d'observation.

En ce qui concerne le prolongement de certaines branches du tour de piste, oui cela fait partie de la formation du contrôleur. C'est pour séquencer les différents appareils de façon à assurer la sécurité des vols et puis qu'ils se posent et décollent en toute sécurité.

Par rapport à votre souhait ou préoccupation, ce n'est pas dans notre mission et nous n'avons pas les moyens de vérifier qu'un avion passe bien à côté de tel cercle bleu figurant sur une carte. Actuellement, là où nous intervenons c'est vis-à-vis de zones dont les pénétrations sont interdites pour différentes raisons et qui figurent sur le radar où là on fait un avis parce que la sécurité des vols peut être engagée si l'avion pénètre dans cette zone.

Voilà, actuellement, où nous en sommes, Monsieur.

**M. BOUILLON (DIRAP).**- Merci beaucoup.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci de cette réponse précise.

S'il n'y a pas d'autre question, je vous propose de poursuivre l'ordre du jour et de reprendre les questions diverses avec la présentation d'une prochaine manifestation en 2016 Paris Air Expo. Je donne la parole à M. CHARRITAT.

• **Paris Air Expo 2016**

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est un point d'information et cela devrait être très rapide compte tenu de l'heure.

Paris Air Expo, en fait c'est France Air Expo décliné à Paris. Il s'agit d'un salon d'aviation générale qui a connu neuf exercices sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, qui a tenu en 2015 sa manifestation à Lyon-Bron et qui va connaître les 2, 3 et 4 juin 2016 sa version 2016 à Pontoise.

Il s'agit d'un rassemblement qui privilégie en fait la convivialité et l'innovation. Pour faire simple, ce rassemblement est destiné à permettre à l'ensemble des acteurs de l'aviation générale, là on est sur des petits avions qui volent à vue, leur faire connaître ce qui existe en matière d'évolutions technologiques et, au cas particulier de l'aviation générale, un sujet qui est très d'actualité c'est le développement d'avions écoles à propulsion électrique.

Vous savez qu'il existe des avions électriques. Il y a un appareil qui est fabriqué dans un pays d'Europe centrale. Il y a un appareil qui est développé par Airbus qui s'appelle l'E-Fan. Ces avions électriques volent, ils exercent leurs talents pour l'instant dans des fonctions de prototypes mais une fois qu'on les a entendus, on voit bien l'intérêt que pourrait présenter le développement de ce type d'avions notamment pour la fonction tours de piste puisque, par définition quand on transporte des batteries, on ne peut pas voler très loin. On ne va pas en faire des avions de voyage ou alors cela deviendra des très gros avions ne serait-ce que pour stocker les batteries mais, pour les tours de piste, c'est tout à fait pertinent.

Et on peut imaginons – rêvons ! – dans cinq ans une flotte d'avions électriques qui feraient les tours de piste, ce qui fait que les avions à moteur thermique qui font un peu plus de bruit seraient limités à la navigation, au voyage et donc ne gêneraient pas les riverains des aéroports. Cela permettrait malgré tout aux pilotes d'apprendre à décoller, atterrir, respecter un tour de piste en étant sur le plan de l'émission sonore beaucoup moins bruyants.

Je rêve un peu, on est dans une optique qui dépasse celle de la semaine prochaine mais l'objectif de la manifestation dont je viens de parler, qui va s'appeler le Paris Pontoise Air Expo, est de rassembler l'ensemble des professionnels et l'ensemble des technologies pour montrer ce qui se fait de mieux en la matière.

C'est un rassemblement qui va être ouvert aux professionnels et, pour l'instant, uniquement aux professionnels. Certains de ces professionnels voudront faire voler leurs avions, ce qui est légitime. Les jeudi 2, vendredi 3 et samedi 4 juin, cela va ramener un certain nombre de mouvements additionnels par rapport aux mouvements que l'on connaît habituellement mais ce seront à chaque fois des vols qui seront plutôt des vols de démonstration, qui n'ont pas vocation à faire le tour du terrain mais qui ont vocation éventuellement à emmener des visiteurs pour tester les appareils.

La question est posée actuellement de savoir si, couplé à ce salon, pourrait se tenir un petit meeting aérien pour présenter justement ces fameux avions électriques type E-Fan ou Eraole.

Eraole est un projet d'avion hybride qui a la vocation extrêmement ambitieuse de

reconstituer la traversée de l'Atlantique de Charles Lindbergh parce qu'il mettra autant d'heures que Charles Lindbergh : 33 heures pour traverser l'Atlantique. Mais si on réussit à faire cela avec un avion hybride, ce sera quand même sur le plan technologique un démonstrateur tout à fait intéressant.

Je ne vous garantis pas qu'Eraole sera présent à Pontoise les 2, 3 et 4 juin mais, comme c'est un projet dont Aéroports de Paris est mécène, c'est un sujet qui nous intéresse.

Ce salon réunira des tentes sur un tronçon de piste qui sera la piste 12-30, la fameuse piste est-ouest dont nous parlions tout à l'heure, qui sera désaffectée pour l'occasion. C'est un rassemblement qui permettra à des pilotes venant de l'ensemble du nord de la France voire peut-être de Belgique ou du Royaume-Uni si on a une dérogation Schengen à ce moment-là, de voir ce qui se fait en matière de technologies.

Si ce salon est proposé dans la partie nord de la France, c'est parce que c'est là qu'il y a le plus de pilotes. Je rappelle qu'en gros un tiers des pilotes de ligne français ont été formés sur un aéroport de la DSAC Nord.

C'est assez logique que quand ce salon était à Cannes, il n'avait pas le succès qu'on en attendait. Le fait de le faire venir, pas tous les ans, éventuellement sur un phasage biennal, c'est destiné à permettre aux pilotes du nord de la France de venir participer à ce rassemblement.

Je ne vous en dis pas plus pour l'instant parce qu'on est en train de travailler de savoir au meilleur endroit, au meilleur moment aux conditions dans lesquelles cela pourrait se

dérouler mais c'était une information que nous vous devons et on saisit l'occasion de cette CCE pour être à l'avance parce que je ne pense pas qu'il y aura d'autres CCE d'ici le mois de juin 2016.

**M. LE PRESIDENT.-** J'ajouterai, pour les maires directement concernés par la manifestation, qu'il sera aussi traité par la préfecture comme un grand rassemblement parce qu'il va attirer beaucoup de public, on l'espère. Il y aura une réunion plutôt dans la sphère Directeurs de cabinet sur le thème organisation d'une grande manifestation. Je le dis pour les maires présents.

Des questions sur cette information ? Merci Aéroports de Paris de nous la donner très en amont. C'est un élément utile.

**M. HENRIQUE (Amis du Vexin).-** Lors de cette expo en 2016, il serait intéressant de présenter les planeurs. Et pourquoi pas des planeurs projetés avec un treuil. Il existe à Chérence un club extrêmement dynamique qui justement a un treuil. Il faudrait faire venir un treuil et propulser des planeurs avec ce treuil. Et faire la différence entre un planeur tiré par un remorqueur et un planeur tiré par un treuil.

**M. CHARRITAT (ADP).-** C'est un salon ouvert à l'aviation générale donc pourquoi pas ? C'est un sujet que nous connaissons bien puisque nous avons installé un treuil fixe sur l'aérodrome de Coulommiers justement pour éviter d'avoir des remorqueurs qui font des allers et retours. Cela fonctionne très bien. M. PARIZOT qui est là, qui s'occupe également de l'aérodrome de Coulommiers pourrait vous témoigner de la satisfaction des utilisateurs qu'il a rencontrés sur le terrain.

**M. LE PRESIDENT.**- Je pose une question de béotien : un treuil, cela fonctionne comment ?

**M. PARIZOT (ADP).**- Vous avez une machine qui va au seuil par rapport au sens du vent, elle se met à l'opposé. Le câble est embobiné à une vitesse assez importante, c'est assez impressionnant. Le planeur au bout de 5 à 6 mètres a déjà décollé. Il monte à son altitude, le câble est lâché. C'est le même principe que le remorqueur sauf que c'est tiré par câble au sol et il y a moins de bruit puisque le remorqueur fait énormément de bruit. On peut permettre de tirer beaucoup plus d'avions. Dans l'heure, ils en tirent quatre ou cinq alors qu'en remorqueur ils en tirent la moitié.

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

Je vous propose de poursuivre. Le sujet suivant concerne la dérogation sur les points de passage frontaliers dans le cadre de deux événements : la COP 21 que tout le monde a désormais en tête et ensuite la tenue de l'Euro pour une échéance un peu plus lointaine en juin 2016.

• **Dérogation sur les points de passage frontaliers pour la COP 21 et l'Euro 2016**

**M. CHARRITAT (ADP).**- Là encore c'est un point d'information.

Le Ministère des Affaires Étrangères nous a demandé de mettre à disposition le plus possible de facilités pour les visiteurs d'abord de la COP 21 puisque c'est une période où le monde entier aura les yeux fixés sur nous. Dans l'idée de ne pas être confrontés à une situation

dans laquelle on serait obligé de dire à un ministre d'un pays venant à la COP 21 : "vous ne pouvez pas vous poser au Bourget et du coup allez vous poser à Lille ou à Nantes". C'est vrai qu'il nous a paru assez pertinent de solliciter les services de l'État pour que des accueils extra Schengen puissent le cas échéant être faits sur l'aérodrome de Cormeilles pendant cette période-là.

C'est une période qui va peut-être déborder un peu des dates de la COP 21 qui sont du 30 novembre au 13 décembre puisque, dans la semaine précédente, les 24-25 novembre, se tient également à Paris un sommet France Océanie. Dieu sait si les pays d'Océanie sont très concernés par le réchauffement climatique et notamment par les conséquences que cela peut avoir sur l'élévation du niveau des eaux.

Ce sommet France Océanie conduira nécessairement des délégations venant de pays de l'autre bout de la terre à venir se poser en région parisienne et là encore, on ne voudrait pas être en situation d'avoir à dire à un Premier ministre par exemple de Nouvelle-Zélande qu'il ne peut pas se poser en région parisienne parce qu'il y a tel ou tel problème.

Il faut mettre au point tous les dispositifs qui permettront d'accueillir le monde dans cette période-là.

Pour l'Euro 2006, c'est un peu différent puisque, pour l'Euro 2016, l'UEFA nous a demandé, à travers un contrat extrêmement précis, d'être capables d'accueillir les membres de la famille du football mondial sur plusieurs plates-formes aéroportuaires là encore pour avoir des plans B, pour avoir des solutions alternatives.

En matière de football, l'Euro, vous le savez, concerne des pays dont certains ne sont pas membres de l'espace Schengen. Pour éviter d'avoir à faire une distorsion de concurrence, si je puis dire, entre l'accueil qu'on pourrait assurer à Roissy, à Orly, au Bourget, qui sont des points de passage frontaliers, et à Pontoise qui n'en est pas un, il a été demandé que soit temporairement accordé le statut de point de passage frontalier à Pontoise, sans doute pas pendant toute la durée de l'Euro, l'Euro c'est du 12 juin au 12 juillet, mais au moins pendant certaines périodes.

Là encore, comme ce sont des éléments qui ont une incidence sur le trafic de l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles, il me paraissait important de vous transmettre cette information.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On est bien sur des dérogations temporaires ?

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est temporaire.

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

Dernier point pour moi à l'ordre du jour : la modification des procédures d'approche GNSS.

• **Ajustement de la procédure GNSS 05**

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Je vais faire vite pour deux raisons : d'abord parce qu'il est tard et deuxièmement parce que parler de modification c'est un peu ambitieux, c'est plus un ajustement technique. Mais on va vous expliquer cela quand même parce que c'est

normal que toute modification de procédure aux instruments soit présentée à la CCE.

Pour vous donner un petit volume avant de rentrer plus dans le détail dans la planche suivante, comme cela a été expliqué par M. CHARRITAT en début de commission, on a deux types de règles de vol : le vol à vue et le vol aux instruments. Là, on va parler uniquement du vol aux instruments.

6 000 mouvements par an. On a pris comme référence 2014.

Pour faire une approche aux instruments, c'est-à-dire pour atterrir avec une visibilité réduite ou éventuellement sans visibilité ou presque à Pontoise, on a trois types d'approches aux instruments : l'ILS et le VOR, je ne rentre pas dans les détails mais c'est avec des balises qui sont situées au sol, et les GNSS qui sont des procédures par satellite qui, petit à petit, remplacent les procédures avec des instruments au sol.

GNSS c'est une procédure d'approche aux instruments par satellite.

Actuellement, il existe des procédures GNSS à Pontoise sur les deux pistes 05 et 23 qui représentent environ 20 % du total des approches aux instruments. Marc THOMAS, tu me corriges si je dis des bêtises. Le reste, c'est du VOR ou de l'ILS. Cela fait environ 1 200 mouvements.

Sur ces GNSS-là, environ 30 % sont pour la piste 05, les autres concernent la piste 23. Cela s'explique par du vent dominant.

On va vous parler aujourd'hui de la GNSS piste 05. On parle de 400 mouvements

par an, c'est-à-dire en moyenne un mouvement par jour. C'est juste pour vous dire qu'on n'est pas sur une procédure qui est extrêmement empruntée.

Pour visualiser de quoi on parle, le slide suivant est juste pour vous montrer la trajectoire actuelle. Vous avez des avions qui arrivent dans un hippodrome en haut à gauche. En général, ils ne tournent pas à Pontoise parce qu'il n'y a pas trop d'attente mais, s'il y a de l'attente, c'est là qu'ils attendent. Ensuite, ils partent, ils descendent vers le sud, ils font un virage et ils repartent vers le nord-est pour atterrir en piste 05. C'est la situation actuelle.

Le slide suivant, les raisons pour lesquelles on est obligé de faire un ajustement. C'est une raison assez technique, c'est le fait qu'en matière de répartition des responsabilités entre les différents centres de contrôle, il y a une interaction entre une zone véli-vole, c'est-à-dire où il y a des planeurs qui se situent à Mantes-Chérence, cela a été évoqué tout à l'heure d'ailleurs, le contrôle de Pontoise et l'approche de Charles-de-Gaulle qui sont obligés de se coordonner en temps réel quand on utilise cette procédure, c'est quelque chose d'assez compliqué pour les services de contrôle. Donc l'ajustement a été fait de manière à simplifier les choses en matière de coordination entre les différents services de contrôle.

La nouvelle trajectoire est la suivante. L'ancienne est celle qui est jaune, on la remplace par celle qui est rouge, sur environ 1 mouvement par jour. En gros, on s'éloigne un peu de Mantes, pour caricaturer, et on passe légèrement à l'est.

C'est tout ce que j'avais à dire là-dessus et si vous avez des questions, je serai évidemment disposé à y répondre.

**M. MATEOS (Montgeroult).**- Est-ce qu'il y a du monde en dessous ou pas ? C'est cela qu'il faut savoir ! S'il n'y a personne, ce n'est pas un problème. S'il y a un village en dessous...

**Une intervenante.**- Vous n'avez pas mis le nom des villages sur la carte.

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Effectivement, ce sont des cartes aéronautiques radars, on ne peut pas voir les villages qui sont en dessous. Si c'est quelque chose que vous souhaitez avoir, on pourra le joindre au compte rendu.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Il y a des villages. Le premier concerné est le village de Vallangoujard.

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- On est entre 2 000 et 5 000 pieds. C'est cela ?

**M. THOMAS (DSNA).**- Cela démarre à 7 000 et cela termine à 2 000 pieds.

**M. LECLERE (DSAC Nord).**- Au plus bas on est à 600-700 mètres, donc plus haut que le tour de piste pour donner un exemple. Ce sont également des procédures à l'approche, donc là où les avions arrivent moteur réduit.

**M. LE PRESIDENT.**- Nous produirons une carte avec la légende des villages qui permette de croiser les deux approches.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Ces cartes existent à peu près ou elles peuvent être

adaptées parce que, lorsqu'on nous l'a présenté, on a demandé l'avis de la CCE concernant la mise en place des procédures GNSS, on nous a présenté des cartes avec des mesures de bruit dans les zones d'approche. Ce serait effectivement intéressant de les avoir pour avoir une information tout à fait transparente. C'est le premier point et c'est une demande.

Le deuxième point, c'est une remarque par rapport au vécu : quand on nous a présenté les procédures GNSS, on a demandé l'avis de la CCE. La CCE s'est prononcée contre la mise en place, c'est noté au compte rendu, il n'empêche qu'elles ont quand même été mises en place.

L'interprétation que l'on a de cela est : à quoi ça sert de nous présenter des choses si, de toute manière, on décide de faire des choses qu'on veut essayer de limiter.

Pourquoi ? Parce que la position de la DIRAP était : à partir du moment où on met en place les procédures GNSS qui sont dans un plan international, c'est essentiellement pour les procédures qui sont les procédures qui accueillent de la navigation d'affaires actuellement, toutes les procédures ILS passent en procédures GNSS. Et donc pour nous c'était un moyen de permettre d'augmenter le trafic. A l'époque, on nous a dit : "non, vous savez, le temps que les avions vont mettre pour s'adapter et pour remplacer leur système de guidage par du système GNSS, il va couler de l'eau sous les ponts !"

Il n'empêche que là on parle d'il y a à peu près deux ans. Et au bout de deux ans, il y a déjà 20 % du trafic qui est actuellement heureusement faible mais il y a déjà 20 % du trafic qui est passé sous procédure GNSS. Ce

qui veut dire que : ou les avions s'adaptent beaucoup plus rapidement que ce qu'on nous a dit, ou effectivement le fait d'avoir des procédures GNSS cela permet d'accueillir d'autres avions qui ne venaient pas avant.

Vous comprenez, on va reprendre la problématique de crainte que l'on a à chaque fois qu'on essaie de nous aider à réduire des nuisances en mettant en place des systèmes dont on comprend à moitié l'intérêt parce que notre intérêt c'est qu'il y ait le minimum possible d'activités nuisantes sur l'aérodrome.

On avait dénoncé cela lors des discussions. Nous avons été déçus du fait qu'on soit passé au-delà de l'avis de la CCE. C'est une bonne illustration de la façon dont on doit être vigilant sur toute modification qu'on fait sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

**M. THOMAS (DSNA).**- Je vais apporter quelques compléments d'information par rapport à vos interrogations.

Comme l'a présenté M. LECLERE, effectivement c'est un ajustement. L'ajustement, en fait, par rapport aux nuisances éventuelles, on a vu qu'on est dans des nombres qui sont très petits, une moyenne, évidemment ce n'est pas lissé, un par jour, cela peut être trois si pendant trois jours il n'y en a pas.

En fait, la trajectoire qui est ici qui contourne est totalement séparée de la zone vélivole de Mantes, correspond à la trajectoire qui est utilisée par les contrôleurs en guidage radar justement pour éviter la zone de Mantes. Ce trait correspond au trait utilisé en guidage radar pour amener l'avion.

Ce qui nous a conduits à faire cette procédure GNSS, ce n'est pas pour un accroissement et des machines sophistiquées. C'est pour deux raisons. Il y a un club privé basé à Pontoise qui a obtenu son agrément pour la formation du vol aux instruments et ces trajectoires sont utilisées par des avions légers monomoteurs principalement. Évidemment, les avions d'affaires qui fréquentent l'aérodrome de Pontoise actuellement qui sont pris en charge sur une société d'assistance continuent de l'utiliser mais il n'y a aucune évolution, aucun changement par rapport à ce qui se faisait avant.

Le côté impérieux de la mise en place de ces procédures basées par un guidage par satellite, c'était l'incertitude que nous avions sur la pérennité d'un autre moyen de guidage pour les avions qu'on appelle un ILS et dont l'arrêt était programmé en janvier 2015.

Les services de la navigation aérienne dans leur plan central d'aide à la radionavigation ne prennent plus en compte ce moyen basé à Pontoise. Mais vu l'importance de ce moyen, c'est Aéroports de Paris qui a repris à son compte le renouvellement, ce qui fait que la crainte qu'on avait de ne plus avoir de moyen de guidage et de support pour les vols IFR à Pontoise, maintenant avec la certitude de la pérennité de cet ILS, qui nécessite beaucoup moins d'équipement de bord, ce ne sont pas du tout les mêmes qualifications, ce qui fait que le taux de fréquentation, et c'est cohérent avec ce que vous disait M. CHARRITAT par rapport aux perspectives du trafic de Pontoise, le taux d'utilisation de la GNSS ne va pas atteindre des sommets qui pourraient vous inquiéter puisqu'il y a un autre moyen beaucoup plus simple, bien connu et qui en plus permet des approches avec des minima ? beaucoup plus faibles.

Voilà ce que je pouvais vous donner comme information supplémentaire sur ce sujet.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Quels sont ces moyens plus simples ?

**M. THOMAS (DSNA).**- L'ILS. L'ILS est un système classique ancien bien éprouvé...

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Et qui est actuellement encore en service à Pontoise ?

**M. THOMAS (DSNA).**- Oui, c'est ce que je vous disais. Il est repris par Aéroports de Paris qui va en installer un autre.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Merci pour ces précisions. Nous avons évoqué cela lorsqu'on a discuté des procédures GNSS et ceux qui ont le temps et le courage vont relire les comptes rendus qui ont été faits à l'époque.

On avait bien compris également qu'il y avait de toute façon une volonté de la France de respecter des engagements internationaux et ces engagements internationaux relatifs à l'aviation civile demandaient à ce que toutes les procédures qui utilisaient une approche par ILS soient transformées en procédures GNSS. La raison, quand on lit les textes qui sont tout à fait disponibles sur le site de la DIRAP, c'est bien pour faire en sorte de maximiser les capacités d'exploitation de l'ensemble des aérodromes qui possèdent des procédures type ILS qui permettent d'accueillir de l'aviation d'affaires.

Ce que vous dites est peut-être un élément mais la raison principale était la volonté de faire en sorte que l'ensemble des aérodromes qui ont des procédures d'approche ILS, celles-ci soient transformées en procédures GNSS parce

que cela permettrait de simplifier et donner beaucoup plus de souplesse dans l'accès aux aérodromes.

**M. LE PRESIDENT.**- Merci. S'il n'y a pas d'autres observations, nous avons épuisé l'ordre du jour... Si, Madame le Maire ?

**Mme POU CET (Génicourt).**- Je voudrais vous donner un exemple de nos craintes. J'ai cru comprendre, lors de notre dernière réunion, que les projets qui devaient être mis en place sur l'aérodrome seraient présentés aux élus, aux associations. Or, nous avons vu se développer le groupe La Patrouille Tranchant qui fait des vols de découverte dit-on, qui vole en dehors de tout circuit, qui survole Génicourt en tout cas quand ils en ont envie. Je sais qu'il y a plusieurs riverains qui se sont plaints. Je trouve dommage qu'on se mette en risque de sécurité. Je ne connais pas particulièrement le type d'avion, ce que je vois c'est qu'ils passent au-dessus du village de façon très intempestive.

Vous avez dû donner l'autorisation puisqu'ils sont là mais nous n'en avons pas été avertis sauf à les voir au-dessus de nos têtes.

**M. CHARRITAT (ADP).**- C'est un peu l'illustration de ce que je disais tout à l'heure à propos des 17 tonnes. Ce n'est pas que j'ai donné l'autorisation, c'est que je n'ai pas le pouvoir de l'interdire ou de l'empêcher.

Je vais être très honnête peut-être qu'il ne faut pas le porter au compte rendu. (*hors PV*).

Je le dis encore une fois, il y a une forme de liberté d'installation dans notre pays et je n'ai pas le pouvoir de l'empêcher et l'interdire.

L'autorité préfectorale l'aurait peut-être sauf qu'elle n'a pas de support juridique pour le faire, donc elle ne le fera pas.

Pour aller dans votre sens, je préférerais que ces avions soient ailleurs. A une époque, il y a eu un avion tchèque qui s'appelait L-39 qui lui aussi proposait des missions découverte, il est parti et il est basé à Cardiff, il est sous registre britannique. Honnêtement cela m'arrange, ce qui est dommage pour les gens de Cardiff mais on ne peut pas être partout, en tout cas je préfère qu'il soit là-bas plutôt qu'ici.

Si la Patrouille Tranchant qui, au départ, est basée à Rennes, leur aéroport d'attache est l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques, est à Pontoise c'est parce que quand ils viennent faire des démonstrations lors de meetings que ce soit au Bourget ou ailleurs en région parisienne, c'est une base intéressante pour eux. Cela a représenté, cette année, 150 vols. Ce n'est pas non plus considérable. Le problème est que si, sur ces 150 vols, il y en a 80 qui sont au-dessus de votre village, je peux comprendre la gêne.

Il y a une explication à cela qui ne tient pas au fait qu'ils se moquent de tout, même si peut-être ils ne respectent pas systématiquement toutes les règles. Il y a une explication au fait qu'ils soient sur des trajectoires un peu difficiles, c'est qu'un avion biréacteur avec des petits moteurs comme le Fouga Magister, qui est un avion de conception ancienne, va avoir du mal à faire le tour de piste ou même l'hippodrome comme celui qu'on indique là parce qu'il y a un effet d'inertie. Il est probable qu'effectivement, dans les virages qu'ils assurent, il y a des limitations auxquelles les conditions de pilotage ou les caractéristiques

techniques de l'appareil ne leur permettent pas de faire tout ce qu'ils voudraient faire.

Encore une fois, s'ils vont s'installer sur un autre aérodrome, je ne serai pas là pour les pleurer mais je ne vais pas leur dire parce que cela ferait beaucoup de peine à M. Hugues DUVAL et à son équipe.

Par ailleurs, il faut savoir que ce sont des gens qui considèrent l'exercice de la voltige sur ces avions-là comme un exercice sportif, ce que c'est d'ailleurs. L'idée est effectivement de leur offrir des terrains de jeu – passez-moi l'expression – mais qui permettraient, ailleurs que dans le voisinage immédiat des aérodromes, ailleurs qu'à basse altitude quand ils viennent de décoller ou quand ils approchent et atterrissent, qu'ils puissent exercer leur activité parce que, après tout, elle est intéressante également pour le développement aéronautique, qu'ils puissent exercer leur activité sans que cela crée cette gêne.

Nous avons commencé à travailler avec eux. C'est une raison pour laquelle ils ne sont plus sur Pontoise ces jours-ci, je ne suis pas sûr mais je crois qu'ils ne sont plus sur Pontoise ces jours-ci, parce qu'on leur a fait comprendre que c'était nuisant pour tout le monde y compris pour eux. Pour l'aérodrome donc pour eux. Pour les riverains d'abord, donc les riverains protestent contre l'aérodrome, donc finalement cela finira par leur nuire.

Ils ont compris ce message-là et je pense qu'à l'avenir s'ils sont amenés à revenir et si je ne peux pas les empêcher de revenir, ils se domestiqueront un petit peu mais il faudra vraiment qu'on leur rappelle pour qu'ils fassent leurs évolutions dans des zones où cela gêne moins.

La proximité du Parc Naturel Régional du Vexin français pourrait être pour nous un outil pour les dissuader de venir parce que, par définition, un Parc naturel régional est un outil de protection de la vie locale.

Il n'y a pas d'instrument juridique qui le permette pour l'instant. Par contre, c'est un élément de dissuasion, si je puis dire, dans le travail qu'on peut avoir avec eux parce que, quand ils viennent se poser chez nous, ils sollicitent un certain nombre de services donc forcément on est au courant.

Il est vrai, je comprends le reproche et je l'assume, que quand ils sont revenus nous voir en début de saison, nous n'avons pas informé tous les maires qu'ils devaient revenir. Je vous en donne acte, je fais amende honorable et, à l'avenir, j'essaierai de faire en sorte que cela ne se renouvelle pas. Je pense que Mme GRAVIER qui est là a bien noté le travail qu'elle aura à faire le cas échéant.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci.  
Monsieur le Président ?

**M. GUIARD (Maire de Boissy l'Aillerie).-** Une petite question qui n'a pas forcément un impact par rapport au bilan de l'environnement mais je m'interrogeais sur l'intérêt qu'il peut y avoir dans le bilan annuel parce qu'on parle du trafic et, heureusement cela n'arrive pas très souvent mais il peut y avoir des accidents ou des incidents graves. Je me demandais si on ne pourrait pas adjoindre au bilan les accidents éventuels qui ont eu lieu ou s'il n'y en a pas, c'est zéro et c'est tant mieux, ou les incidents graves qui ont pu émailler l'année passée.

**M. CHARRITAT (ADP).**- A ma connaissance, il n'y a eu d'incident grave sur le terrain cette année.

Pontoise est l'un des trois aérodromes qui sont placés sous ma responsabilité à avoir une équipe de pompiers aéronautiques présents aux heures où le terrain est ouvert. Effectivement, nous avons un relevé de tous les incidents. J'ai un bilan hebdomadaire qui m'est présenté le lundi en général. Tous les incidents concernant Pontoise étaient strictement mineurs, il n'y a pas eu de sortie de piste, il n'y a pas eu de difficulté particulière avec une opération d'avitaillement, les facteurs de risque potentiels qu'on peut rencontrer sur un aérodrome.

Je prends note de rendre compte effectivement dans le bilan d'activité de ce qui a pu être traité comme incident pendant l'année. C'est noté, Monsieur le Maire.

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

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Simplement peut-être par rapport à la discussion qu'il y a eu sur l'évolution des avions Tranchant dont on a bien compris qu'on ne peut pas les empêcher de venir, etc. En revanche, je pense que ces avions, on peut les repérer au radar. On a la possibilité de savoir à quelle hauteur ils étaient quand ils passent sur un village. Il y a bien une réglementation également par rapport à cela.

Il serait intéressant, pour répondre aussi au problème, quand on dit qu'on n'a pas d'instrument juridique, on a quand même une réglementation qui dit qu'au-dessus d'un village, il faut être au moins à telle hauteur.

Ce serait déjà intéressant d'avoir l'information sur ces trajectoires bruyantes du respect ou non de cette hauteur et si ce n'est pas le cas, de faire en sorte d'agir comme on peut agir avec l'instrument juridique dont on dispose.

**M. BOUNIOL (DGAC).**- Cela pose toujours la même question d'engagement des ressources. Par contre, je peux vous dire qu'ils sont surveillés et, sans rentrer dans les détails, il y en a un qui est passé en conseil de discipline et qui a pris six mois de suspension de licence.

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

Je vous propose de clôturer nos travaux. D'abord je voulais vous remercier les uns et les autres de la qualité des échanges parce que nous sommes sur un sujet où il s'agit de concilier les intérêts bien naturels des riverains, de la population représentée par les élus et puis des professionnels du secteur et des pilotes amateurs qui fréquentent en nombre l'aérodrome de Pontoise.

Les textes imposent une réunion annuelle de cette Commission Consultative de l'Environnement. Nous nous retrouverons l'année prochaine mais, d'ici là, et c'est très important, je crois que tout le monde a bien enregistré, nous avons donc pour les membres du Comité permanent une rencontre à organiser d'ici la fin de l'année sur les sujets qu'on évoquait mais évidemment le Comité Permanent pourra les comprendre et les traiter de la manière dont il le souhaite.

Je crois que l'intérêt de tout le monde est que tout ce qui est fait sur cet aérodrome, celui-là comme d'autres, puisse se faire dans la plus grande transparence. C'est bien l'objet de ces commissions. Mon souhait,

parce que je la préside pour la première fois au nom du Préfet, est que la qualité de nos échanges et de nos travaux puisse continuer à être exercée dans le même esprit au cours des prochaines commissions qu'elles soient en comité permanent ou commission plénière. En tout cas je trouve que nos travaux se déroulent dans un très bon esprit.

Merci à Aéroports de Paris et à la DGAC d'être présents, de répondre de manière très précise à vos questions à la fois dans ces commissions plénières mais également de manière ponctuelle mais régulière à toutes les questions que posent les riverains soit directement, soit par l'intermédiaire des associations.

Je crois que c'est un très bon point. Tout cela montre que l'administration qu'on critique souvent sait répondre aux usagers évidemment dans la mesure de ses moyens, nous avons tous nos priorités, mais globalement quand même je trouve que la qualité des réponses qui ont pu être apportées, après on peut être d'accord ou pas avec le sujet mais en

tout cas l'administration, la DGAC et Aéroports de Paris répondent et sont présents.

C'est Mme GRAVIER qui va être la nouvelle correspondante ? Je ne sais pas si vous vous êtes présentée. On pourrait clôturer par ce point parce que vous allez être l'interlocutrice de tous les acteurs qui sont présents ici. Pour clôturer cette séance, je vous propose quelques secondes de présentation puisque vous allez travailler en partenariat avec tous les acteurs présents ce soir.

**Mme GRAVIER.-** Bonsoir, je suis Annelis GRAVIER. Je serai amenée à venir vous voir de temps en temps, pour vous aider quand vous avez des questions, je vais vous laisser ma carte également après. Je vais essayer de faire le lien au quotidien entre vous et l'aéroport du Bourget.

**M. LE PRESIDENT.-** Merci à tous !

*(La séance est levée à 20 heures 30).*

000