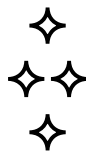


**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
DE
PONTOISE-CORMEILLES-EN-VEXIN**



Procès-verbal

Mardi 11 décembre 2012

SOMMAIRE

1 - Validation du PV de la CCE du 3/11/2011.....	3
2 - Consultation sur la nouvelle procédure GNSS.....	4
3 - Validation du règlement intérieur.....	15
4 - Présentation du bilan d'activités de la plateforme sur l'année 2012	17
5 - Suivi des actions engagées pour la prévention des nuisances.....	20
A) Présentation de la carte pédagogique des circuits de piste.....	20
B) Présentation des chevelus.....	23
6 - Traitement des réclamations.....	26

La séance est ouverte sous la présidence de M. Jean-Noël CHAVANNE, Secrétaire général de la Préfecture du Val d'Oise à 17 heures 30.

M. LE PRÉSIDENT.- Mesdames et Messieurs, je vous propose que nous commençons nos travaux. Nous vous accueillons dans une formation inhabituelle : la salle a accueilli précédemment une autre manifestation de la DDT, un forum sur le logement. Donc, l'organisation de la salle n'a pu être modifiée, faute de temps, ce qui implique que nous ne sommes pas autour d'une table. Même si nous sommes physiquement sur une estrade, nous sommes moralement au même niveau. Vous nous pardonnerez cette présentation un peu inhabituelle qui est liée à des considérations pratiques et matérielles pour ne pas décaler notre horaire.

Plus de 29 des 42 membres de notre Commission sont présents aujourd'hui. Nous avons donc le quorum pour réunir et commencer nos travaux.

Je vous rappelle que cette commission administrative fonctionne selon les modalités prévues aux articles R.571-70 à R.571-80 du code de l'environnement et en application des dispositions du décret du 8 juin 2006 relatif à la création et au fonctionnement des commissions administratives.

Par ailleurs, notre Commission fonctionne sur la base d'un arrêté préfectoral modifié il y a peu pour accueillir 2 nouveaux membres : au titre de l'ACAPPAVO, M. Daniel COSTES, et Handling Partners a remplacé son suppléant, Mme MURAKAMI remplaçant M. Nicolas SONNET.

Lors de notre réunion, les membres de la CCE devront émettre un avis sur la nouvelle procédure GNSS. Cet avis simple sera adopté à la majorité relative des membres présents et en cas d'égalité, la voix du Président sera prépondérante. Compte tenu du fait que cette procédure impacte 12 communes non membres de la CCE, nous avons décidé lors de notre précédent Comité permanent de les inviter. Il y a au moins parmi nous 12 maires ou 12 représentants de communes impactées par les nouvelles évolutions des trajets. Est-ce qu'ils peuvent se signaler que l'on puisse les identifier ? Pouvez-vous nous rappeler la liste des maires invités ?

Mme CABOS (DDT95).- Il y a les communes de Monneville, Cléry-en-Vexin, Guiry-en-Vexin, Wy-Dit-Joli-Village, Aavernes, Lainville-en-Vexin, Montalet-le-Bois, Breuil-en-Vexin, Juziers, Epias-Rhus, Labbeville, Menouville.

M. LE PRÉSIDENT.- Les représentants de ces communes sont-ils présents ? (*Il n'y en a pas*) Nous n'avons guère eu de succès dans nos invitations. Si, il y en a au moins un qui est par ailleurs membre de la Commission. Merci.

Aux différents points de notre ordre du jour, je vous ai parlé des modifications dans la composition de la CCE. Nous

avons ensuite la validation du PV de notre Commission du 3 novembre 2011.

1 - Validation du PV de la CCE du 3/11/2011

M. LE PRÉSIDENT.- Ces documents ont-ils appelé des observations par écrit préalablement à notre réunion ? En appellent-ils en cours de séance ?

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- J'ai 4 remarques concernant l'orthographe et 5 remarques qui portent sur le sens.

Concernant l'orthographe, j'ai une première remarque qui est en page 36. « *Si on pouvait revenir au slide...* » Il vaudrait mieux mettre « *à la slide* ».

En page 42, « *des oxydes d'azote et des microparticules* ». Je n'ai eu ces documents que le 7, sinon je l'aurais fait par écrit. En page 42, deuxième paragraphe, septième ligne, « *vous avez surtout des oxydes d'azote et des microparticules* » et non pas « *qui sont* ».

Un peu plus bas, paragraphe suivant, quatrième ligne, « *une forte production d'oxydes* » au pluriel, parce qu'il n'y a pas que du NO2 d'azote.

Ensuite, en page 49, c'est une faute de frappe. On a mis *reming* au lieu de *homing*. Là encore, c'est sur mon intervention, deuxième paragraphe et deuxième ligne. C'est *homing*.

En page 50, c'est très important, parce que cela fait référence à une directive européenne, quatrième paragraphe, troisième ligne, « *Je voudrais produire un conseil. Il serait intéressant d'avoir une démarche de prévention des risques et des nuisances* ». Cela porte sur l'orthographe.

Ensuite, j'ai des questions qui portent sur le sens, mais qui ne sont peut-être pas pertinentes pour vous. En relisant, j'ai été très étonné page 11, je n'avais pas relevé ce qu'avait dit M. CHARRITAT dans son premier paragraphe au début et à la fin. « *Les exigences réglementaires n'imposent pas d'indiquer le nombre de passagers à bord. En ce qui concerne les vols privés, il manquera des passagers* ». Là, j'ai une question toute bête : que se passe-t-il en cas d'accident si on ne sait pas qui est dans l'avion ? Et d'ailleurs, est-ce tolérable du point de vue juridique voire judiciaire ? C'est une question très naïve.

En page 15, je suis très étonné et j'aurai plusieurs remarques de ce type. On parle d'impact sur l'environnement. Au cinquième paragraphe : « *Il y a d'autres conditions qui concernent l'utilisation de l'aérodrome par les usagers (...) qui ont un impact sur l'environnement* ». Donc moi, je m'attends à ce que l'on s'inquiète des gaz à effet de serre, des oxydes d'azote, des microparticules, d'éventuelles pollutions par le kérosène, etc., mais pas du tout. A chaque fois que l'on parle d'environnement, on se réduit au bruit.

J'aimerais bien que l'on rajoute « à l'environnement réduit uniquement au bruit ».

M. LE PRÉSIDENT.- C'est une intervention de M. VELLA. C'est la traduction des propos. Il n'est pas question de modifier ex post les propos. Cela pourra faire l'objet d'un développement de votre part ultérieurement, mais on ne va pas modifier un an après des propos qui n'ont pas été les vôtres.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- J'ai des remarques identiques, on ne va pas perdre de temps. Je vous les ferai par écrit si vous le souhaitez. Je les retrouve page 26, page 28, page 32, page 33, page 42, page 43. La notion est extrêmement simple. Si nous parlons d'environnement, nous en parlons d'abord dans le sens de notre charte constitutionnelle ; ensuite dans le sens de nos lois ; troisièmement dans le sens de nos directives européennes et je n'avais pas connaissance que l'environnement se limitait uniquement aux nuisances sonores. Merci.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres observations, étant entendu que les corrections orthographiques seront entièrement prises en compte sur le PV définitif ? S'il n'y en a pas, nous considérons que le procès-verbal est approuvé.

Nous passons à la consultation sur la nouvelle procédure GNSS.

2 - Consultation sur la nouvelle procédure GNSS

M. LE PRÉSIDENT.- Comme vous le savez, elle avait fait l'objet d'une présentation le 3 novembre 2011. Elle a été réexaminée en Comité permanent et à chaque fois, elle a fait l'objet d'observations compte tenu des difficultés de compréhension liées à sa technicité.

Dans un souci de clarification de cette présentation et afin que l'impact en matière de bruit sur les populations actuelles et nouvellement survolées soit étudié précisément, un travail important a été engagé par la DDT avec la DGAC puis avec la DIRAP. Et une note synthétique présentant la procédure a été diffusée aux membres de la Commission.

Cette nouvelle procédure va vous être présentée par M. CROZAT se basant sur la note précitée et sur un diaporama synthétique que l'on va vous adresser.

À l'issue de cette présentation et du débat qui suivra, un vote aura lieu. Pour faciliter ce vote, des cartons vous ont été remis en début de séance afin de garantir que seuls les membres de la CCE voteront bien au moment opportun.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Merci, Monsieur le Secrétaire général.

En préambule, cette présentation sera relativement succincte, puisqu'un grand travail de synthèse a été réalisé à l'aide d'une fiche, qui se veut être la plus didactique possible. En revanche, elle n'était pas exempte d'erreurs. On a trouvé une petite erreur et je m'en excuse pour les 19 personnes, également impactées par la procédure GNSS par VEXAV, qui n'ont pas été répertoriées dans le total.

Je vous propose que Marc LIMARE, expert en navigation aérienne, fasse la présentation.

M. LIMARE (SNA/RP).- J'avais eu l'occasion de présenter cette procédure l'année dernière lors de la séance plénière de la CCE du 3 novembre 2011. Sur ce sujet technique, l'exercice avait donné lieu à des compléments d'explication.

Là, ce sera un résumé des travaux qui ont eu lieu et qui étaient issus de la présentation de l'année dernière avec dans un premier temps, une nouvelle séance d'explication lors du Comité technique recréé également à l'occasion qui s'est tenu le 15 décembre 2011 dans les locaux de l'aérodrome de Pontoise, ce qui avait permis de poursuivre un peu plus les questions et les explications associées à ces nouvelles procédures.

Le travail s'est poursuivi sur une bonne période de l'année 2012 par un certain nombre d'échanges de mails, de points téléphoniques entre les différents services de la DGAC en relation avec la Préfecture par rapport à certaines questions posées par la DIRAP. Ces travaux ont été menés sur une bonne partie de l'année 2012.

Et donc, lors du CP d'octobre 2012, plus récemment, il a également été décidé de revoir la présentation associée à ces procédures avec d'une part un document de synthèse qui vous a été remis et faisant partie des documents de travail pour cette séance et d'autre part à une présentation qui fait l'objet de mon intervention.

De manière plus synthétique, comme cela avait été demandé, vous avez un rappel des quelques chiffres associés à cette procédure, en sachant qu'elle concerne exclusivement les vols opérés aux instruments.

On peut voir sur cette planche de manière globale que cela concerne 7 000 mouvements IFR à ramener à environ 70 000 mouvements VFR sur la plateforme au vu des chiffres 2011.

À ces 7 000 mouvements IFR sont associés 5 400 mouvements qui concernent les procédures en arrivée et sont directement associées à ces procédures, ce qui fait que ces 5 400 mouvements IFR pour des procédures en arrivée se déclinent d'une part par un chiffre moyen d'environ 15 procédures IFR par jour ramenées, selon l'utilisation des pistes, à environ 3 arrivées par jour pour la procédure en ILS 05 par MOPAR qui est la procédure majoritaire de par les vents dominants au niveau de la plateforme à environ une arrivée par jour concernant la

procédure associée en piste 23, c'est-à-dire de l'autre côté de la piste principale et donc, également une troisième procédure plus pour des vols à des fins d'entraînement, de formation qui sont chiffrés à environ 10 vols par jour et qui aujourd'hui sont associés à la procédure ILS 05 par le point VEXIP. Voilà sur les chiffres clés à garder en mémoire.

Maintenant, sur la technique en elle-même, concernant le GNSS, aujourd'hui on est dans une phase de transition. C'est un moyen de guidage alternatif.

C'est une disposition qui concerne la mise en place sur toutes les pistes sur lesquelles on opère des approches dites de précision sur des pistes associées pour du trafic IFR. Concernant la plateforme de Pontoise, cela concerne la piste 05/23.

Associé à ce stade, il n'y a pas d'impact attendu sur le trafic IFR, puisque c'est simplement un autre moyen technique offert de par les technologies maintenant disponibles et qui est donc un autre moyen pour assurer les approches de précision.

Là aussi par rapport à des questions posées lors des différents points d'étape, sur cette planche, on rappelle qu'un certain nombre de procédures dites conventionnelles aujourd'hui, en s'appuyant sur des moyens sol tels que l'ILS, les balises VOR/DME, les GNSS également qui sont des procédures initiales, la particularité dans le cas de Pontoise et les équipements associés à la tour de contrôle est que les services de contrôle offrent un service de guidage radar pour la gestion du trafic au titre, bien sûr, de la sécurité, de la régularité et également en fonction des conditions météorologiques ou sur demande spécifique de l'utilisateur.

C'est un point important à mettre en relief autour de ces procédures GNSS.

Ensuite, conformément aux textes en vigueur, dès lors qu'il y a une évolution du dispositif circulation aérienne, modification mineure/majeure, on a un devoir d'information pour étudier l'impact de ces nouvelles procédures, ce que l'on peut résumer aujourd'hui par le fait qu'à court terme, il n'y a aucun impact, puisqu'il y a notamment un très faible pourcentage de la flotte équipée, puisque ce sont des technologies sur lesquelles les équipementiers sur le marché commencent à développer des systèmes et se posent la problématique de l'équipement. Cela a un coût pour les opérateurs. C'est avant tout le choix des opérateurs.

Aujourd'hui, on a donc un faible pourcentage de la flotte équipée et bien sûr, comme je l'ai dit, les procédures ILS VOR/DME restent utilisables. C'est un autre moyen technique offert pour ces procédures en régime IFR.

À une échelle un peu plus lointaine, horizon moyen terme, on a voulu à travers cette planche indiquer l'impact d'un transfert total des GNSS, puisqu'il faut bien voir que l'on est dans une phase de transition. Si vous avez 10 vols aujourd'hui qui sont opérés en s'appuyant sur l'ILS, à l'issue

de la mise en œuvre de ces nouvelles procédures, on pourrait estimer dans un premier temps que l'on aura peut-être 1 vol qui va dérouler une procédure GNSS et les 9 autres qui vont continuer à dérouler les procédures ILS.

Progressivement, on aura un système de vase communicant. C'est sur une échelle temps qui est sur du moyen ou long terme. Ensuite, ces 10 procédures d'IFR devraient tendre et devraient être opérées plutôt en s'appuyant sur les techniques GNSS.

Ce qui fait que l'impact total par rapport aux 3 procédures existantes pour les vols en IFR au niveau de Pontoise - aujourd'hui la procédure ILS 05 par MOPAR qui est transposée sur la procédure GNSS 05 par MOPAR - est tout à fait équivalent, puisque l'on a vraiment des procédures qui sont complètement calquées, donc superposées avec une trajectoire et une pente d'approche tout à fait identiques.

On a mis un rappel avec la figure associée à la procédure. Voilà ce que donne l'étude des impacts qui sont associés à cette procédure et dans son segment final, on est complètement calqué sur la procédure ILS05 et les comptages effectués concernant les surfaces survolées sont identiques. On est sur la même trajectoire et sur la même pente d'approche.

Voilà pour résumer cette procédure GNSS 05 par MOPAR avec son équivalent ILS 05 avec un tracé équivalent.

Pour poursuivre, sur l'autre extrémité, de l'autre côté de la piste, ce que l'on appelle procédure 23, on a une procédure GNSS 23 par MOPAR qui est la transposition de la VOR/DME 23 existante. C'est celle qui est à l'heure actuelle projetée. On peut voir que cette procédure est décalée, pas dans l'axe, puisque la balise sur laquelle les pilotes s'appuient pour dérouler cette procédure n'est pas placée à l'extrémité de la piste, mais au centre de la plateforme. C'est une particularité, puisque la procédure ne vous ramène pas dans l'axe et on a un phénomène d'instabilité au niveau de la balise, ce qui fait que cette procédure n'est pas spécialement appréciée par les usagers.

C'est pour cela que sur cette procédure, on a une équivalence directe avec la procédure GNSS 23, mais il faut savoir aussi que certains usagers préfèrent opérer leur approche par l'autre côté en s'appuyant sur le système ILS et poursuivre par ce que l'on appelle une manœuvre à vue qui vient survoler le nord ouest de la ville de Cergy projetée ici.

On a une procédure existante en 23, soit VOR/DME 23, soit éventuellement en manœuvre à vue par le fait que cette procédure ne vous ramène pas dans l'axe. L'avantage de la GNSS fait que dans ce cadre-là, la GNSS apporte l'avantage de procéder et d'avoir une arrivée pour tous les vols directement dans le sens d'utilisation et d'exploitation de la piste. Tous les vols arriveraient pour se poser en piste 23.

L'impact sur la différence entre procédure existante et la

procédure GNSS 23 est donc relativement mineur, si ce n'est que comme la procédure est faite à partir des moyens offerts par les techniques satellitaires, cela permet de concevoir une procédure directement dans l'axe avec la pente standard qui est de 3 degrés pour les procédures IFR. Voilà pour cette deuxième procédure IFR existante et sa transposition en GNSS avec, comme je le rappelle, l'avantage que l'on peut procéder pour tous les vols par une approche directe et ne plus avoir ce sens d'approche opposé.

Enfin la dernière procédure que l'on souhaitait vous présenter et rappeler, c'est la GNSS 05 par le point VEXAV et son équivalent ILS 05 par rapport à VEXIP.

On voit que les procédures ne sont pas tout à fait équivalentes en termes de tracés, parce que là, on s'appuie sur des moyens traditionnels et on a une procédure en hippodrome. Il faut voir que lorsque la procédure est déroulée de manière complète, le développé fait que l'on a une longueur de trajectoire équivalente.

On peut voir également dans les tableaux qui sont mentionnés en haut qu'en nombre d'occupations survolées, on est à peu près sur la même base, si ce n'est que si l'on regarde un peu plus dans le détail, au niveau de la GNSS 05 par VEXAV, on s'aperçoit que dans le segment final qui est celui sur lequel il y a une certaine empreinte sonore opérée par les vols, pour l'ILS 05, dans le segment final, cela représente 94 % de l'ensemble de la population totale survolée par rapport au niveau de référence et en GNSS 05, ce chiffre est ramené à 86 %. Il y a environ 800 personnes en moins, puisque les procédures ne passent pas tout à fait au même endroit et notamment dans le segment final, on a un certain nombre de communes avec une urbanisation que je qualifierai de dense.

Voilà pour vous présenter la procédure ILS 05 par VEXIP existante par rapport à la GNSS 05 par VEXAV, puisque l'on ne peut pas transposer. On a vraiment une différence et c'est lié à des critères de conception. On ne peut pas avoir d'équivalence comme la procédure ILS 05 qui est complètement calquée avec une GNSS 05. Ces deux dernières sont vraiment superposées du point de vue trajectoire.

Pour poursuivre sur cette procédure, on voit que les volumes de population concernés sont relativement proches avec 1 646 personnes dont 9 nouvelles Communes uniquement survolées par les procédures GNSS 05 en VEXAV à comparer aux 1 146 personnes qui, aujourd'hui, sont survolées par la procédure ILS 05 par VEXIP qui ne le seraient plus par la procédure GNSS 05 par VEXAV. Voilà pour les détails chiffrés.

Sur le diaporama qui se voulait plus succinct cette année, j'en termine là pour cette présentation des procédures GNSS.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il des questions ou des observations ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Comme cela a été indiqué, nous avons effectivement travaillé avec la DGAC avec M. CROZAT pour faire en sorte d'adapter la présentation de façon non pas à répondre aux questions de la DIRAP comme cela a été indiqué tout à l'heure, mais à répondre aux questions que les membres de la DIRAP, en tant que représentants des associations à la CCE, ont relayées.

En fait, ce travail était très constructif en particulier pour bien comprendre les procédures, les conséquences telles qu'elles ont été indiquées ici, mais également pour comprendre l'origine, les raisons de ces procédures.

Et donc ce que l'on a compris, mais qui n'est pas indiqué ici dans la présentation, c'est peut-être un peu dommage, c'est que les procédures GNSS concernent uniquement l'aviation d'affaires et l'aviation commerciale. Dans le document, on vous parle de vols IFR. Il faut traduire. C'est l'aviation commerciale et l'aviation d'affaires par comparaison à l'aviation légère. Sur Cormeilles, on a surtout une problématique d'aviation légère.

Ce que nous avons compris également, c'est que ces procédures sont proposées pour les aérodromes qui ont déjà des procédures IFR, c'est-à-dire que sur Cormeilles, d'après ce que l'on sait, on a des procédures IFR sur la piste qui vous a été présentée qui est la piste 05/23.

Cela ne concerne pas les aviations légères. Les procédures GNSS qui sont des procédures de guidage par GPS pour simplifier ne concernent que l'aviation commerciale ou d'affaires, mais pas l'aviation légère.

M. LIMARE (SNA/RP).- À ce stade, je voudrais juste apporter une petite précision. Ce n'est pas exclusivement l'aviation commerciale. Cela peut être aussi l'aviation générale dès lors que les gens détiennent la qualification pour opérer des vols en IFR. Donc la très grande majorité concerne effectivement plus l'aviation commerciale, mais ce n'est pas exclusif.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- D'accord, mais il n'y a pas d'appareils qui font moins de 8 tonnes au décollage qui sont classés dans l'aviation légère qui sont équipés de systèmes GNSS.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Si.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Il en existe ? Tant mieux.

Ensuite, ce que nous avons compris, c'est que l'on nous propose des procédures GNSS, parce que c'est une décision de l'OACI (Organisation de l'aviation civile

internationale) qui est relayée en France par un plan que l'on appelle le PBN, je vous passe les détails. Et l'objectif en fait de ces décisions est d'améliorer la capacité des aérodromes, de réduire les retards, de réduire les distances parcourues par les avions et de réduire les pots en résumé.

Ce que nous avons compris également, c'est que les procédures concernent sur Corneilles environ 5 vols IFR commerciaux par jour et 10 vols en entraînement. C'est ce qui a été repris ici : vous avez 4 plus 1.

Nous avons également compris que ces nouvelles procédures entraîneront au global un survol d'un nombre d'habitants supérieur, soit à peu près 230 personnes. On les a vues tout à l'heure. Vous avez cité 250 sur la procédure GNSS 23.

Ces procédures entraînent également le déplacement des nuisances liées au survol au-dessus d'autres populations, parce que l'on a vu que l'on avait un équivalent de personnes survolées (12 000 par rapport à 11 900), mais ce ne sont pas les mêmes personnes, surtout avec la procédure d'entraînement.

C'est ce que l'on a compris du travail que l'on a fait et de la préparation de la note que chacun a eu dans son dossier, je l'espère.

Ensuite, en complément, ce que nous pourrions dire en tant que riverains, c'est que les populations subissent déjà des nuisances cumulées des vols en tour de piste de l'aviation légère. On peut dire que l'on peut être assez heureux que depuis un certain temps, cette année, on travaille au niveau du Comité permanent pour trouver des solutions de façon concertée avec les usagers pour faire en sorte de réduire ces nuisances de l'aviation légère.

Depuis peu de temps, à peu près un an, les riverains de Corneilles et les populations subissent des survols de l'aviation commerciale de Roissy suite aux modifications de trajectoire.

Les associations et aussi les élus, puisque j'ai relu un certain nombre de comptes rendus des CCE précédentes, ont rappelé plusieurs fois qu'ils voulaient que les activités de l'aérodrome soient maintenues au plus à son niveau actuel avec une vocation aviation légère pour l'aérodrome.

Enfin, je voudrais rappeler à ceux qui ont participé ou à ceux qui n'ont pas participé aux précédentes CCE qu'en 2005, lorsque l'on nous a proposé un nouveau PEB pour l'aérodrome, il a été massivement refusé par les populations, parce que les hypothèses qui étaient présentées pour le nouveau PEB étaient une augmentation de l'aviation d'affaires - à l'époque on parlait des avions du type de ceux qui sont au Bourget - et on parlait de 20 000 mouvements par an. 20 000 mouvements par an en plus, c'est à peu près 60 vols par jour, ce qui n'a rien à voir avec les chiffres que l'on a vus ici.

Ici, on a 5 vols commerciaux qui utilisent les pistes

quotidiennement. On a 10 vols qui utilisent les pistes pour faire de l'entraînement. Le PEB de 2005 proposait un PEB sur la base de plus 60 vols par jour.

Dans ces conditions, la position de la DIRAP, si on lui pose la question - j'ai cru comprendre que l'on allait lui poser - considère qu'accepter la mise en place des procédures GNSS, c'est reconnaître que l'aérodrome a vocation à accueillir plus de trafic d'affaires, donc beaucoup plus de nuisance.

En conséquence, la DIRAP donnera un avis négatif à la proposition qui sera faite.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Avez-vous des éléments de réponse ?

M. LIMARE (SNA/RP).- Je voudrais juste rappeler que je suis ici pour vous présenter une procédure opérationnelle. On a pu le voir, ces procédures opérationnelles, c'est un moyen technique. C'est totalement indépendant de la croissance du trafic. Comme vous l'avez dit, c'est un dispositif qui a été décidé au plus haut niveau, sur lequel un certain nombre d'États se sont engagés et cela fait l'objet d'une procédure opérationnelle. C'est donc un moyen alternatif en rapport avec les technologies ou d'autres systèmes. Cela n'appelle pas plus de commentaires.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Monsieur MARCUS.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- J'ai 2 observations à faire sur le document que j'ai reçu par écrit le 7. Dans l'annexe, préparatif des procédures, vous avez d'ailleurs une slide là-dessus, Guiry-en-Vexin, 155 habitants, je voulais simplement rappeler que l'on y a un musée archéologique que nous essayons de relancer y compris en direction des scolaires. Wy-Dit-Joli-Village, 92 habitants, il y en a un peu plus, mais je suppose qu'on les compte au compte-gouttes.

M. LE PRÉSIDENT.- On utilise le décompte de l'INSEE qui fait l'objet d'une publication chaque année.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- On en reparlera pour Avernès alors. Vous avez le musée de l'outil qui va ouvrir sur lequel on essaie également de développer des activités. Apparemment, on ne leur a pas demandé leur avis. Est-ce que l'on est obligé de passer au-dessus ? À quel moment ?

Et pour le coup, puisque vous me répondiez INSEE, permettez-moi d'en sourire un petit peu, parce qu'à ma connaissance, il y a plus de 10 habitants à Avernès. En revanche, on a effectivement mesuré au compte-gouttes, c'est-à-dire que l'on a considéré que tous les avions

utilisaient des trajectoires précises au mètre près, ce qui fait que l'on n'a que 10 habitants à Avernes qui seraient gênés. Si vous pouvez me prouver le contraire, j'en serais vraiment extrêmement heureux.

Ensuite, j'ai une observation qui est plus importante et qui concerne vraiment le bienfondé de ce que nous allons décider. Cela porte sur la page antérieure, quels impacts pour les populations survolées.

Je fais partie des gens qui pensent que dans les langues, les mots ont un sens. Je n'admets pas que nous réduisions uniquement à la nuisance sonore, qui est par définition transitoire pour des raisons physiques, les nuisances sur les populations.

Je rappelle que la France va être très lourdement condamnée pour les microparticules, ce sera aux alentours du mois de février et à nouveau pour les oxydes d'azote, ce sera aux alentours du mois d'avril. Soit nous parlons de bruit et nous disons avec précision que l'on se fiche complètement de l'environnement et de la santé, encore que le bruit soit nuisible à la santé, soit nous parlons d'environnement et nous sommes à ce moment-là dans les définitions de l'Europe et, par conséquent, cela ne se limite pas aux nuisances sonores, loin s'en faut.

La deuxième chose, c'est que vous savez très bien qu'à l'échelle européenne, mais aussi à l'échelle française, sans parler d'ailleurs de détails, la plupart des associations contestent la méthode de mesure du bruit telle qu'elle est faite par l'aviation et telle qu'elle a été conçue d'ailleurs pour elle-même.

Par conséquent, on sous-estime considérablement les dégâts créés par l'émergence.

Enfin, je rappelle que je souhaiterais surtout pour l'aviation la plus futile que des mesures soient faites sur les microparticules, les plus fines étant les plus dangereuses. On ne peut pas se contenter de peser un point en mètres cubes. On doit aller chercher et compter celles qui font moins d'un micron. Ce sera dans la deuxième étape de la norme 06 ainsi que pour les oxydes d'azote. Je vous rappelle que l'OMS a reconnu ces poisons comme cancérigènes. Je vous rappelle que globalement, l'espérance de vie des Français est amputée de 4 mois, mais cela correspond à beaucoup plus si on regarde les populations exposées au trafic et les avions exposent les populations à leurs émissions nocives. Je vous remercie.

M. HENNIQUE (Les Amis du Vexin).- Je voudrais revenir sur ce que vient de dire Monsieur à l'instant. Il serait intéressant de sortir des études sur combien de gasoil nous consommons dans le Vexin par rapport au carburant consommé par les avions.

Les avions génèrent probablement des microparticules, mais on va s'apercevoir que les avions génèrent peut-être un dix

millième de ce que nous générons, nous, avec nos véhicules à diesel, etc. On est tous venu avec notre voiture diesel. En retournant à la maison, on va émettre autant de particules qu'un Beechcraft qui se pose sur Corneilles. C'est une première réflexion.

J'ai une autre réflexion par rapport à ce système GNSS qui permet de localiser un avion avec une grande précision. Le gros problème dans le Vexin, c'est que les jeunes pilotes amateurs ne respectent pas les tours de piste. Est-ce qu'il y a des GNSS certifiés qui enregistrent la trajectoire des tours de piste idéale de manière à déclencher un klaxon dans l'avion lorsque le pilote dérive de 100 mètres à droite, 100 mètres à gauche ? Effectivement, c'est ce qui se passe. Les jeunes pilotent ne savent pas trop où ils sont, donc ils vont comme ils peuvent. Et s'ils dévient 100 mètres à droite, 100 mètres à gauche, ils vont passer sur la maison du Monsieur de la DIRAP et cela va créer beaucoup de problèmes.

Je sais que ces procédures existent pour les planeurs. Il y a des équipements de planeurs qui permettent aux pilotes de connaître leur position par rapport au planeur voisin de manière à ce qu'il n'y ait pas de collision en vol lorsqu'ils sont dans la même ascendance. J'interroge les techniciens. Est-ce qu'il y a des systèmes de type GPS qui permettent de prévenir simplement le pilote qu'il n'est pas sur la bonne trajectoire ?

M. LE PRÉSIDENT.- Au titre de la DGAC ou d'ADP, est-ce que quelqu'un a une réponse sur la question du pilotage « assisté », de l'aide au pilotage ?

M. LIMARE (SNA/RP).- Pour moi, on déborde largement du point spécifique concernant les procédures GNSS. A ma connaissance, concernant le système que vous avez évoqué sur les planeurs, c'est l'équivalent d'un pseudo TCAS. Ce n'est pas un système GPS, mais une aide anticollision.

Ensuite, concernant une sorte de monitoring concernant la trajectoire, cela existe dans certains équipements et c'est utilisé avant tout dans des compétitions telles que le Tour de France des jeunes pilotes et des choses comme cela. Sur le marché, ce n'est pas spécialement disponible et facilement accessible d'avoir cette sorte de boîtier de monitoring aujourd'hui.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Je voudrais répondre sur le carburant. Bernard LOUP et moi-même sommes venus en covoiturage dans une voiture à gaz, propre et moins chère. Dans une voiture à gaz, il n'y a ni microparticules ni oxydes d'azote. J'étais encore hier avec des représentants du Parc du Vexin. Nous avons l'espoir de développer ce mode de déplacement.

Pour ce qui est des nuisances du kérosène, il est grosso modo chimiquement équivalent au gasoil à ceci près qu'il ne

gèle pas. Grosso modo, on multiplie par 4 pour le poids de CO2, ce n'est pas très compliqué. Sachant que les moteurs d'avion, que ce soit des jets ou éventuellement des moteurs quatre temps, n'ont évidemment par définition ni filtre à particules, qui ne sont d'ailleurs pas la panacée, puisqu'ils laissent passer les plus petites, les plus dangereuses, ni pot catalytique. Donc globalement, à consommation de poids de carburant identique, on a à peu près la même chose en CO2, c'est exact, qu'un moteur diesel, mais on a beaucoup plus de polluants, je m'excuse d'avoir à vous le préciser.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres interventions ?

M. LIMARE (SNA/RP).- Pour revenir sur le sujet GNSS et par rapport aux commentaires et aux échanges qui ont eu lieu, je me permets quand même d'apporter une petite précision. La particularité de Pontoise est qu'effectivement, elle dispose d'une infrastructure sol existante. Il faut savoir que sur des terrains sur lesquels il n'y a pas de procédure, il y a un suivi complet au niveau des procédures actuelles en s'appuyant sur des moyens classiques et bien sûr, lors de la mise en œuvre de GNSS, c'est également le futur tracé de la trajectoire.

Ce qu'il faut bien avoir en tête pour bien connaître l'ensemble des éléments du contexte, c'est que comme je l'ai dit, la tour de Pontoise dispose de moyens techniques. Elle offre du service guidage radar et à ce titre-là, il faut savoir que les futures procédures GNSS en termes de trajectoire réelle aujourd'hui opérées par les vols sont beaucoup plus proches que les procédures s'appuyant sur les moyens conventionnels. Que ce soit pour l'ILS 05, la VOR/DME en 23 ou l'ILS 05 par VEXIP, les procédures GNSS s'approchent plus de la réalité opérationnelle. Cela me paraissait à ce stade important de le signaler.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- J'avais également une précision à faire. L'origine de la proposition de procédure GNSS, je le rappelle, c'est une directive OACI internationale et la France se doit d'appliquer cette procédure de l'OACI. La France doit appliquer cette procédure pour les aérodromes qui ont déjà décrit des procédures IFR.

Prenons le cas de Pontoise, en admettant que Pontoise n'ait pas de procédure IFR, alors l'OACI ne demanderait pas à la France de proposer des procédures GNSS sur Pontoise. Ce ne serait pas obligatoire. Mais, Cormeilles a des procédures IFR. Donc, la France doit proposer et donc, nous propose de mettre en place ces procédures GNSS qui vont à terme compléter voire remplacer les procédures IFR.

Je rappelle le propos que j'ai tenu tout à l'heure. Si nous acceptons de mettre en place des procédures GNSS, nous confirmons qu'effectivement l'aérodrome de Cormeilles est un aérodrome qui a une vocation d'aviation commerciale ou d'affaires. Et donc, cela fera en sorte que nous acceptons

sur le principe que l'on nous propose ensuite une augmentation de l'activité.

Maintenant si nous refusons de mettre en place ces procédures GNSS, je ne sais pas ce qu'il adviendra. Je ne sais pas ce qui se fera, mais nous aurons en fait fait remarquer que nous pensons que l'aérodrome doit avoir une vocation qui n'est pas d'aviation commerciale, mais une vocation d'aviation légère, donc de façon à ce qu'il n'y ait pas d'augmentation d'aviation commerciale sur l'aérodrome.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Une réponse sur cette question du lien entre moyens techniques et ambition commerciale.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Monsieur, je m'abstiendrai de toute hypothèse, parce que je pense que l'on a écrit à plusieurs reprises qu'il y avait déconnexion voire hors sujet total de parler de développement, de croissance du trafic ou de décroissance en rapport avec les moyens techniques proposés. On propose d'ajouter TomTom à une voiture ; on ne propose pas de remplacer une voiture par 3 voitures ou d'autoriser toutes les voitures à venir sur une voie à partir du moment où elles ont TomTom. C'est complètement dissocié.

Je voudrais rappeler sur ce transparent qu'en termes de chiffres, on est sur la première ligne à 3 mouvements concernés par jour, la deuxième moins d'1 mouvement et la troisième, qui sont des vols d'entraînement, à 10 mouvements. Cela montre effectivement que quand on est en vol d'entraînement, on n'est pas en vol commercial ; on n'est pas en vol business. On est effectivement en Île-de-France en train d'apprendre, comme une école de pilotage, à se servir des moyens. C'est grâce à des terrains comme cela que les futurs pilotes peuvent ensuite aller travailler chez Air France, chez RyanAir ou chez qui vous voulez pour faire de l'aviation commerciale.

C'est un terrain qui a une vocation que je ne classifierai pas d'aviation légère, parce que les avions équipés d'IFR, il y en a des petits, par exemple des TB20, qui sont équipés des instruments. Ils sont aujourd'hui capables de faire des procédures IFR. Ils le font. En revanche, des avions de cette taille équipés en GNSS, je n'en connais pas. C'est tout à fait possible, mais je ne sais pas s'il y en a à ce stade.

Ce n'est pas de l'aviation commerciale, ni d'affaires, ni de l'aviation légère. C'est de l'aviation d'entraînement.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On a bien noté que c'étaient 5 vols que l'on va appeler commerciaux pour simplifier et 10 vols par jour d'aviation d'entraînement.

Notre problématique, je vais la rappeler au risque d'être insistant. Notre problématique n'est pas l'activité actuelle. Notre problématique, c'est le futur que l'on peut nous proposer sur l'aérodrome. Et nous avons déjà à plusieurs reprises, les associations mais les élus vont pouvoir parler

également, refusé de développer l'activité de l'aérodrome, parce que nous savons qu'actuellement, on ne nous propose jamais de système satisfaisant pour maîtriser les nuisances de l'aérodrome.

On a toujours des nuisances qui sont des nuisances de bruit, j'en ai parlé tout à l'heure. Pour aller dans le sens de ce que disait l'association Val d'Oise Environnement, on a également des problématiques de pollutions qui pourraient être augmentées. À partir du moment où on ne nous propose pas de systèmes qui nous permettent de maîtriser voire de réduire les nuisances autour de l'aérodrome tout en augmentant l'activité, on est franchement contre l'augmentation de l'activité de l'aérodrome. Et donc, je le rappelle, pour nous, l'aérodrome a une vocation d'activité d'aviation légère.

Il y a actuellement une activité commerciale d'entraînement. Si elle ne dépasse pas le niveau qu'elle a actuellement, cela ne nous pose pas de problème particulier, mais on ne veut pas mettre en place les moyens qui simplifieraient à terme l'accès à l'aérodrome et donc, c'est pour cela que l'on est contre les procédures GNSS.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- En fait le sujet est assez simple. Si nous avons un engagement de plafonnement, grosso modo à 5 vols commerciaux par jour et à 10 vols d'entraînement par jour, on pourrait éventuellement changer de point de vue.

Je voudrais vous rappeler que si l'on regarde - il faut regarder sur 30 ans - l'histoire de Beauvais-Tillé, c'est absolument risible. Au départ, c'est un petit aérodrome de rien du tout. On ne va rien y faire. Et au moment où le territoire est occupé par ce qui s'appelait encore à l'époque un aérodrome, on construit une piste plus grande, etc., et aujourd'hui, on a évidemment, vous le savez très bien, RyanAir et d'autres compagnies et aujourd'hui, nous avons à faire à un aéroport d'assez grande capacité, il faut le dire et tout cela s'est fait en catimini, tout doucement. Aujourd'hui, on va arriver à un plafonnement, semble-t-il, et on va arriver d'ailleurs à dédommager les riverains, ce qui est une chose assez récente. Je passe toutes sortes d'autres détails.

C'est très simple. Si vous nous dites - on vous a bien écouté - que cela ne concerne que 5 vols commerciaux par jour et 10 vols d'entraînement par jour, il suffit de l'écrire et cela concernera plus ou moins 5 vols commerciaux par jour et plus ou moins 10 vols d'entraînement par jour.

Le vrai sujet concernant les riverains, qui ne sont pas des praticiens, ce sont les nuisances et pas seulement l'émergence sonore.

M. BATARD (DIRAP).- Je voulais juste signaler que ce qui me choque dans la procédure GNSS, ce n'est pas le côté technique qui est plus ce que l'on demanderait pour l'aviation légère si c'était possible.

Ce qui me gêne, c'est de devoir changer les populations qui sont concernées. Cela me pose un problème que des gens, du jour au lendemain, se retrouvent survolés alors qu'ils ne l'étaient pas avant. C'est ce que l'on a reproché à des déplacements de trajectoire de Roissy. On modifie les gens qui sont concernés. Et là, il se trouve que l'on va cumuler tous les ennuis dans le Vexin.

La deuxième chose qui me gêne, c'est le comptage des populations à 65 décibels. Je sais que c'est la norme, mais cela veut dire qu'il y aura beaucoup de gens survolés à 64 ou 58 décibels qui seront très gênés dans le Vexin, je le rappelle, étant donné que le bruit de fond normal est beaucoup plus bas que dans des zones plus urbanisées.

Pour moi, le fait que des gens soient survolés en ville, c'est embêtant, mais le fait que des gens soient survolés dans des zones où ils ont choisi le calme, cela m'ennuie encore plus.

Je voudrais compléter ce que disait Jean-Marc BUTEUX au niveau de l'augmentation éventuelle du trafic. Pourquoi craint-il une augmentation du trafic avec cette procédure ? Tout simplement parce qu'elle favorise l'arrivée plus massive et plus facile et plus simple et dans tous les sens des avions. C'est une peur qu'ont les riverains qui ont été échaudés à de nombreuses reprises.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci.

M. DE SMET (CR IDF).- Je vous remercie.

L'année dernière, le 3 novembre 2011, pour ceux et celles qui étaient là, vous avez dû vous apercevoir de mon absence pendant près d'une heure à la réunion, parce qu'il a fallu administrativement que je prouve le fait que je représentais bien la Région à cette réunion, ce qui m'a fait loupé un certain nombre de débats qui ont eu lieu.

En revanche, il y a une partie des débats que je n'ai pas loupée et une question qui était revenue à ce moment-là, c'était pourquoi a-t-il fallu attendre 5, 6 ans pratiquement pour que l'on mette à nouveau un Comité consultatif. Est-ce que ce n'était pas à cause des craintes des 20 000 mouvements, un changement d'objectif pour l'aérodrome ?

Je suis content d'avoir au moins assisté à cela à cette réunion l'année dernière. Ces craintes étaient relayées par des élus, par des associations de riverains, environnementalistes et d'autres. Et donc, je comprends pertinemment qu'aujourd'hui, cela revienne sur la table. Et il y a de quoi avoir des craintes.

Soit, il y a une procédure qui doit être mise en place, parce que cela rentre dans tel cadre. On est bien tous et toutes d'accord là-dessus. Mais, vous l'avez plus ou moins exprimé tout à l'heure en demandant si cela ne concernait que des vols commerciaux. Vous avez répondu que ce ne sont pas

seulement, mais principalement des avions de ce type-là qui vont utiliser ces nouvelles procédures.

Mais le souci, c'est qu'il n'y a pas de garanties données par rapport au développement. Vous l'avez redit vous-même tout à l'heure. Pour l'instant, ils commencent à s'équiper. Pour l'instant, donc quid de demain et après-demain ? À nouveau, les craintes des riverains ne sont pas futiles, loin s'en faut.

Et au-delà des craintes des riverains, je ne vais pas refaire l'exposé que M. MARCUS vous a fait tout à l'heure sur une amplification possible des gaz à effet de serre. Tout le monde parle de plan climat. Tout le monde parle de santé environnementale. On ne peut pas l'oublier ici.

Donc en ce qui me concerne, pour tout ce que je viens de vous évoquer, j'émettrai un avis négatif.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il d'autres remarques préalables au vote ?

M. GUIARD (Boissy-l'Aillierie).- J'ai bien lu et relu les documents qui nous ont été remis et je me suis remémoré les différentes réunions à ce sujet. J'ai également vu la fiche de présentation. J'ai écouté les uns et les autres et notamment les associations de défense de l'environnement ou des usagers de la plateforme.

Je voudrais dire que je suis assez troublé par les remarques qui ont été faites, mais mes connaissances techniques en matière aéronautique sont extrêmement faibles. Je me méfie un peu de cela. Après avoir lu et relu, je ne vois rien dans les textes qui nous sont proposés aujourd'hui qui puisse permettre de dire que cela va changer les choses en matière de nombre de vols qui seraient effectués.

Je ne veux pas être de mauvaise foi. De mon point de vue, les textes ne permettent pas de dire qu'il y aura un impact, hormis l'impact sur les populations qui seront des populations différentes, c'est vrai, mais pour le reste, je ne vois pas d'impact sur le fait que cela augmenterait à terme le trafic. Ce n'est pas un permis d'augmenter le trafic.

Je réitère ici ce que nous avons déjà dit, nous élus, depuis très longtemps aux riverains de l'aérodrome de Corneilles et Pontoise. Nous ne souhaitons pas une augmentation du trafic, mais rien dans le texte présenté ici ne nous permet de dire que l'on va augmenter le trafic.

Pour ces raisons que je viens d'évoquer, en ce qui me concerne, j'émettrai un vote d'abstention.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Cela fait 42 ans que je vole sur ce terrain. Des sociétés et des activités commerciales, j'en ai vu beaucoup. Je vous rappelle qu'avant, c'était la plateforme d'entraînement d'Air France. Tous les pilotes d'Air France s'entraînaient là. Maintenant, ils vont ailleurs et avec les simulateurs, ils ont moins besoin.

Mais c'est une plateforme qui historiquement, puisque vous parliez d'il y a 30 ans, je vous reporte à 50 et même à 60 ans, est un aérodrome important.

Donc je réfute tout prétexte. C'est comme si vous disiez que l'autoroute Pontoise/Paris, on prenait une route à 2 voies et maintenant, on en prend une à 8 voies. C'est l'évolution.

En ce qui concerne le GNSS, je ne vois même pas où est le débat que vous avez là-dessus. J'ai bien entendu des explications extrêmement régressives et un refus de tout progrès. C'est un problème de sécurité, un problème de technique. Que l'on change notre système pour faire de l'IFR, les populations survolées, c'est extrêmement marginal. Ce sont quelques unités qui sont déplacées. Je ne sais même pas s'il y a 100 personnes qui sont survolées et 200 personnes qui ne l'étaient pas. C'est à la marge.

C'est vraiment empêcher tout progrès et toute évolution et toute sécurité dans un domaine qui peut améliorer la sécurité et même les nuisances, parce que vous allez avoir la chance, pour les avions qui auront cette chance de pouvoir s'équiper en GNSS, parce que ce sont des équipements qui sont encore hors de prix, d'avoir des trajectoires beaucoup plus précises.

C'est ce que vous nous demandez pour notre petite aviation. N'empêchez pas la grande aviation d'avoir ces trajectoires qui sont d'autant plus précises qu'elle est équipée.

C'est contre-productif. Tout ce que vous avez dit est le contraire de tout ce que vous nous demandez à nous, petite aviation, pour ceux qui sont un peu plus gros.

Je rappelle qu'il y avait encore il y a quelque temps 3 écoles sur le terrain de Pontoise. Malheureusement, elles n'ont pas survécu. Si vous continuez comme cela, vous allez avoir la chance de supprimer un terrain, parce que vous allez mettre toutes les sociétés en faillite et tout le personnel au chômage. Mais cela, je n'ai pas l'impression que ce soit votre souci principal.

Je ne comprends pas une attitude aussi réactionnaire face à un progrès qui, pour vous, n'a aucune influence sur votre vie et au contraire, qui ne peut être que ce que vous nous réclamez. Cela me paraît assez aberrant comme attitude.

On essaie d'avoir des progrès et d'avoir des relations courtoises avec vous en ce qui concerne les circuits de piste pour la petite aviation, la nôtre. On veut bien faire un effort, mais n'oubliez pas que je ne désespère pas que l'on puisse avoir des GNSS plus tard quand les prix le permettront, parce que c'est votre intérêt, c'est notre intérêt. C'est le progrès. On ne peut pas refuser le progrès systématiquement.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Je suis en partie d'accord avec vous et on va commencer par cela.

C'est tout à fait clair que se positionner sur 3 dimensions et

3 axes est un progrès au sens objectif. Et c'est tout à fait clair qu'avec en plus le développement de la vidéo, on sera avec 3 systèmes. Je ne le conteste pas.

En revanche, je me permettrai plusieurs remarques, parce que je suis quand même historien des sciences et des techniques et que je connais bien l'histoire notamment d'Hispano-Suiza.

La première, c'est que le progrès n'existe pas objectivement. C'est un jugement que l'on porte sur une évolution. L'évolution elle-même, c'est un changement d'état dans le temps.

Je vais vous prendre un exemple. J'ai plusieurs premières mondiales à mon actif en navigation et aujourd'hui, on voit des navigateurs qui ne savent plus naviguer. Ils ne savent plus faire un point au sextant. Ils ne savent plus se situer par rapport à des amers. Ils ne sont même plus capables de prévoir la météo.

Donc ce que vous appelez un progrès, je le conçois ; le progrès technique, je le conçois. Si on se porte sur le plan des critères, je vous suivrai. Je ne suis pas certain que ce soit un progrès dans la formation des pilotes. C'est un premier point. Et si ces systèmes tombaient en panne, je ne suis pas sûr que les pilotes pourraient se situer aujourd'hui.

Le deuxième point est très simple. S'il n'y a pas de risque d'accroître les nuisances et si ceux qui souhaitent installer ce système, je le comprends très bien, s'y engagent, il n'y a, pour moi, pas de problème. Mais s'il n'y a pas cet engagement, je dirai tout bêtement que je ne prendrai pas le risque.

Enfin, il y a un troisième point qui est purement un point républicain, qui ne concerne pas spécifiquement l'aviation. Je connais des personnes qui se sont installées à Wy-Dit-Joli-Village, à Gadancourt, à Guiry parfois en faisant des efforts financiers importants et même éventuellement en ayant une perte de chance. Et ces personnes sont allées là, parce qu'il y avait du silence, de la tranquillité, la possibilité que les enfants jouent dans la nature. Essayez de comprendre que pour tous ces gens-là, le fait qu'il y ait ce merveilleux outil, je vous l'accorde, qui permet d'utiliser de très nombreuses trajectoires, on va dire quasiment toutes à condition qu'on soit dans l'axe de la piste au moment où on va atterrir et sur une pente à peu près raisonnable, c'est un progrès technique et c'est une gigantesque menace.

Enfin, je voudrais vous reprendre, puisque vous parliez des routes à 2 voies. C'est d'ailleurs très accidentogène au kilomètre parcouru. Aujourd'hui, nous avons effectivement des autoroutes, mais nous avons une épidémie mondiale liée aux microparticules et aux oxydes d'azote. Donc nous avons un progrès incontestable dans le trafic et nous avons un danger incontestable du point de vue sanitaire. Donc vous voyez que les choses ne sont pas aussi simples que vous le dites.

Ceci étant, je reconnais parfaitement que si votre ambition est de former des pilotes sur cet aérodrome et que par ailleurs, vous ne souhaitez pas accroître notablement le trafic, il est incontestable que ce système qui est d'ailleurs coûteux aujourd'hui, mais ne le sera peut-être pas dans une dizaine d'années voire dans 5 ans - je vous rappelle les coûts des téléphones que l'on embarquait dans les voitures il y a 20 ans et le coût du téléphone portable aujourd'hui - est un bon système.

Je ne vous suis pas sur votre illusion que tout changement est un progrès. En revanche, je vous suis sur la précision de l'instrument et par conséquent, du fait de cette utilité, sur le fait qu'il permet d'accroître considérablement le trafic et donc le vrai problème n'est pas l'instrument, mais de s'engager ou non à plafonner le trafic. Si l'engagement est pris, personne n'y verra d'inconvénients. Sinon, il y aura une opposition. En tout cas, ce sera ma position.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Une réponse sur ce dernier point, en ce qui concerne la fréquentation et l'intensité de l'utilisation de la plateforme.

M. CHARRITAT (ADP).- Je suis responsable pour Aéroports de Paris de la direction qui a en charge l'ensemble des aérodromes de l'aviation générale autour de Paris ainsi que le Bourget.

Les échanges qui se sont manifestés jusqu'ici présentent un gros intérêt. Ils obèrent à mon avis un aspect de la question qui est qu'un outil aussi performant soit-il, aussi contraignant soit-il en termes de nuisance doit d'abord répondre à un besoin. Et je connais peu de personnes dans cette salle qui sont en mesure de définir quel est le besoin. Autrement dit, l'augmentation des mesures et du trafic qui est crainte de manière parfaitement explicable et légitime, personne ne la maîtrise, sauf effectivement avec des outils de régulation amont qui peuvent être des plafonnements, mais pas seulement. Encore une fois, ce que l'on cherche à maîtriser, ce n'est pas nécessairement le progrès économique, ce ne sont pas nécessairement les services, mais les nuisances de tous ordres.

Ce qui veut dire qu'au-delà de la réflexion qui consiste à dire protégeons-nous contre l'accroissement potentiel, éventuel, susceptible de se produire des nuisances, protégeons-nous avec un plafonnement en nombre de mouvements, si ce sont moins de mouvements, mais des mouvements plus polluants à l'unité, on n'aura rien gagné.

Regardons de manière objective la totalité des paramètres qui peuvent concourir à maîtriser ces nuisances, parce que c'est encore une fois notre objectif commun. Et de ce fait, ne mettons pas en avant des craintes qu'encre une fois on peut traiter avec la vraie importance qu'elles méritent, pour prendre des décisions sur des sujets qui ne les supportent pas. C'était un peu le propos que je souhaitais tenir.

J'ajouterai juste une dernière chose : sur l'augmentation des mesures et du trafic, il y a un Président de compagnie aérienne qui a dit un jour que la meilleure façon d'être millionnaire dans l'aviation était de commencer par être milliardaire. Globalement, on ne risque pas de voir demain une multitude d'opérateurs se présenter pour développer des trafics, parce que tout cela coûte de l'argent et que c'est, qu'on le veuille ou non, aussi un des leviers qui fera que cet aéroport suivra ou non son développement.

M. MINARD (Américlair).- Je suis usager de l'aérodrome de Pontoise. Je voudrais prendre la parole, parce qu'il y a des choses qui sont dites qui sont tellement ridicules qu'il faut quand même remettre les choses à leur place.

Je vais rebondir sur ce que vient de dire M. CHARRITAT. Ce développement des mesures et du trafic, personnellement, je le souhaiterais bien, mais je crains malheureusement que cela ne se produise jamais.

Pour revenir sur ce que vous avez dit sur ce nouveau système, c'est une ineptie de penser que c'est la facilité ou l'amélioration du système qui attire le trafic. C'est complètement idiot d'avoir une réflexion de ce type.

Ce qui attire le trafic, c'est le besoin ou non de venir sur l'aérodrome. À partir du moment où un avion d'affaires a besoin de venir sur l'aérodrome, il va y venir quel que soit l'équipement, puisqu'aujourd'hui, l'aérodrome est équipé pour recevoir les avions d'affaires grâce à un ILS et une percée IFR, ce n'est donc pas le fait de changer la percée qui va modifier le nombre d'avions qui vont venir. Je ne vois pas comment on peut penser cela. C'est ce que vient de dire M. CHARRITAT. Aujourd'hui, l'aérodrome est équipé. Les avions peuvent y venir. Il y a un certain nombre d'avions qui ont un besoin de venir et ce n'est pas la modification du système qui va augmenter ce besoin.

Aujourd'hui, l'aérodrome est équipé d'un ILS et simplement le fait de remplacer par un GNSS, c'est un besoin qui est lié à une évolution technique qui permet de remplacer un équipement de percée par un autre. D'ailleurs, soit dit en passant, les performances du GNSS en termes de minima sont inférieures, c'est-à-dire moins bonnes, que celles de l'ILS, ce qui permettrait à moins d'avions d'accéder à l'aérodrome. Je ne sais pas si vous aviez soulevé ce point-là.

Le deuxième point sur l'équipement progressif des avions qui ferait que le nombre d'avions augmenterait, c'est également une vue de l'esprit, parce qu'aujourd'hui, les avions qui vont s'équiper en GNSS sont déjà équipés de l'ILS. Donc ce n'est pas le fait de mettre un GNSS qui va multiplier le nombre d'avions par 3 ou par 4. Ce sont simplement les avions actuellement équipés d'ILS qui peuvent donc venir qui vont utiliser un GNSS et qui viendront de la même manière. Je ne vois pas en quoi cela augmente le nombre d'avions. C'est simplement le

remplacement des équipements vétustes ou plus d'actualité par un nouvel équipement.

Et je vais terminer par le troisième point. Vous jouez sur les mots et vous jonglez avec les artifices. Vous nous expliquez que la consommation par machine est plus élevée et plus polluante que la consommation d'une voiture, je l'accepte. Ce que disait votre collègue derrière sur le fait que l'utilisation de l'aérodrome par le nombre d'avions actuellement utilisant des percées au Jet1, c'est-à-dire utilisant du gasoil ne représentent pas 10% de la pollution globale de la Région, tout simplement parce que c'est un rapport de nombre. Aller nous répondre à cela que la consommation est plus élevée sur les avions et donc forcément, qu'il y a plus de pollution, c'est ridicule à nouveau. L'utilisation annuelle de l'aérodrome par des avions dégageant de la pollution ne représente certainement pas plus de 10% de la pollution globale si on considère la totalité des voitures de la Région utilisant du gasoil. Donc ce n'est pas un argument qui va dans le bon sens.

De plus, j'ajouterai que c'est ne pas accepter le progrès en l'occurrence. Les émanations des avions ont été divisées ces dernières années par un nombre très important qui est de 4 ou de 5, puisque toutes les recherches vont dans le sens de la diminution des émanations pour la bonne et simple raison que l'on cherche à diminuer les consommations pour faire des économies. Actuellement, on va vers une diminution de cette pollution.

Après, ce sont des artifices de parole.

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur MARCUS. Ensuite, je souhaite que l'on clôture ce débat, afin d'éviter de tourner en rond.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Je ne vous ai pas traité des termes d'idiotie ou de ridicule.

Je vais faire 2 observations très simples. L'Organisation Mondiale de la Santé se soucie énormément de l'évolution de nos réacteurs. Vous savez que maintenant que l'on a pu faire des réducteurs de forte puissance, nous avons des entrées d'air avec des propane qui ont des diamètres beaucoup plus importants et nous engageons donc les gaz chauds dans un couloir d'air qui est d'ailleurs plus porteur que celui des gaz chauds. Je ne rentre pas dans les détails techniques, mais je pense que certains d'entre vous me comprennent.

Savez-vous que la conséquence de ce phénomène qui d'ailleurs engage en partie le bruit est que la production d'oxydes d'azote est beaucoup plus importante et que c'est très inquiétant ? Je vous rappelle que l'oxyde d'azote a un effet de gaz à effet de serre qui est beaucoup plus important que celui du méthane.

Le deuxième point : où m'avez-vous entendu dire que le

système en lui-même attirerait plus d'avions ? Non, je n'ai pas dit cela.

Quelle est la différence entre le GNSS et l'ILS ? Avec l'ILS, j'atterris en homing. J'ai des courses qui sont toujours les mêmes dans un entonnoir ou dans un demi cône qui à peu près toujours le même. Avec les GNSS, à condition que je me présente aligné à la piste de contournement, je peux arriver de n'importe où et c'est bien le progrès et d'ailleurs, vous l'avez très bien dessiné et c'est très important que les pilotes l'apprennent.

Notre souci n'est pas de nous opposer à une progression technique. On est archi pour, surtout si elle est respectée et que les trajectoires sont plus précises. Notre souci à nous, c'est que ce progrès technique ouvre la possibilité de diversifier les approches et ce faisant, de multiplier les personnes qui reçoivent du bruit et de la pollution, on est bien d'accord ? C'est-à-dire que même à trafic identique, nous avons par ce même système la possibilité de gêner plus de gens. Voilà le problème.

Mais je ne vous ai pas parlé d'idiotie ni de ridicule et je suis prêt à prendre rendez-vous avec vous sur les aspects techniques. On verra qui parle de quoi.

M. MINARD (Améridair).- Vous ne m'avez pas écouté.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Peu importe que les entreprises soient commerciales ou associatives, elles ont des clients, des non paiements et elles ont toutes du personnel. On n'a pas le droit de leur dire qu'il faut qu'elles se limitent. Elles ont vocation à grandir et à prospérer. C'est un peu ce que je leur souhaite à toutes. Et vous ne pouvez pas nous demander, avant de commencer, de nous limiter. Ce serait absolument scandaleux.

Si, depuis 37 ans, je suis Président de cet aéroclub et que j'en ai fait le premier français, cela doit vous gêner. Vous préféreriez que je sois resté le dernier. Mais j'entends continuer à progresser. J'entends continuer à pouvoir accueillir tous les gens qui veulent faire de l'aviation en région parisienne. D'ailleurs, si vous voulez apprendre à piloter, il n'y a aucun problème. On vous accueillera, on n'est pas sectaire. Et vous vous apercevrez que le bruit des avions, pour nous, c'est de la musique.

Je ne vois pas comment vous pouvez demander à des entreprises de ne pas se développer. Malheureusement, le risque n'est pas grand et c'est un peu le drame. Nos associations sont toutes en diminution, qu'elles soient commerciales et de loisirs. Elles disparaissent ou elles sont en perte en ce moment. Donc ne nous accablez pas encore en plus en voulant nous limiter alors que l'on a vocation à prospérer et si l'on se donne du mal bénévolement depuis autant de temps, je vous promets que c'est pour continuer à se développer. Et ne serait-ce que pour satisfaire Aéroports de Paris et pouvoir payer leurs taxes, il faut bien que l'on se

développe, car sans cela, on n'y arrivera pas.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous propose que nous passions au vote.

M. MINARD (Améridair).- Je vais juste terminer. Je pense que vous ne m'avez pas bien écouté. Pour finir, ce n'est pas la facilité d'avoir une approche multiple qui va augmenter le nombre d'avions qui viennent, c'est le besoin d'y venir. Aujourd'hui, on a à peine une demande par jour pour venir se poser. Ce n'est pas parce qu'on va leur dire qu'ils ont un GNSS qu'ils vont arriver à 150. Votre argument ne tient pas. La facilité du GNSS n'apporte pas de trafic en plus. C'est le seul point que je voulais signaler. Cet argument est faux.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour procéder au vote, tous les membres de la Commission ont été dotés d'un carton en fonction de la couleur de leur collège.

M. LE PRÉSIDENT.- Est-ce que tous ceux qui ont vocation à voter ont bien les moyens de le faire ?

Nous commençons, selon l'ordre de l'arrêté, par le collège des représentants des professions aéronautiques. Y a-t-il des votes favorables, s'il vous plaît ? ...10 pour.

Y a-t-il des abstentions dans le collège des professions aéronautiques ? ...Aucune.

Y a-t-il des avis défavorables ? ...Aucun.

Dans le collège des collectivités territoriales, y a-t-il des avis favorables ? ...Aucun.

Y a-t-il des abstentions ? ...6.

Y a-t-il des oppositions ? ...3.

Au titre des représentants des associations, y a-t-il des votes favorables ? ...1.

Y a-t-il des abstentions ? ...Aucune.

Y a-t-il des votes contre ? ...12.

Cela nous fait un total de 11 votes favorables, 6 abstentions et de 15 votes défavorables, donc l'avis de la CCE est défavorable.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je vous remercie, Monsieur le Secrétaire général, pour ce vote. Je ne me prononce pas à ce stade sur la conclusion qui sera tirée de ce vote, car comme vous venez de le stipuler, c'est un avis simple et non pas un avis conforme.

Je m'étonne simplement, en ayant souvenir de la CCE de Beauvais, puisque j'y ai participé, où l'ensemble des élus ont voté favorablement pour le GNSS pas plus tard qu'en début de cette année. C'est intéressant, mais je ne vais pas plus

loin là-dessus et je ne l'ai pas présenté avant, parce que cela ne me semblait pas être un argument pertinent pour le vote.

3 - Validation du règlement intérieur

M. LE PRÉSIDENT.- Le point suivant est une adaptation assez formelle de notre règlement intérieur pour traduire une répartition différente des rôles entre la Direction Départementale des Territoires et Aéroports de Paris dans la tenue du secrétariat de la Commission. En l'occurrence, est actuellement précisé dans le règlement que le secrétariat de la CCE et du Comité permanent sera assuré par la société ADP.

Finalement, il sera assuré par la société ADP et la Direction Départementale des Territoires, avec la répartition suivante:

- la DDT préparera les réunions de la CCE et du Comité permanent et adressera notamment aux membres concernés les convocations ainsi que les documents nécessaires aux réunions;

- la société ADP conserve la rédaction du procès-verbal et du compte rendu des CCE, ainsi que du relevé de conclusions des réunions du Comité permanent.

De même à l'article 3, il est maintenant précisé que c'est l'ordre du jour et les documents nécessaires à la tenue des réunions de la CCE qui sont adressés par courriel ou mis à disposition sur un site Internet au plus tard 10 jours avant la date de la réunion. Ceci est assez formel, mais a l'avantage de clarifier les relations et le travail respectif de la Direction Départementale des Territoires et d'ADP.

Y a-t-il des observations ?

M. CHARRITAT (ADP).- Ma question concerne le nombre de mandats possibles tel qu'indiqué à l'article 1.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est une discussion que nous avons eue la dernière fois, si je me souviens bien.

M. CHARRITAT (ADP).- Tout à fait. Je raisonne par assimilation avec d'autres règlements intérieurs de Commission consultative dans lesquels pour la phrase qui figure au quatrième alinéa de cet article 1 « Le Président constate que le quorum est atteint lorsque la moitié des membres de la CCE ou de son Comité permanent sont présents ou représentés par leur suppléant ou par mandat » le nombre maximal de mandat est fixé dans le règlement intérieur. C'est également le cas pour certains Comités permanents.

Le fait que cette information soit manquante, c'est peut-être intentionnel, nous posait question. Je me souviens d'une CCE dans laquelle le nombre maximal de mandats qui peuvent être portés par un titulaire ou par un suppléant est

de 3. Je me pose des questions simplement.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il des observations sur cette importante question, parce qu'elle n'est pas complètement neutre. Elle renvoie en effet à un débat que nous avons eu avec M. CHOIX sur la capacité de représenter un certain nombre des usagers de la plateforme. Y a-t-il une observation sur le nombre de mandats ?

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Si l'on est soucieux d'avoir un quorum, comme ce soir – vraiment je trouve cela formidable d'avoir une audience et plus encore une participation – , il faudrait éviter d'accroître les mandats. Plus vous allez accroître les mandats, moins vous aurez de participation, moins vous aurez de circulation d'information et plus vous aurez d'effet parasite.

Pour ma part, je souhaiterais donc que l'on n'aille pas au-delà d'un mandat, sachant que l'on peut déjà être suppléé. C'est un avis personnel. Au-delà, nous quittons la démocratie participative et nous rentrons dans autre chose.

M. LE PRÉSIDENT.- Je rappelle que nous avons réuni cette commission par arrêté.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- L'Assemblée nationale n'est pas anti démocratique que je sache et il y a un système de mandats.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Cela dépend des votes.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Jusqu'à présent, je suis un des historiques de la CCE et je ne crois pas avoir manqué une seule réunion, mais on peut comprendre que dans un système où il y a beaucoup d'associations qui ne sont pas forcément représentées par des locaux, il faut faciliter la représentativité de ces associations, sans cela, on va avoir comme ce qui s'est passé ce soir malheureusement. Vous étiez tous là ; chez nous, il y en a 3 qui manquaient à l'appel, qui n'ont pas prévenu et que l'on n'a pas pu représenter. C'est donc une distorsion du système paritaire à 3, puisqu'il y a 3 collègues et c'est la possibilité pour un des collègues d'être toujours minoritaire.

M. CHARRITAT a l'habitude des CCE sur toute la région parisienne. C'est un collègue qui malheureusement n'est pas toujours présent, parce que par définition, vous êtes les locaux, vous êtes juste à côté. Je sais bien que M. BUTEUX vient aussi de Paris. Il m'a dit que ce n'était pas toujours facile, mais pour nous, cela peut être un problème. Si l'on veut une représentation qui soit vraiment paritaire, il faut nous accorder des possibilités de représentation plus importantes.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres éléments d'observation ?

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Sur l'article 3...

M. LE PRÉSIDENT.- Nous allons d'abord conclure sur cette question du vote par mandat. Nous sommes pour le moment sur une proposition faite par M. CHARRITAT d'un nombre de 3 mandats. Elle est jugée excessive. À ce jour, Maître, aucun de ceux que vous pouviez représenter n'a sollicité le bénéfice d'une procuration, d'un mandat. Je remarque que les 3 personnes qui vous ont manqué tout à l'heure auraient pu vous donner mandat, ce qui n'a pas été fait.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Je ne savais pas qu'il y avait un système de mandat, puisqu'on devait le voter.

M. LE PRÉSIDENT.- Comme il n'était pas exclu...

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Tout ce qui n'est pas exclu est autorisé ? En matière aéronautique, ce serait un rêve.

M. LE PRÉSIDENT.- Il ne s'agit pas ici d'un sujet aéronautique. Nous obéissons à une règle totalement différente qui est une règle liée à la sécurité des procédures. En droit français, tout ce qui n'est pas interdit est autorisé, c'est bien le propre de notre droit.

Ces dispositions conventionnelles, réglementaires et pénales mises à part, quel est l'avis de l'assemblée sur le nombre de mandats ? Y a-t-il des membres qui considèrent qu'un nombre de 3 mandats est envisageable ? 2 mandats ? Un mandat ?

...Je n'ai pas compté, nous sommes vraisemblablement majoritairement favorables à un mandat. J'aurais donc tendance à dire qu'un mandat sera suffisant et a priori, vous avez le nombre de porteurs de mandats nécessaire dans votre assemblée. Cela figurera dans le règlement.

Monsieur DE SMET ?

M. DE SMET (CR IDF).- En ce qui me concerne, votre question a répondu à la question que j'allais poser de par le vote.

M. LE PRÉSIDENT.- Le problème est donc réglé.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Pour ce qui est de l'article 2 je suis très heureusement surpris et c'est un très grand progrès, on en avait parlé avec M. LE NOAN, que nous ayons la diffusion de notre compte rendu dans les

2 mois suivant la réunion. Je pense que cela tient compte de la façon dont fonctionne la mémoire de la plupart des êtres humains.

Ensuite sur l'article 3, j'ai un petit problème de chronologie. À la fin du paragraphe 3, c'est mis à disposition sur le site Internet - d'ailleurs je voudrais à nouveau féliciter la Préfecture qui fait cet énorme travail, qui est un vrai outil de démocratie participative - au plus tard 10 jours avant la date de réunion.

Mais les questions diverses, c'est au moins 15 jours avant la date de réunion.

M. LE PRÉSIDENT.- Votre question concerne la coordination des 2 dispositions.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Elle concerne la chronologie.

M. LE PRÉSIDENT.- On peut considérer que la pose de questions diverses à l'ordre du jour supposerait de connaître le contenu des termes des documents qui sont mis en débat.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Il y a un risque de navette aussi. C'est le problème. L'idée serait d'avoir si possible des documents qui permettent de poser des questions, mais que si l'on pose des questions, on ne pourra évidemment les mettre que si on les accepte dans les questions diverses.

M. LE PRÉSIDENT.- Comment peut-on régler cela, Monsieur LE NOAN ?

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Cela n'a aucune importance, puisqu'on a vocation à être minoritaire systématiquement. Cela ne sert plus à rien !

M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie).- Je voudrais rassurer M. CHOIX, parce qu'il semble inquiet. Il y a 3 groupes et vous vous trouvez tout seul face aux 2 autres groupes.

En ce qui concerne la représentativité, nous, les élus, avons l'habitude d'1 élu, 1 mandat. Ce n'est pas 2 ou 3 mandats. On trouve donc logique que ce soit un pour un. Un avec plusieurs mandats, pour nous, cela favorise plutôt l'absentéisme que le présentéisme. Donc on s'en tient à cela.

Cela étant, il ne faut pas croire que nous allons voter, nous les élus, je crois qu'on l'a fait dans le passé, systématiquement avec l'autre groupe. On n'est pas aux ordres des associations. On les écoute, bien entendu, parce qu'ils ont des compétences techniques que nous n'avons pas forcément. Nous ne sommes pas aux ordres. Nous avons notre libre arbitre pour décider de ce qui est juste ou

qui semble bon pour notre environnement et nos populations.

C'est vrai que lorsqu'il y a des problématiques qui sont liées à des problèmes de survol des communes, il est de notre rôle de défendre nos populations. À ce moment-là, on peut être en désaccord. Sinon, on n'a pas du tout l'intention de dire que vous ne devez plus être là.

En ce qui concerne votre propos tout à l'heure de dire que vous avez vocation à grossir, on le comprend très bien. Vous avez raison de dire aussi tout de suite derrière qu'aujourd'hui, c'est difficile avec la crise notamment et on le voit bien depuis une dizaine d'années. Même avant la crise, vous n'étiez pas en augmentation de capacité. En tout cas sur les chiffres que nous connaissons, je n'ai pas vu d'évolution favorable pour les associations ou les sociétés commerciales. Il y a plutôt des arrêts que des sociétés qui se sont créées. C'est ce que je voulais dire pour vous rassurer. Il n'y aura pas 2 blocs qui vont être toujours d'accord pour ou contre vous.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Je vous en remercie.

M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie).- On a aussi notre libre arbitre et nous l'exercerons autant que faire se peut.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de cette intervention, Monsieur GUIARD. Je vous propose que nous revenions à cette question de calendrier. À partir du moment où un document est envoyé 10 jours avant la réunion, est-ce que nous acceptons le principe de l'inscription de questions diverses à l'ordre du jour au moins 7 jours avant ? Cela conviendrait à tout le monde ? *(Oui)* Bien.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- C'est simplement une observation. J'ai vu que l'on a barré « Les convocations intègrent l'ordre du jour de la réunion ».

M. LE PRÉSIDENT.- C'est simplement parce que cela figure après.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On est tout à fait d'accord. Je pense que c'est très bien. On a demandé à avoir une convocation un mois avant la date de la réunion. Je pense que c'est important que lorsque l'on reçoit la convocation, on ait déjà un ordre du jour initial. Pourquoi ? Parce que l'ordre du jour, c'est en général l'administration, pour simplifier, qui dit que l'on va convoquer une CCE en fonction de sujets que l'on veut traiter et qui peuvent être proposés par des élus ou des associations.

C'est intéressant aussi pour motiver les gens pour se libérer pour la CCE de savoir de quoi on va parler. Si on ne sait que

10 jours avant à peu près les sujets qui vont être traités, c'est très difficile, croyez-moi, je pense que vous le savez également, d'organiser votre agenda pour pouvoir assister.

Dans nos entreprises, on fonctionne comme cela. On fixe des réunions, on sait de quoi on va parler en gros. Cela permet de savoir si l'on va y assister ou si l'on va se faire représenter et ensuite, on peut affiner l'ordre du jour. Le Territorial l'a prouvé cette fois-ci. Des documents avaient été transmis sur Territorial et par courrier par erreur et très vite, vous avez eu la possibilité de corriger la donne et de donner l'accès aux bons documents 7 jours avant. Pour moi, c'est important d'avoir un ordre du jour prévisionnel avec la convocation.

Mme CABOS (DDT95).- On fixe l'ordre du jour en lien avec la DGAC, ADP, M. le Préfet et vous les associations. C'est pour cela que l'on avait du mal à caler l'ordre du jour en même temps que la convocation et du coup, la convocation est partie un peu tardivement.

Maintenant, on peut fixer un ordre du jour prévisionnel avec les points essentiels et les affiner par la suite.

M. LE PRÉSIDENT.- Nous sommes d'accord sur cette définition d'une convocation contenant un ordre du jour prévisionnel et sur un envoi des documents 10 jours avant la réunion. Un ordre du jour prévisionnel de la réunion, cela convient-il à tout le monde ? *(Oui)* Parfait. Il n'y a pas d'autres points ?

Nous passons au point 4.

4 - Présentation du bilan d'activités de la plateforme sur l'année 2012

M. CHARRITAT (ADP).- Merci, Monsieur le Secrétaire général.

La présentation qui va vous être affichée dans un instant ne va pas concerner, contrairement à ce qui a été annoncé dans l'ordre du jour et je vous demanderai de bien vouloir m'en excuser, uniquement l'année 2012, mais comme je l'avais fait lors de la Commission consultative du 3 novembre 2011, une chronologie depuis 2007 de manière à avoir une visibilité sur l'évolution du trafic avec ses années pleines et ses années creuses. Vous allez le voir dès que cela apparaîtra à l'écran. C'est assez visuel et cela nous donne une appréciation de comment évolue le trafic de manière saisonnière d'une part et d'une année sur l'autre à mois équivalent, à saison équivalente d'autre part.

Globalement, les chiffres que nous allons vous présenter sous forme de graphique témoignent d'une grande stabilité et la manifestent.

Je vais passer assez vite sur la première planche, même si elle représente une mise à jour de la photo aérienne que vous aviez l'année dernière.

Je passe rapidement sur la carte VAC, mais il est intéressant de rappeler qu'il y a des trajectoires et des tours de piste, puisque, si vous allez voir que dans les pages qui suivent, on fait la distinction entre les tours de piste et les vols de voyage.

Je souhaiterais que l'on s'arrête sur le graphique qui représente l'histoire du trafic aérien sur Pontoise-Cormeilles depuis janvier 2007 tout à fait à gauche. J'ai 3 remarques. La première, il y a une échelle à gauche et une à droite. L'échelle à gauche correspond à des résultats mensuels ; l'échelle à droite correspond au cumul annuel.

Deuxième remarque : la courbe bleue en bas, ce sont les vols aux instruments, les vols IFR ; la courbe rouge au milieu, ce sont les vols VFR et la courbe verte, c'est le cumul mais en moyenne glissante sur 12 mois, ce qui explique que ce soit sur l'échelle de droite qu'il faut mesurer le niveau de la courbe verte.

Dernier point que je voulais signaler également, c'est que l'on s'arrête en avril 2012 pour des raisons techniques de compilation des éléments statistiques dont nous disposons maintenant jusqu'à novembre. Pour les transformer en graphique, c'est un peu plus compliqué. Cela dit, il y a de grandes chances que la chronologie historique qui vous est présentée là se renouvelle quasiment à l'identique sur la fin de l'année 2012.

Vous voyez l'effet montagne russe et la saisonnalité qui est très clairement explicable en ce qui concerne les vols VFR, donc les vols des petits avions pour faire simple.

On ne voit pas la même saisonnalité pour les vols IFR. On voit en revanche bien la proportionnalité différente. On travaille avec au maximum 6 à 7 000 mouvements IFR à l'année alors que l'on a un total qui, depuis 2007, oscille entre 64 600 et 70 000 en 2009. En 2011, on est en-dessous des 70 000 comme le montre le point à l'extrême droite de la courbe verte. On est autour de 68 000 et en 2012, on sera en année glissante en fin d'année en point de sortie sensiblement équivalent.

Deuxième remarque que je souhaitais faire, donc il n'y a pas de vraie saisonnalité pour les vols IFR, ce qui revient à commenter le propos que je tenais tout à l'heure. Le nombre de vols IFR dépend de la demande, du besoin qui s'exprime et des opérateurs qui peuvent le faire en face, ce qui fait que ce n'est pas une régularité, c'est en fonction de la demande qui peut émaner d'entreprises locales, de besoins de personnes qui se trouvent à l'étranger, qui souhaitent venir en Région parisienne et se poser à Pontoise. On a dans ce total de la ligne bleue en bas également les entraînements IFR. Il n'y a pas que des vols de loisir ou de voyage ou d'affaires, mais également des vols d'entraînement IFR.

Sur ce graphique, je pense que j'ai dit tout ce qu'il était possible de dire. Ce qui est intéressant quand on se donne une chronologie avec cette durée, c'est de constater s'il y a des aléas particuliers. On va le voir sur la planche suivante

qui est un zoom sur une typologie de trafic particulière. Nous avons souhaité faire un zoom sur l'activité hélicoptère qui est souvent suivie de très près par l'ensemble des riverains, parce qu'en termes de nuisance sonore pure, elle peut être nuisible du fait de ses émergences. Je ne rentre pas dans le détail.

Cette courbe présente un caractère plus marqué avec des effets de pointe. Les quatre points rouges que vous voyez sur cette courbe correspondent à des vols qui sont faits à l'occasion du meeting aérien du mois de septembre. Vous avez constaté que c'est systématiquement au mois de septembre que se trouvent ces pointes. On en trouve ici la traduction. Il y a un certain nombre de baptêmes de l'air et de vols d'hélicoptère qui sont proposés à l'occasion de ces meetings.

Je voudrais un peu insister sur ce phénomène-là, parce que quand on comptabilise des mouvements d'aéronefs, avions, hélicoptères ou les deux cumulés, il faut tenir compte de ces occurrences peu exceptionnelles. Je prendrai un autre exemple qui n'apparaît pas sur ce graphique, mais dont nous avons parlé dans la dernière CCE et dans 2 réunions du Comité permanent au minimum. C'est la possibilité d'accueillir pendant la période du Salon international de l'aéronautique et de l'espace au Bourget les avions qui ne peuvent plus opérer du Bourget et qui opèrent à Pontoise. Il y a donc sur les périodes deuxième moitié du mois de juin des années impaires systématiquement une petite pointe de trafic. On ne la voit pas apparaître dans les résultats de la planche précédente, parce que cela reste marginal par rapport à l'ensemble des volumes du trafic IFR présenté sur la totalité de l'année.

C'est le même mode de lecture que pour le graphique de la planche précédente. Sur la gauche, c'est l'échelle pour les courbes bleue et rouge et sur la droite, c'est l'échelle du cumul.

Enfin dernière planche que je souhaitais présenter ici, sachant que l'on peut y revenir dans les détails, c'est la répartition du trafic sur la totalité de l'année 2011. On a choisi de faire la totalité de l'année 2011 et pas une année 2012 partielle, mais il est probable que nous trouverions les mêmes résultats sur les deux camemberts.

Celui de gauche permet de dissocier les vols basés et les vols non basés avec le code couleur en bleu, ce sont les VFR ; en bleu ciel, la partie la plus importante, 74 %, ce sont les VFR basés, donc les avions des aéroclubs qui opèrent au départ de Pontoise. On a 16 % de VFR non basés. Ce sont donc des avions qui sont en VFR et qui viennent d'autres terrains se poser ou redécoller de Pontoise. Et en blanc et noir, vous avez les proportions équivalentes en IFR : IFR basés 2 % ; IFR non basés, 8 %. C'est une autre illustration qu'un certain nombre de pilotes viennent s'entraîner aux procédures IFR sur l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

Sur le camembert de droite, le découpage se fait avec un autre prisme, un autre angle d'attaque. C'est la répartition entre les vols de voyage et les vols locaux. Bien sûr, on va trouver dans la partie blanche l'ensemble des tours de piste VFR. Ce sont là de nouveau les avions qui font de l'école. On va trouver dans la partie bleu ciel ce que l'on appelle le voyage VFR. Ce sont donc des avions qui ne font que décoller et atterrir. C'est, comme son nom l'indique, du voyage, mais cela peut être aussi des opérations d'apprentissage de pilotage en faisant par exemple des navigations.

La partie la plus foncée, les 20 %, représente le local VFR. On n'est pas sur des tours de piste, mais sur des vols qui décollent de Pontoise, qui vont faire une petite étape de base locale et qui vont revenir assez vite, mais sans avoir le caractère répétitif du tour de piste.

Et là encore dans les parties qui se trouvent dans le cadran supérieur gauche du camembert, le bleu ciel, c'est le local IFR et le noir, c'est le voyage IFR. Cela veut bien dire des avions qui ne sont pas nécessairement basés ou qui étant basés sur l'aérodrome de Pontoise effectuent des liaisons nationales ou internationales en mode de vol IFR.

Voilà ce que je souhaitais présenter, Monsieur le Secrétaire général. Je suis bien sûr à votre disposition pour répondre à toutes les questions.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. Y a-t-il des questions ou des commentaires ?

M. DESLANDES (DIRAP).- Bonjour. Cela fait 2 documents que l'on découvre en CCE aussi bien le Powerpoint sur le GNSS et celui-là sur le trafic. Est-ce que ces documents pourraient être inclus sur le Territorial ?

M. CHARRITAT (ADP).- Tout à fait. En fait, comme ce sont des photographies de l'existant, il n'y a pas énormément de matière à débat. Les explications que je pourrais vous donner au-delà de celles que je vous ai présentées et de celles qui fleuriront de notre débat seront forcément limitées, mais il n'y a aucun problème pour que ces documents soient mis à votre disposition.

M. LE PRÉSIDENT.- Y a-t-il d'autres questions ? Le document sera mis sur le site Internet sans difficultés.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Étant donné que nos amis professionnels ont beaucoup insisté, je pense que c'est tout à fait fondé, sur le rôle de l'enseignement, est-ce qu'il serait possible - je sais que ce n'est pas forcément simple - pour la prochaine fois d'essayer dans la mesure du possible de distinguer l'activité d'enseignement, qui d'ailleurs peut donner lieu ou pas à des capacités, de l'activité qui

rentrera dans les quatre catégories qui s'intéressent à la destination et au mode d'atterrissage aux instruments ?

M. CHARRITAT (ADP).- C'est une distinction qui serait intéressante, qui n'est pas toujours facile dans la mesure où faire un voyage ou un vol local peut être contributeur à la vocation d'enseignement. Cela peut être compliqué à faire.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Un vol avec un instructeur est évidemment un vol d'enseignement, mais le voir lâché derrière avec l'instructeur qui monte à la tour pour surveiller comment cela se passe pour que le pilote se retrouve seul est-il un vol d'enseignement ou pas ? Pour moi, il est naturellement un vol d'enseignement.

La Fédération française aéronautique a des statistiques qu'elle donne tous les ans. C'est très compliqué. Tous les vols jusqu'au brevet, on pourrait considérer que ce sont des vols d'enseignement. Ce n'est pas toujours vrai. À partir d'un certain moment, quelqu'un qui a un brevet de base peut faire un petit vol de loisir. Il ne peut pas aller très loin, mais il peut faire un peu de vol de loisir qui n'est plus de l'enseignement.

En revanche, une fois que l'on est breveté, tous les ans on doit faire des renouvellements avec des instructeurs. On peut faire du vol de nuit, se spécialiser en IFR ou que sais-je, ou apprendre sur une autre machine. C'est encore de l'enseignement.

Il faut trouver des critères pour savoir ce qui relève de l'enseignement ou pas. Il en va de même pour le local. Qu'est-ce qu'un vol local ? C'est un vol qui dure plus de tant de temps sans se poser ? C'est le critère que j'applique dans mon club. Ou est-ce un vol qui ne s'éloigne pas de plus de tant d'un terrain ? Est-ce la durée ? Est-ce qu'un vol local est un vol de moins d'une heure ou est-ce un vol qui ne s'éloigne pas de plus de 50 kilomètres par exemple ?

C'est donc extrêmement difficile. Comment pouvoir donner quelque chose de précis ? On a des chiffres. Au niveau fédéral, c'est entre 45 et 50 % et je crois que les clubs de Pontoise ne dérogent pas à la règle. 45 % sont des vols avec instructeur. C'est quelque chose que l'on sait, parce que l'on a le nom des instructeurs après et les vols sont informatisés. On peut avoir des renseignements, mais tout dépend des critères que l'on a pris. Il n'y a pas de solution miracle.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Étant donné l'importance de l'aéroport pour cet enseignement et précisément pour que vous ne vous sentiez pas relégués ou ostracisés, cela peut être un petit travail que ferait notre commission. C'est vrai que les critères auront toujours un petit côté arbitraire. J'ai beaucoup d'amis pilotes et pas seulement professionnels et certains font des vols aux instruments parfois sur de très longs parcours qui sont aussi des vols qui comptent pour leurs heures ou qui comptent

pour leur qualification.

Je pense que là, la balle est vraiment dans votre camp, pas dans le nôtre. C'est justement quelque chose qui permettrait d'avoir une visibilité plus importante et éventuellement plus juste de votre activité d'enseignement.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- J'ai oublié de dire que de la même façon, vous avez des vols d'instruction qui sont en tour de piste, mais vous avez aussi des navigations qui sont avec instructeur et qui vont loin, parce que non seulement on apprend à voler, à se poser et à atterrir, mais on apprend aussi à se déplacer et à aller voyager ailleurs.

Donc il y a des vols de voyage où on se pose, qui peuvent faire 2 ou 3 heures de vol, qui sont aussi des vols d'instruction. La règle n'est pas l'un ou l'autre. On peut faire cela dans tous les sens.

Je voulais simplement ajouter quelque chose, parce que tout à l'heure, on a parlé de sécurité. Je rappelle que dans nos vols et dans l'instruction que l'on fait, plus de la moitié du temps est consacrée à la gestion des pannes et des incidents. Et en hélicoptère, c'est encore pire. Mais on apprend très vite. Se poser et atterrir, c'est relativement facile, mais gérer une difficulté et un incident dans ces phases-là, c'est un peu plus difficile.

Donc la gestion et la formation, pourquoi est-ce assez long et pourquoi y a-t-il beaucoup d'instructions et beaucoup de tours de piste ? C'est parce que c'est plus apprendre les incidents que les manœuvres. Sans cela, on pourrait faire des pilotes en 10 heures comme en 14.

M. LE PRÉSIDENT.- Pour récapituler, la vraie question est: y a-t-il des statistiques qui existent et qui soient immédiatement utilisables, quitte à ce qu'il y ait une part d'approximation ? Dès lors que l'on évalue toujours la même chose, c'est la tendance sur le long terme qui est importante.

M. VELLA (DSAC Nord).- Nous, nous suivons cela en tant que surveillants des écoles. Nous tenons des statistiques des heures de vol effectuées en instruction. En 2011, un peu plus de 15 000 heures avaient été effectuées par les aéroclubs basés. Il y a 3 aéroclubs. Pour information, AéroPilote qui a déposé le bilan avait fait 2 700 heures l'année dernière. C'est dire que l'on peut estimer que la faillite d'une des écoles diminuera d'un peu moins de 20% l'activité école l'année prochaine, si cette activité école n'est pas transférée sur une autre activité.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Nous espérons que les élèves vont venir chez nous.

M. VELLA (DSAC Nord).- Pour information, sur les 15 000 heures de vol un peu plus de 8 000 ont été effectuées en vol local. Le vol local, c'est le tour de piste ou

un peu plus. Mais comme le disait M. CHOIX, il n'y a pas de définition particulière. C'est un vol qui n'est pas un vol de voyage et qui reste aux alentours du terrain.

M. LE PRÉSIDENT.- Sur les autres sujets, il n'y a pas de question. Nous pouvons donc passer au point suivant.

5 - Suivi des actions engagées pour la prévention des nuisances

A) Présentation de la carte pédagogique des circuits de piste

M. CROZAT (DSAC Nord).- Pour rester sur le plan précédent, nous voulions signaler 2 éléments sur le bilan d'activité. Tout d'abord, ce sont les actions de contrôle. Cela fait partie du métier de la DSAC, Direction de la sécurité de l'aviation civile, de contrôler les organismes.

On peut signaler que les organismes de formation ont tous été audités en 2010 et 2011 et que ces audits ont été plutôt bons. On a constaté qu'aucun organisme audité ne nécessitait de suivi particulier. On n'a pas fait d'audit en 2012. Néanmoins, on peut les prévenir déjà qu'en 2013, on aura des contrôles de suivi.

Un contrôle en vol par un pilote instructeur a été fait. Cela permet de rappeler qu'il y a tout un pan de la surveillance qui concerne la formation ou la surveillance du bon fonctionnement des formateurs. Il faut s'assurer que les formateurs transmettent bien les bons messages à leurs élèves.

Et puis on pourra en reparler plus tard. Il y a 2 lettres de rappel qui ont été envoyées suite à des cas en 2011 de non respect des tours de piste et particulièrement au-dessus du golf de mémoire.

La deuxième chose intéressante à mettre en avant, j'espère que vous l'avez remarquée, c'est que l'on a supprimé un point de report qui s'appelait le point Sierra en créant un nouveau point qui s'appelle le point Sierra Whisky (SW), sud ouest, c'est relativement simple à imaginer.

Dans la situation antérieure, on arrivait par le sud. C'est la carte de gauche. Les aéronefs survolaient l'agglomération. La modification est flagrante, puisque l'on est maintenant sur le point sud ouest et donc l'arrivée se fait en évitant cette agglomération. C'est effectif depuis fin août. J'espère que vous avez noté cette amélioration qui signifie que l'on a beaucoup moins de survols que précédemment sur cette agglomération.

Un autre point intéressant à remarquer dans notre activité concerne les dérogations. J'ai marqué « connues ou accordées en 2012 ». Lorsqu'il y a des mouvements de l'Armée de l'Air par exemple, on n'a pas de dérogation à donner. Ils ont le droit de se poser, ils le font.

En revanche, on a un certain nombre de situations que l'on voulait identifier. Les principales, ce sont des déroutements qui sont liés à des travaux sur le Bourget ou des mouvements sociaux ou des situations particulières. Ce sont des éléments très ponctuels.

Les demandes ponctuelles représentent 55 mouvements sur l'année. On refuse régulièrement des dérogations ponctuelles en cœur de nuit. On a beau être présenté comme le fils du Cheikh ou je ne sais qui, la réponse est, dans la quasi totalité des cas, négative. En 2012, il n'y en a pas eu en vol de nuit.

En revanche, une demande de vol régulier nous a posé un cas de conscience. C'était un particulier qui venait pour son travail le lundi et repartait le vendredi et demandait une dérogation. C'était en heures normales avec un aéronef particulièrement silencieux, mais de plus de 17 tonnes. Il souhaitait pouvoir avoir une dérogation permanente pour faire ce vol d'arrivée le lundi et de départ le vendredi. À ce stade, on a dit non, même si on s'est vraiment posé la question, parce que ce n'est pas un mouvement bruyant. On estime qu'en l'état actuel de la discussion sur le terrain, ce n'est pas envisageable.

Le dernier point concerne l'équipement en silencieux. C'est pour rappeler que l'on fait un financement. La DGAC a une enveloppe d'à peu près 20 000 euros par an que l'on se bat pour garder malgré les baisses de budget.

Cela permet de financer 3 à 4 silencieux par an. En général, on est aux alentours de 80 % du financement et des coûts d'une installation. C'est assez important.

On n'a pas eu de demande à Pontoise, donc aujourd'hui, on est sur 26 appareils qui ne sont pas équipés sur un total de 51 appareils basés à l'aéroclub.

Ce qui est intéressant à signaler aussi, c'est que l'on a une base de données, un travail effectué avec un logiciel qui s'appelle CALIPSO. C'est un outil de mesure qui permet d'évaluer le gain en décibels d'un silencieux par rapport à un autre. Donc pour la première fois, on développe un outil qui permet d'indiquer qu'avec tel ou tel silencieux, on gagne tant de décibels.

C'est tout ce que j'avais à dire.

M. GUIARD (Boissy l'Aillerie).- Je voudrais savoir si j'ai bien compris tout à l'heure. Avec les silencieux, on gagne en décibels ce que l'on perd en pollution. Ce n'est pas ce que vous avez dit tout à l'heure ?

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Je parlais des jets.

M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie).- D'accord. J'avais mal compris.

M. LE PRÉSIDENT.- Vous pouvez continuer. Nous passons à la carte pédagogique.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je voudrais rappeler que cette carte a fait l'objet de très nombreuses discussions dans X Comités permanents et X discussions par mail, etc. Vous en trouvez ici la version finale.

Quelques préalables par rapport à ce que l'on indique au niveau de la DGAC, d'abord on a un certain nombre de petites remarques ici qui sont liées au fait que pour afficher un fonds IGN, on a un partenariat avec l'IGN. Donc on l'affiche. Cela fait partie des obligations que l'on a avec l'IGN.

Deuxièmement, on a rajouté cet élément pour bien distinguer pour le pilote et pour tout le monde cette carte qui a une vocation pédagogique de signaler au pilote les zones sensibles de la carte VAC qui est la seule qui demeure officielle et qui fait l'objet d'une documentation elle-même réglementée par des normes internationales.

On retrouve autour des principaux terrains, dans les principales villes, des cercles dont le diamètre a été minutieusement calculé. Vous avez quelques repères comme le golf, la ligne SNCF, les lignes à haute tension.

Je pense que la conclusion de ce long travail qui a été fait, c'est de se dire que l'on a un outil qui est assez novateur. On ne va pas revenir sur les discussions précédentes sur la complexité que cela pose. Mais je pense que c'est intéressant de voir ce que cela donne à l'usage et d'en tirer les conséquences au bout d'un certain temps pour voir si c'est à même de répondre notamment à des plaintes sur certains villages.

M. GUIARD (Boissy-l'Aillerie).- Mon collègue, le Maire de Montgeroult m'a demandé d'intervenir pour signaler que sur sa commune, il y a un petit rond, mais n'est pas représenté le château d'eau. Je ne sais pas si c'est important ou pas.

M. LE PRÉSIDENT.- La problématique est: indique-t-on tous les châteaux d'eau ou seulement les plus significatifs ? C'est la complexité de la lisibilité contre l'exhaustivité.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Je n'ai pas d'objection à ce que l'on fasse plaisir au Maire de Montgeroult en mettant son château d'eau, mais cela ne change pas grand-chose pour un pilote privé dans le tour. Comme Montgeroult est dans le fond de la Vallée, si on voit le château d'eau, c'est qu'il est déjà trop tard et que l'on voit tout le village.

Ceux qui sont intéressants, ce sont ceux que l'on voit de loin et qui sont sur les hauteurs.

Sur Montgeroult, cela ne change strictement rien, parce que

quand vous décollez, vous arrivez tout de suite au-dessus de la vallée et quand vous arrivez, c'est dans le creux. Donc ce n'est pas vraiment pertinent.

Ce qui est pertinent, c'est de savoir qu'il y a un village à gauche et un à droite et qu'il faut bien être dans l'axe de la piste pour ne pas être déporté par le vent. On sait qu'il faut plutôt aller de l'autre côté, parce que Montgeroult, malheureusement, est presque dans l'axe de piste et c'est certainement l'endroit qui sera toujours le plus pénalisé, parce que l'on est vraiment en limite, mais la vue du château d'eau ne changera rien, c'est trop tard.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ce n'est pas pour contredire M. CHOIX, mais pour apporter une précision. J'ai eu l'occasion d'être très souvent près du château d'eau pour des raisons personnelles et la remarque de M. MATEOS est juste, parce que le château d'eau est tout près de l'école. L'école de Montgeroult, pour ceux qui connaissent, est construite sur le coteau du château d'eau. C'est un château d'eau qui n'est pas dans la vallée. Il est sur la hauteur. C'est simplement pour préciser.

La remarque de M. MATEOS est assez juste dans le cas où on utilise le circuit en pointillés. Il n'est pas très souvent utilisé, mais peut l'être quelquefois. C'est donc vrai qu'en faisant figurer le château d'eau, cela permet aux gens de bien comprendre que là où il y a le château d'eau, il y a les élèves. Mais je pense que l'on a le même avis.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Mettons le château d'eau, mais c'est un circuit qui n'est quasiment jamais utilisé, donc on n'a pas pensé à le mettre.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On n'y avait pas pensé non plus.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Mettons-le.

M. LE PRÉSIDENT.- Le document est déjà tiré. Cet élément pourra être intégré à la prochaine édition.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Nous avons dit que ce ne serait pas avant 4 ou 5 ans.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je pense qu'il faut laisser le temps de voir ce que cela donne. On parle aujourd'hui du château d'eau ; peut-être que d'ici à ce que cette carte ait vécu et ait été testée, on se rendra compte qu'il y aura peut-être d'autres éléments qui pourront être intéressants.

Je propose effectivement de partir sur celle-là et de voir à un horizon peut-être pas de 4 ou 5 ans, mais de voir à l'usage ce que cela donne et s'il y a besoin de la modifier.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Dans un an.

M. LE PRÉSIDENT.- Oui, à l'occasion de la révision de la carte une fois que celle-ci aura, comme vous l'avez dit, vécu. Y a-t-il d'autres interventions ? Monsieur MARCUS.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Excusez-moi, je reviens un peu en arrière. Sur 51 avions très légers, on en a 26 qui ne sont pas équipés de silencieux alors que la DGAC les financerait à 80 %. J'ai deux questions très simples. Qu'est-ce que cela représente éventuellement en perte de puissance ou en entretien supplémentaire ?

Et est-ce que les 20 % eux-mêmes sont suffisamment chers pour que ce soit dissuasif ?

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Je voudrais que M. VELLA puisse nous confirmer les 80 %. Lorsque l'on a installé les silencieux, l'accord que nous avons passé entre usagers et riverains à l'époque, il y a 8 ans à peu près, était de le mettre aux avions qui faisaient essentiellement de l'école, parce que c'était le tour de piste. En revanche, les quadriplaces, etc., qui sont considérés comme des longs voyages, ce qui ne veut pas dire qu'ils ne font pas un tour de piste de temps en temps d'entraînement, mais qui en font beaucoup moins, on n'allait pas les contraindre à mettre des silencieux.

Ce n'était pas 80 %, c'était grosso modo 25 % le Département, 25 % Aéroports de Paris, 25 % le Ministère de l'environnement qui, à l'époque, avait un budget qui n'apparaît plus, et ce dont parle la DGAC, qui est une enveloppe qui n'est pas que pour les silencieux, mais pour toutes sortes d'activités. M. VELLA sera plus précis là-dessus. Les clubs prenaient 25 %.

Je rappelle qu'il faut démonter un silencieux toutes les 400 heures pour l'envoyer en usine se faire refaire. C'est hors de prix.

J'étais tout à l'heure en aparté avec M. VELLA pour lui rappeler que nos silencieux ont 8 ans, qu'ils sont tous morts et qu'il faut tous les remplacer. Le coût des silencieux, le coût d'entretien des silencieux en dehors de la mécanique, etc., est considérable.

Dans mon club, on en a posé 16. J'en ai 16 que l'on commence à remplacer en ce moment. J'en ai déjà 3 de remplacés cette année, parce qu'on commence à le faire. Un silencieux, cela coûte 3 000 à 3 500 € pièce plus la mécanique. Il faut les installer après et tous les ans, il faut faire des opérations. Comme les avions écoles tournent beaucoup plus, une fois et demi par an, il faut faire des opérations, envoyer le pot du côté d'Annecy, parce que c'est là-bas qu'ils sont fabriqués, les ramener dans des caisses. C'est monstrueusement cher. Mais on s'est engagé à le faire, donc on le fait et on continue.

M. DE SMET (CR IDF).- Excusez-moi, il me vient une

question. Est-ce que les 20 000 € de la DGAC vont être mis dans les remplacements de ces silencieux ? Qu'est-il prévu ?

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Ce n'est pas 20 000 € que pour Pontoise.

M. DE SMET (CR IDF).- Aucune demande n'a été faite à Pontoise. Ils n'ont pas été utilisés à Pontoise, mais ailleurs.

M. VELLA (DSAC Nord).- Nous avons 120 associations dans la région qui peuvent bénéficier de cette somme. Répartie, cela fait peu effectivement.

Le financement n'est pas de 40 % ni de 80 %. Il est en fonction du prorata de ce qui nous reste en divisant par le nombre de demandes. Cela peut diminuer sérieusement. Généralement, on a une dizaine de demandes par an, ce qui nous amène à 2 000 € à peu près à distribuer par avion, c'est sur facture, par an à peu près. Et il n'est pas garanti qu'en 2013, nous aurons encore cette somme, puisque comme vous le savez, les budgets de l'État, du moins les subventions diminuent d'année en année.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Je voulais revenir sur la question que l'on était en train de traiter sur les circuits de piste.

Je voudrais souligner le travail constructif qui a été réalisé entre les usagers et les associations pour aboutir à cette carte qui était jusqu'à présent un serpent de mer. Cela a été évoqué très souvent en CCE et d'ailleurs même initié à la demande des usagers et pas des riverains au départ. On nous avait expliqué que c'était un moyen qui permettait aux pilotes d'avoir quelque chose de plus satisfaisant pour aider au pilotage.

Donc nous fondons beaucoup d'espoir en tant que riverains dans la bonne utilisation de ce schéma. Nous avons noté qu'en particulier M. CHOIX et son aéroclub avaient déjà décidé d'utiliser ce document pour faire les instructions. On pourra en parler.

C'est très important. On a essayé de mettre dedans, même si cela paraît un peu compliqué, un maximum de choses, ce qui permet à un pilote de bien voir les zones qui sont des zones d'attention. Et s'il fait lui un peu attention pendant un certain nombre de secondes, il améliore beaucoup la situation des riverains qui sont dans les villages.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci de ce jugement. C'est vrai qu'elle a mobilisé beaucoup de temps et beaucoup d'énergie.

Nous passons donc maintenant à la visualisation des chevelus, que vous aviez demandée.

B) Présentation des chevelus

M. CROZAT (DSAC Nord).- En préambule, pour répondre à la question de la DIRAP qui a été posée, le premier document présenté sera mis sur le site de la Préfecture, mais ce document qui présente les chevelus ne sera pas transmis, parce qu'aujourd'hui, la politique de la DGAC est de les présenter uniquement dans un cadre, de façon à ce qu'ils ne se retrouvent pas dans d'autres sites et qu'ils ne soient pas utilisés en dehors de ce document.

Malheureusement, il y a eu des situations où ces documents sortaient du cadre des CCE. Or on souhaite qu'ils soient accompagnés à chaque fois d'une présentation orale et d'une explication. En soi, c'est un document qui peut conduire à de mauvaises interprétations et je pense que l'on pourra en avoir quelques exemples.

Quelques chevelus vont être présentés. On a essayé de coller au maximum aux dates proposées un peu tardivement malheureusement par la DIRAP. Vous verrez un panachage de l'ensemble des pistes. Il y a les décollages en piste 5, en piste 23, en piste 12 et en piste 30. On les regardera les uns après les autres.

Vous verrez que sur certains, on a fait des découpages. Je vous rappelle qu'un chevelu, ce sont des analyses de traces radars que l'on prend et sur lesquelles on fait un certain nombre de filtres. On peut mettre ou pas les vols aux instruments. On peut mettre ou ne pas mettre les vols au-delà d'une certaine hauteur ; choisir une période, que ce soit plusieurs journées ou plusieurs heures dans la journée. C'est un filtre qui est fait.

On va tout de suite commencer par le premier, les décollages en piste 5. Ce que l'on peut voir et cela correspond de façon générale à ce que l'on constate et cela avait déjà fait l'objet d'une discussion au dernier Comité permanent, c'est que les décollages avec un débasement sont liés au fait, comme l'a expliqué M. CHOIX, que le pilote regarde en l'air et donc, ne regarde pas le sol.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Le décollage en piste 5, c'est dans l'autre sens.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Et un atterrissage effectivement dans cette direction. On a à la fois les instruments et puis, les vols VFR.

On est sur un total cumulé de la surface jusqu'au niveau de vol 25, donc 2 500 pieds.

On ne peut rien dire de bien particulier là-dessus. On voit les transits aussi. J'ai un autre transparent qui montrera l'impact du 25. C'est sur la journée du 9 juin.

Sur le 9 juin, on a fait l'exercice de découper le chevelu à 2 500 pieds et à 1 500 pieds. Vous voyez que dans les deux, on fait disparaître les transits. Aujourd'hui, on a fait la plupart

des présentations sur du 2 500 pieds, mais cela peut être intéressant pour se focaliser sur le tour de piste qui est l'essentiel de l'intérêt des riverains peut-être simplement à 1 500 pieds. On pourra en discuter. C'est un filtre à appliquer. Qu'on l'applique à 1 500 ou 2 500 ou 3 000 ou 7 000, cela ne change pas grand-chose pour nous une fois que le travail de filtrage a été fait.

On peut également rappeler ce qu'est un chevelu. C'est une analyse radar. Le radar est un appareil qui répond à une certaine distance. Il y a ensuite un travail d'affinage qui doit être fait pour repositionner cet avion sur une surface réelle qui est le fond de carte. Ce qui explique la complexité et le temps nécessaire pour réaliser ce travail, c'est le fait que ce ne soit pas un GPS ultra précis qui dit le point était à tel endroit ; c'est une trace radar.

Vous avez la deuxième journée sur l'autre sens. C'est seulement sur une demi-journée, puisqu'après, le vent a changé, donc on était dans l'autre sens et donc cela faisait une combinaison qui n'était pas utilisable. Vous avez les départs piste 12 et piste 30 où on est sur une journée entière et on a un trafic qui est plus représenté.

Voilà sur les présentations générales sur les 4 pistes. On peut toujours discuter de la largeur de cette bande. Ce serait intéressant de voir s'il y a un effet globalement positif, même si la dernière fois, j'avais bien insisté sur le fait qu'un chevelu est une analyse à une date donnée. On peut regarder en fonction de cette date s'il y a eu beaucoup de vent, peu de vent, des situations qui font que le même chevelu pris exactement le jour J l'année suivante ne donne pas exactement la même courbe. Parfois, on peut aller vers une amélioration ou vers une dégradation et ce n'est que statistiquement, sur un très grand nombre de chevelus que l'on pourra voir s'il y a une amélioration.

Un autre facteur d'analyse sera les retours.

On a un autre chevelu sur lequel je voulais passer un peu de temps. C'est une réclamation qui nous a été remontée fort justement. On est sur un mouvement, le DC3. On est sur la date du 22 octobre. Cela nous a été fortement remonté. Là, on le voit sur un fond cartographique et là, c'est un peu moins visible, mais on voit le tour de piste qui est représenté. Encore une fois, rajouter le tour de piste n'est pas aussi simple que cela pour des raisons de calage.

Concrètement, cet appareil n'a pas du tout suivi le tour de piste. 2 éléments sont peut-être à cibler : d'abord c'est un appareil qui est un DC3. Il était en maintenance, en réparation, en remise à niveau ici et pour la petite histoire, une fois qu'il a fait ses 3 vols d'essai de sortie de révision - il y en a eu sur plusieurs jours - il est parti pour un long périple et il est maintenant à Auckland en Nouvelle-Zélande. Il a refait un vieux voyage mythique d'une aviatrice. Je ne pourrais pas tellement vous en dire plus. Il a un site Internet qui en parle. C'était une opération extrêmement ponctuelle, le cas d'un vol qui a été fait par des passionnés.

Voilà cette situation sur laquelle on pourra revenir par la suite, mais je voulais déjà présenter le chevelu et on en reparlera un peu après pour ce qui est de la gestion de ce genre de situation.

Sur les chevelus eux-mêmes, sans parler d'incidence sur le cas sur lequel on reviendra après, y a-t-il des questions ?

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ce ne sont pas vraiment des questions. On pourrait remettre la vue ? Vous avez demandé, si j'ai bien compris, s'il fallait plutôt présenter des chevelus qui représentent plutôt l'activité qui nous concerne, c'est-à-dire en tours de piste pour voir mieux. Ma réponse est oui, ce serait mieux d'avoir le chevelu qui permet de voir comment se dispersent en fait les vols, parce que déjà quand on regarde cela, il faut s'imaginer l'échelle, il y a une bande de dispersion qui est très importante.

La remarque que j'ai déjà faite par le passé, c'est que l'on voit qu'à partir du moment où il faut atterrir sur la piste, il y a effectivement un travail d'attention des pilotes de manière à resserrer leur trajectoire pour pouvoir atterrir. Et lorsqu'ils décollent, au vu des chevelus, cela a l'air plus compliqué de guider l'appareil, donc on voit qu'il y a une distorsion et une dispersion au fil des trajectoires. Donc c'est très important de bien comprendre et de bien motiver les pilotes avec le document que l'on a vu qui est la carte pédagogique à faire en sorte justement au décollage, où il y a le plus de risque de dispersion, que cette dispersion ne se fasse pas à proximité des villages. Il faut essayer de faire en sorte de piloter son appareil pour aller le plus loin possible et par exemple, si on va vers le sud, d'aller le plus près possible de l'A15 ou bien du repérage qu'avait proposé M. CHOIX qui est une ligne électrique qui permet de bien se repérer.

C'est important, parce que l'on est très étonné de la façon dont c'est dispersé à ce niveau-là. Nous espérons qu'avec les efforts des usagers, on pourra remarquer au moins que la dispersion se resserre avec l'utilisation de meilleures procédures.

Et le deuxième point, c'est qu'il est très dommage de ne pas pouvoir disposer de ces documents, parce que lorsque vous nous les présentez ici, c'est vite fait. Lorsque l'on veut après apprécier si c'est très dispersé ou pas et même dans notre communication au niveau de nos adhérents lors de réunions d'informations, c'est embêtant de ne pas disposer de ces documents. Je ne vois pas la problématique de transparence par rapport à cela.

J'aimerais disposer de ces documents, même si sur ce document on écrit bien que toute utilisation ne peut être faite sans les commentaires qui les accompagnent. L'important pour nous, c'est de pouvoir montrer comment les avions sont repérés. Il y a des possibilités de les repérer et voilà comment cela se disperse. L'objectif n'est pas de polémiquer par rapport à la façon dont c'est fait. J'aimerais bien disposer

de ces documents.

M. HENNIQUE (les Amis du Vexin).- J'ai une question technique. On voit sur l'image un tour de piste. Le pilote décolle et va avoir ce premier virage, deuxième virage, la montée arrière etc. Est-ce que l'on ne pourrait pas mettre tout simplement au sol des espèces de repères ? Il n'y a pas de repère naturel sur le premier virage, deuxième virage, troisième virage, etc. Ce seraient des repères au sol qui permettraient d'avoir une trajectoire parfaite. Est-ce que cela s'est déjà fait ?

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Je réponds juste une seconde. Cela s'est fait sur certains endroits, mais il faut avoir des points extrêmement caractéristiques et qui soient un peu en hauteur, sans cela le pilote ne voit pas en-dessous de lui, il ne voit que de loin. C'est la raison pour laquelle les châteaux d'eau sont d'excellents points et notre meilleur point de beaucoup, ce sont les silos. Autrefois, ils étaient même à carreaux rouge et blanc. Cela a toujours été un très bon point de repère. Des points au sol, il faudrait des superficies énormes.

Il n'y a pas qu'à Pontoise qu'il y a des problèmes de respect des circuits de piste et toutes les tentatives qui ont été faites - une a été faite à Lognes, mais sur un point seulement à ma connaissance - n'ont pas amélioré considérablement.

En revanche, le commentaire que je voulais faire, c'est que pour avoir vu les chevelus d'Orly et de Roissy, toutes proportions gardées, sachant qu'il s'agit de pilotes professionnels ultra confirmés et qu'il s'agit d'avions qui, a priori, sont suréquipés, enfin peut-être pas pour leur activité, mais par rapport à nous c'est certain, les chevelus d'Orly et de Roissy ne sont pas plus concentrés que cela et il y a largement plus de dispersion sur les 4 côtés.

Donc quand je vois cela, je suis plutôt assez satisfait, d'autant plus que l'on sait très bien que l'image radar n'est pas forcément au millimètre près d'un point sur un autre. Franchement, quand je vois cela, je me dis que ce n'est pas que l'on n'est pas mauvais, on est très bon. Et je prends une comparaison par rapport aux chevelus que vous avez vus de Roissy et d'Orly. Vous les connaissez, toutes proportions gardées.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Pour avoir étudié ceux de Roissy, je confirme et comme mon bureau se trouve dans l'alignement entre la balise qui n'existe plus, l'ILS de Chaufour et le doublé nord, et je peux même observer avec les A380 des variations de trajectoire relativement importantes. Pour le coup, j'abonde dans votre sens, sachant que l'on est, si j'ai bien compris, sur une carte au 25 000 ème. On est sur une assez grande précision.

J'ai juste une requête à faire qui concerne l'aviatrice néo-zélandaise, puisque je connais l'auteur qui a écrit sa

biographie. Je serai extrêmement curieux d'avoir des informations sur ce DC3 qui a été réparé à Corneilles, si j'ai bien compris, et qui est reparti à Auckland, sachant qu'en Nouvelle-Zélande, c'est une héroïne. En plus, elle était très belle. Elle avait tous les brevets. Je serai très intéressé ne serait-ce que pour communiquer cela à son petit musée en Nouvelle-Zélande.

M. LE PRÉSIDENT.- Si ces informations peuvent être transmises, on vous les donnera à l'issue de ces travaux.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Sur le DC3, il n'y a pas de problème, cela se trouve sur Internet. Je vous donnerai le lien exact. Ils ont fait un super blog qui est très joli.

M. BATARD (DIRAP).- Je voulais juste dire sur les trajectoires de Roissy que je pense - vous nous le confirmerez ou pas - que les avions sont guidés pour aller à Roissy un par un et je suppose que la dispersion est volontaire afin de permettre une meilleure rentrée dans le système. L'avion ne se dirige pas tout seul.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Ils sont dispersés les uns derrière les autres, mais pas en largeur. Ils sont sur le même radial.

M. BATARD (DIRAP).- Donc le chevelu est très serré s'ils sont tous sur le même radial. Donc le chevelu n'est pas si dispersé que cela.

M. CROZAT.- Ils sont tous sur le même axe.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- Vous verrez plus de différences que là, mais c'est une question de proportion. Ce ne sont pas les mêmes envergures, pas les mêmes vitesses, pas les mêmes altitudes et ce ne sont pas les mêmes circuits de piste. Vous verriez un chevelu qui est largement aussi dispersé alors que théoriquement, ils sont sur un seul axe comme nous. Ils sont sur le même trait théorique, mais la dispersion est encore plus grande. C'est vrai que ce n'est pas la même chose. La comparaison que j'ai voulu faire était simplement pour dire que même des gens qui sont très professionnels, très entraînés avec des avions très équipés ne font pas beaucoup mieux toutes proportions gardées. Je vois que ceux qui ont pu voir ces chevelus peuvent faire la même constatation que moi.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Il n'empêche que si l'on a travaillé tous ensemble pendant très longtemps pour faire une carte pédagogique, c'est bien pour répondre à un problème qui mine les riverains depuis très longtemps, depuis 1991 voire avant, qui est le non respect des trajectoires au-dessus ou à très faible proximité des villages.

On a fait tout ce travail pour faire en sorte d'éviter ce problème. J'espère que l'on ne va pas dire maintenant qu'au vu des chevelus avec la précision de la carte qui est au 50 000 ème si j'ai bien compris et pas au 25 000 ème, la situation est satisfaisante. La situation pour les riverains n'est pas satisfaisante et elle ne sera jamais satisfaisante à partir du moment où les vols seront au-dessus des villages.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- On a compris qu'elle ne serait jamais satisfaisante. Je vous rappelle que les tracés sont des tracés indicatifs et que malheureusement, en l'air, on ne peut pas être sur le trait. Les tracés des tours de piste sont seulement indicatifs. On doit y tendre le plus possible. C'est ce que l'on essaie de faire. Nous ne désespérons pas de resserrer encore le chevelu, mais il ne faut pas rêver. Cela ne pourra jamais être sur un trait. Ce n'est pas possible et d'ailleurs, ce n'est pas la réglementation. Les tracés ne sont pas des rails.

M. LE PRÉSIDENT.- Raison de plus, Maître, pour que nous passions au point suivant qui est le traitement des réclamations.

6 - Traitement des réclamations

M. CROZAT (DSAC Nord).- En préambule, je ne sais pas si vous avez tous reçu une deuxième fiche faite, au-delà de la fiche GNSS, sur le traitement des réclamations rédigée plus ou moins sur le même principe. Là aussi, cela avait pour objet d'entrer un peu plus dans le détail. En CCE, on ne peut qu'être assez rapide sur ce sujet.

Je vais rentrer dans les grands détails, mais je vous invite à regarder cette fiche si vous ne l'avez pas vue.

Pour résumer, sur quoi pouvons-nous nous baser ? Qu'est-ce qui peut être la source d'information pour ce qui nous concerne ? C'est soit le contrôle aérien. Il peut faire une FNE, une fiche de notification d'événement, l'agenda de transport aérien ou tout autre service de l'État qui est habilité, qui peut dresser un procès-verbal et la troisième source, ce sont les riverains et les élus des associations qui font part de leurs observations.

En préambule, ce que l'on demande, c'est de bien penser à noter la date, l'heure, le lieu d'observation, le type d'aéronef. Si vous avez en plus par chance le numéro d'immatriculation, cela facilite les recherches. Si vous ne l'avez pas, globalement le type d'appareil, la date et l'heure permettent de simplifier les recherches si possible.

Une fois que l'on a ces informations, qu'en fait-on ? On peut signaler que l'on a reçu des courriers de la DIRAP. Le premier concernait un bimoteur américain. Cela a fait l'objet de discussions et malheureusement, on a abouti à un constat d'impuissance. On n'a pas été capable, et aujourd'hui la réglementation et les textes français et européens ne nous permettent pas d'aller plus loin, de savoir

qui était le pilote de cet appareil qui n'est pas basé à Pontoise, qui est venu faire un exercice et qui est reparti. On a l'immatriculation, donc s'il revient, on l'accueillera de pied ferme, mais il n'est pas revenu.

Le deuxième, on en a déjà parlé un peu, c'est le survol par le DC3 et le troisième courrier concerne des repérages faits en août 2012 et qui sont poursuivis par la DIRAP récemment.

On a également 3 réclamations qui ont été reçues par le contrôle aérien, 3 survols. Ce sont les trois fois des appels téléphoniques envoyés à la tour. À chaque fois, il me semble que des informations ont pu être données. Le DC3, on le retrouve encore une fois.

Les différentes actions : dans la première, on distingue 2 cas. Soit la constatation vient d'un agent assermenté et cet agent assermenté s'appuie sur un certain nombre d'éléments factuels. L'idéal, c'est la gendarmerie des transports aériens qui est équipée de jumelles télémétriques et est donc capable avec une très grande précision de mesurer la position de l'appareil, la hauteur et l'angle par rapport à leur position. On sait qu'un observateur - je pense que tout le monde peut être floué là-dessus - peut voir un avion, se dire qu'il est au-dessus de sa tête, mais non, il ne l'est pas ; se dire qu'il est à telle altitude, mais non, il est gros et il est plus beaucoup plus haut. Tout le monde peut faire l'exercice et tout le monde, moi le premier, se fera avoir, d'où l'intérêt et l'importance d'avoir des outils de mesure fiables. Cela peut être cela ou le contrôleur aérien qui a la trace sur le radar, qui a les éléments et qui peut également faire part d'un certain nombre d'observations.

Dans ces cas-là, on analyse le dossier. On regarde s'il y a des éléments d'explication. Peut-être que le pilote n'était pas dans le tour de piste, mais était en train d'effectuer une manœuvre autorisée par le contrôle aérien dans un cas particulier. On décide si oui ou non, il y a infraction et si c'est le cas, l'outil qui existe et auquel on se raccroche, c'est la Commission de discipline.

Je dis « auquel on se raccroche », parce qu'il n'existe pas dans les textes et dans le mécanisme de la DGAC d'outil prévu pour sanctionner les manquements à la réglementation environnementale. Je parlerai un peu de ce qui existe qui ne s'applique pas dans ce cas-là. Ce qui existe, en revanche, c'est un mécanisme qui permet de sanctionner les pilotes privés ou professionnels en cas de non respect d'une règle qui a conduit à un risque en termes de sécurité des vols. Dans ces cas-là, il y a une commission de discipline et cela peut aller du blâme jusque dans les pires cas au retrait de licence avec interdiction de repasser la licence. C'est quand même le cas extrême.

L'autre situation qui est parfaitement connue, c'est de passer par le cadre de la CNUSA. C'est une autorité de contrôle des nuisances, une autorité indépendante. La procédure veut que la DGAC relève des manquements à une réglementation, sachant qu'une réglementation, c'est

obligatoirement un arrêté ministériel, du Ministre chargé des transports, c'est comme cela que le décrit la loi. Et le non respect de cette réglementation peut donner lieu à un procès-verbal et une amende qui est aujourd'hui de 1 500 € maximum pour une personne privée et de 20 000 € pour une personne morale. C'est le volet sanction.

Le volet sur lequel on se focalise le plus, parce que c'est celui sur lequel on veut le plus agir, c'est le volet préventif. Tout ce qui est observation locale, tout ce que vous faites remonter est effectivement un élément intéressant.

D'abord, cela nous permet, une fois que l'on a l'information sur un cas, de rechercher des éléments complémentaires (analyses radar), éventuellement des situations particulières (la météo). On peut demander au contrôleur aérien ce qu'il a eu comme élément complémentaire, etc.

Si l'on constate une procédure anormale, un pilote qui a très largement évité le tour de piste, a fait du contre-sens, des sorties d'avion, donc a fait un certain nombre de choses qui ne sont pas normales, on peut effectivement avec vos relevés, avec les différentes informations identifier le pilote, l'organisme de formation et faire une action ciblée de sensibilisation.

Maintenant, on peut lui rappeler la carte pédagogique. On peut lui montrer les différentes solutions qui existent et dans le pire des cas, on peut lui dire de refaire un peu de formation, quelques tours de piste avec un instructeur, parce que visiblement, il n'a pas compris comment fonctionnait le terrain. C'est une action de pédagogie et de surveillance. Si on voit que l'organisme de formation, ce qui n'est pas le cas, ne transmet pas à ses élèves les bonnes informations pour lui permettre de bien respecter et bien s'intégrer dans son environnement, on surveille soit l'organisme de formation, soit les instructeurs et on vérifie que tout se passe bien.

On peut également faire un bilan dépersonnalisé en CCE, dépersonnalisé parce que bien évidemment, on est dans une procédure qui est du droit à la défense, de respect du secret de l'instruction. En revanche, dépersonnalisé, c'est tout à fait faisable. Je m'arrête là sur ma présentation.

M. LE PRÉSIDENT.- J'ai constaté que vous aviez donné une adresse personnelle sur aviation-civile.gouv.fr.

Y a-t-il des questions ou des compléments d'information à demander ?

M. DESLANDES (DIRAP).- Ce sujet des infractions a été abordé dans presque toutes les CCE. Cela a d'ailleurs été le principal sujet de la CCE de 1996.

Le texte qui nous est présenté, que l'on ne voit pas là, parce que ce n'est pas celui qui est sur Territorial, est d'abord le premier depuis 12 CCE, la première datant de 1987.

Pour la première fois en CCE, le seul arrêté applicable à

l'aviation légère qui date du 10 octobre 1957 est cité. Il n'a pas été recité dans la présentation, mais c'est le seul dont nous ayons connaissance. Il n'y a pas d'autre réglementation, excepté les arrêtés de restriction d'usage comme celui de 2003.

La DIRAP a déjà transmis entre 250 et 300 réclamations lors de la CCE de 1992. Il n'y a pas eu de suites.

La gendarmerie des transports aériens a effectué 14 contrôles en 1991 et a relevé une infraction.

Lors de la CCE de 1995, on a de nouveau demandé à la DIRAP de relever les infractions pour faire des réclamations. Lors de la CCE suivante, en 1996, sur les 600 réclamations de la DIRAP, seules 2 infractions ont été constatées.

La DIRAP défend encore aujourd'hui les riverains en fournissant de nouvelles réclamations, mais aucune de ces réclamations n'est censée aboutir si un débordement de tour de piste ne peut être sanctionné. C'est dans le texte qu'il y a sur le Territorial. C'est un premier problème. J'en ai un autre.

En signalant les infractions, la DIRAP joue une partie du rôle dévolu au Ministère de l'intérieur décrit dans l'article 6 de l'arrêté. Je cite : « *le Ministre de l'Intérieur, le Secrétaire général de l'aviation civile et commerciale sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté* ».

Pour finir, la DGAC ne sanctionne que si un procès-verbal est établi par un agent assermenté. Or cet agent doit appartenir à la gendarmerie des transports aériens ou à la police de l'air. La gendarmerie des transports aériens n'a communiqué à notre connaissance aucun résultat de contrôle sur la plateforme de Cormeilles depuis l'année 1991.

M. VELLA (DSAC Nord).- Ce n'est pas tout à fait vrai. On en a reçu 2 l'année dernière ou en début d'année. Ce sont les deux qui ont fait l'objet de lettre de rappel de notre part. On avait admis le principe, qui est le même que pour tout, c'est-à-dire que pour une première infraction, c'est une lettre de rappel et pour une deuxième infraction, on ira un peu plus loin avec toutes les difficultés qui ont été soulevées par Alexandre.

Le dispositif disciplinaire sanctionne essentiellement des problèmes de sécurité et très mal les problèmes d'environnement et malgré cela, c'est une consigne du Directeur chez nous, on passera en Commission de discipline les gens qui tout à fait sciemment n'ont pas respecté les règles de survol.

C'est une consigne que l'on a d'ailleurs appliquée à un pilote qui a fait le tour de Paris il n'y a pas très longtemps et qui a été amené à circuler de multiples fois et notamment du côté de Cergy-Pontoise au-dessus de l'agglomération. Il était passé en Commission de discipline. C'est nouveau.

Ce n'était pas dans les coutumes ni dans les mœurs de l'aviation civile. On essaie de changer et d'appliquer aux non respects de survol le plus de sévérité possible dans les limites que nous donne la loi.

M. DELEBECQUE (GTA).- Bonsoir. Pour ne pas être réducteur et vous éclairer un peu plus et vous donner une réponse complète, il faut savoir que les infractions qui sont relevées par la gendarmerie des transports aériens ne sont pas relevées uniquement dans le cadre de l'environnement ou des nuisances que celles-ci peuvent apporter.

Lorsque nous relevons une infraction, elle peut être issue de constats faits à la suite d'accidents aéronautiques ou de contrôles inopinés dans tel ou tel domaine, c'est-à-dire la réglementation concernant les documents de vol ou bien d'autres infractions diverses qui ne concernent pas spécialement le domaine environnemental.

Pour votre information, pour les 2 derniers mois de l'année 2011 et uniquement les 2 derniers mois, 600 infractions ont été relevées. 2 concernaient effectivement l'environnement, c'est pour cela que M. CROZAT vous a fait le rappel tout à l'heure. On est bien dans ce domaine-là.

Pour que nous ne soyons pas réducteurs, un travail est fait. Bien des infractions ont pour destinataire le Procureur de la République. Une partie des infractions, j'ai bien dit une partie, va à la DGAC pour rester dans le domaine du secret de l'Instruction. C'est pour être plus complet dans les explications.

M. VELLA (DSAC Nord).- Pour aller dans ce sens, nous avons reçu des infractions sur le point Sierra dont on a parlé tout à l'heure. J'avais personnellement demandé à la GTA d'arrêter, parce que nous étions justement en phase de modification du dispositif. Le dispositif tel qu'il était publié amenait inmanquablement les pilotes sur des zones qui étaient au-dessus des agglomérations du fait de l'urbanisation.

Le point Sierra avait été mis en place sur des cartes il y a une quinzaine ou une vingtaine d'années et depuis, l'urbanisation a été galopante. Il y avait eu quelques infractions sur le point Sierra et j'avais demandé à ne pas donner suite le temps que l'on modifie le dispositif réglementaire, d'où la modification dont vous a parlé Alexandre CROZAT sur ce point.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Il y a déjà quelques années, une étude avait été faite au sein de la CNAV. Cela concerne le trafic très important de Roissy. On s'apercevait qu'il y avait extrêmement peu de réclamations qui étaient adressées, parce que la procédure était totalement inconnue et que cela paraissait très compliqué.

Pour cette association, un gros bouton rouge avait été mis sur le site et une demande avait été faite à ADP de faciliter les choses par un formulaire.

À peu près 10 000 personnes sont susceptibles d'être dérangées. Chacune se trouve dans des Communes qui sont parfaitement identifiées. Est-ce que ce serait un coût insupportable pour ADP qui gère cet aéroport de faciliter les réclamations, c'est-à-dire que l'on ait une adresse Internet - je pense que le téléphone coûte trop cher -, un formulaire extrêmement facile à remplir ? Je sais que l'on n'est pas toujours précis dans la minute, encore moins dans l'altitude et parfois même pas dans la direction. Faciliter les réclamations ne change rien à la gêne, donc cela ne change rien à la température, mais cela rend le thermomètre un peu plus fiable. Ce ne serait pas forcément une mauvaise initiative, si toutefois elle ne paraît pas trop coûteuse.

M. LE PRÉSIDENT.- C'est bien l'objet de cette fiche.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Il faut y accéder.

M. CHARRITAT (ADP).- Si je puis me permettre, c'est un dispositif qui fonctionne maintenant depuis un nombre de mois conséquent sur le site entrevoisins.org. Nous avons mis à disposition un formulaire qui répond exactement à votre demande.

Nous avions auparavant prévu un autre système peut-être un peu plus délicat, plus difficile d'accès, mais à ce jour, cela fait donc au moins 6 mois que c'est en service, nous n'avons reçu aucune réclamation concernant l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Encore faut-il que les riverains soient informés. C'était le sens de ma question.

M. CHARRITAT (ADP).- Là encore, sauf erreur de ma part, cela avait déjà été annoncé lors de la dernière Commission consultative de l'environnement. Cela a été évoqué à plusieurs reprises dans les Comités permanents. C'est vrai que je n'ai pas fait de diffusion presse et télévision sur ce sujet.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Non, mais une petite affiche dans les mairies, ce ne serait peut-être pas vous ruiner. C'est une centaine d'exemplaires, en format A3, vous faites cela en photocopie.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Monsieur CHARRITAT, lors de la CCE de novembre et lors des Comités permanents, il a été convenu d'envoyer les réclamations à M. VELLA. C'était

son adresse à la DGAC. C'était ce qui avait été défini. Pourquoi ? On avait justement fait remarquer que la DIRAP en particulier avait remonté dans le passé beaucoup de réclamations et à partir du moment où on remonte plus de 600 observations et réclamations, s'il ne se passe rien, les riverains se demandent à quoi cela sert.

Ce qui avait été convenu, c'était de mettre en place un système de manière à être sûr de pouvoir facilement remonter les réclamations pour avoir, à ce moment-là, la possibilité de les instruire.

Nous avons commencé par donner des réclamations nous-mêmes, DIRAP. On a fait des relevés. Tout à l'heure, j'ai vu qu'il y avait une erreur dans votre document. Lorsque l'on a parlé de l'appareil américain, en même temps il y avait à peu près 5 ou 6 réclamations que l'on avait transmises et pour lesquelles nous n'avons pour l'instant, cela fait presque un an ou pas tout à fait, c'était au mois de mars, aucune réponse.

Il y a un compte rendu de Comité permanent de CCE sur lequel on dit que l'on est en train de regarder et que l'on n'a pas forcément de ressources pour le faire. On n'a pas de réponse actuellement sur ces cas-là.

Là, on a envoyé des réclamations et vous allez peut-être nous le reprocher également qui étaient du mois d'août, parce que l'on attendait de vérifier que l'on avait bien du répondant en face de réclamations que l'on faisait, sachant que la réponse que l'on avait eue, c'était qu'il y avait des réclamations, mais que derrière, il faut instruire et que l'on ne peut pas considérer que les gens étaient vraiment dans des situations anormales par rapport au circuit.

Nous n'avons eu aucun élément. On ne nous a présenté aucun chevelu isolé, puisqu'on m'a dit que vous aviez ce genre d'information, pour voir quel était le cas et comment vous l'avez traité. C'est pour cela que l'on avait demandé une note et je vous remercie, parce que c'est suffisamment clair, mais on ne peut pas dire que les riverains ne font pas de réclamation.

M. VELLA (DSAC Nord).- Je suis très gêné. Chaque fois que vous m'avez envoyé des informations, j'ai fait des enquêtes. J'ai fait un long travail d'enquête. Cela a été sans doute transmis aux clubs. Mais je ne peux pas vous en rendre compte. Il y a nécessairement un secret et une confidentialité dans l'enquête. Il ne m'est pas possible de vous en rendre compte.

Je peux dire ce que je vous dis là. Il y a des lettres de rappel. Il y a des courriers. Il y a le chevelu du DC3. Il y a toute la stratégie que nous avons mise en place pour retrouver cet avion américain qui était venu chez nous.

Si vous saviez le temps que nous avons passé, moi et mon équipe, pour le retrouver... Mais je ne suis pas censé faire un compte rendu des actions à la DIRAP. La DIRAP m'envoie des informations. Je les traite. Je les traite

directement avec les clubs basés, avec les pilotes, mais je ne peux pas faire un compte rendu de mon action auprès de la DIRAP.

Sachez simplement, après vous me croyez ou pas, que nous traitons ces affaires. Elles ont été traitées. Elles ont fait l'objet de nombreuses discussions. Par exemple, on a retrouvé ce pilote sur Oakland et il fera l'objet d'un courrier. Nous le recevrons peut-être, si nous arrivons à le faire venir. C'est une société anglaise, un pilote anglais. C'est très compliqué, mais nous ferons le nécessaire.

Là où cela me gêne beaucoup, c'est que je ne peux pas vous faire un compte rendu des enquêtes que je mène. C'est la seule raison pour laquelle vous avez sans doute le sentiment que nous ne faisons rien, ce qui est totalement faux et j'insiste beaucoup. Nous avons beaucoup travaillé avec nos faibles moyens par rapport aux demandes que vous nous faites.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- À ce moment-là, il faut définir la façon dont vous pouvez nous donner des informations. On ne demande pas à avoir une information et une réponse à la DIRAP. On est dans le processus tel qu'on l'a défini ensemble. Vous nous avez demandé de vous donner des éléments de réclamation. On a dit que l'on allait voir comment vous alliez arriver à les traiter. On a actuellement un site Territorial. Si on a la possibilité d'avoir sur ce site le fait qu'une réclamation a été faite à telle date, que vous avez remarqué qu'il n'y avait pas de problème particulier ou qu'il y avait effectivement un problème et que vous avez agi en conséquence, cela nous suffit. Quelque part, on sait que derrière, il s'est passé quelque chose.

À partir du moment où on dit aux gens d'appeler un numéro et de donner des réclamations, si les gens se disent que de toute façon, ils n'ont pas de réponse, qu'ils ne savent pas ce qui passe, mais qu'ils voient toujours des avions passer au-dessus du village et qu'ils trouvent cela tout à fait anormal, il faut comprendre la situation des riverains. Il y a ensuite un manque de confiance globalement dans la chaîne de travail dont vous faites partie et dont on fait partie. Si un travail est réalisé, il faut trouver le moyen d'avoir suffisamment de transparence de façon à bien montrer aux gens que l'on fait quelque chose par rapport à la situation qui est repérée.

On ne demande pas encore une information de la DIRAP. On n'a pas de raison particulière de recevoir plus d'informations que le commun des mortels. On a un site Territorial ; on peut peut-être l'utiliser.

M. VELLA (DSAC Nord).- En vous précisant qu'un pilote était passé en commission, j'ai enfreint une règle déontologique. Je n'aurais pas dû vous le dire. J'ai besoin que vous me croyiez. Nous travaillons dans le sens de l'environnement et de la nécessité pédagogique. Et quand la pédagogie ne marche pas, il faut passer à une phase de

sanction. Mais nous sommes là en face d'actes individuels qui nécessitent un minimum de confidentialité.

Lorsque vous me donnez une immatriculation et que nous trouvons un pilote, nous ne pouvons pas écrire et vous expliquer pourquoi et comment. Il y a un minimum de confidentialité.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On ne demande pas cela.

M. VELLA (DSAC Nord).- C'est un problème de confiance. Est-ce que nous avons travaillé ou pas ? Oui, nous avons travaillé.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On fait 10 ou 15 réclamations. Ce qui serait bien, c'est d'avoir des éléments, de dire que sur les 10 à 15 réclamations, il y en a 12 où il n'y avait rien à voir, auxquelles vous n'avez pas donné de suite, parce qu'il n'y avait pas de problème particulier ; 3 ont donné lieu à telle chose, etc. On reste anonyme. On n'a pas besoin de savoir qui, quoi, comment. De toute façon, cela ne nous sert à rien.

M. CROZAT (DSAC Nord).- C'est ce que l'on appelle le bilan dépersonnalisé qui peut être donné en CCE. Par exemple, sur les repérages du mois d'août, vous avez identifié une quinzaine d'éléments. Sur ces 15, on peut indiquer que 3 actions ont été faites auprès des aéroclubs, etc.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Si ce n'est pas fait, on ne va pas demander aux riverains de sortir des tas de réclamations, de vous arroser de réclamations si on sait que derrière, il ne se passe rien.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Quand je parlais d'un bilan dépersonnalisé, c'était l'objectif.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Ensuite, vous allez en déduire que puisqu'il n'y a pas de réclamation, c'est que les riverains n'ont pas de problématiques, sinon ils en feraient. Donc on tourne en rond. Essayons de mettre un peu de savoir-faire entre nous par rapport à cela. On donne des réclamations. On nous dit que dans certains cas, on a traité le sujet, parce qu'il y avait à traiter le sujet.

M. LE PRÉSIDENT.- Bien, Monsieur CROZAT, vous avez compris que le bilan dépersonnalisé serait attendu à la prochaine CCE.

M. MARCUS (Val d'Oise Environnement).- Tout à l'heure, vous avez fait une comparaison avec l'automobile et je pense que l'on pourrait essayer de la faire d'autant que nous

avons la chance d'avoir la gendarmerie avec nous qui va pouvoir nous éclairer.

Dans le domaine de l'automobile, le véhicule est rattaché à un propriétaire. Si une infraction a été commise, on va l'adresser au propriétaire quitte à ce que le propriétaire la reporte sur le conducteur, mais on a un responsable en dernier recours.

Je vois 2 inconvénients dans la procédure telle qu'elle existe aujourd'hui, ce n'est pas que je sois absolument pour un diktat policier. La première chose, c'est que j'ai été très étonné à chaque fois d'entendre dire que dans un avion privé, on ne savait pas qui était le pilote, on ne savait pas combien il y avait de personnes, on ne connaissait pas leur identité. Je suis très étonné.

Moi, quand je suis arrêté par les gendarmes ou par la police, je m'arrête. S'ils veulent contrôler les papiers, ils les contrôlent et ceux des personnes qui sont dedans aussi et ma voiture a une assurance. Elle est rattachée à une personne. C'est un premier point.

Le deuxième point, je ne voudrais pas faire un cours de marketing, mais quand même, il n'y a que deux types de réclamation : les réclamations fondées et les réclamations non fondées.

Les réclamations fondées renvoient à un service qui aurait dû être rendu et qui ne l'a pas été. On peut éventuellement améliorer le process.

Très souvent, on a des réclamations que l'on considère non fondées. Elles sont non fondées, mais elles correspondent à l'attente d'un client et elles révèlent en fait un défaut de communication dans le service qui a été rendu ou pas, sachant que ne pas rendre un service qui n'a pas été souscrit fait une réclamation non fondée.

Je pense qu'il y a une attente des riverains qui est de dire je porte réclamation, peut-on officiellement m'en accuser réception. Là-dessus, je pense qu'il y a un défaut. Mais le défaut est général. Il est sur Roissy, partout. Accuser réception d'une réclamation, ce serait la moindre des choses.

Ensuite, vous poursuivez votre procédure, c'est tout à fait normal qu'elle soit anonyme. On pourrait imaginer qu'elle soit en 3 étapes et donc, vous informez que vous avez fait la une, la deux ou la trois, peu importe et on vous croira.

La remarque qui vous a été faite, c'est la remarque de non réponse. C'est cette notion-là qu'il faudrait que vous compreniez. Ce serait un progrès dans vos relations de riveraineté.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je ne voudrais pas me répéter 15 fois, mais c'est acté. C'est écrit dans mon transparent. On va faire des bilans dépersonnalisés. On peut revenir 15 fois dessus, mais je l'ai dit, on va le faire. Croyez-nous.

En revanche, il y a une autre chose que je voulais noter. Je voulais remercier la DIRAP qui a noté l'importance du travail qui a été fait sur ces 2 fiches, la fiche GNSS et la fiche réclamation. Vous disiez que c'était la première fois que vous aviez cela. C'était la première fois qu'on le faisait aussi.

Le GNSS, on ne va pas revenir dessus. Cela passe comme une lettre à la Poste partout ; ici, il y a eu besoin de faire cet exercice.

Les réclamations, c'est pareil. Il y en a eu besoin. Dans cette fiche réclamation, on a déjà mis beaucoup d'éléments qui permettent de répondre effectivement à ce que vous avez indiqué sur le fait qu'il y a une incompréhension. Pourquoi j'ai signalé quelque chose et que l'on ne me l'a pas dit ? Il y a des éléments là-dessus. C'est une version 1 de la fiche. Je suis tout à fait prêt à la développer au fur et à mesure lorsque l'on voit qu'il y a beaucoup de réclamations sur le fait que l'avion a survolé une maison, comment cela se fait-il et on met un paragraphe sur les parallaxes, etc.

À telle heure, ce n'était pas possible, vol de nuit, etc. On est tout à fait prêt à en parler, à développer cet outil et je pense que l'on y gagnera tous, à la fois en faisant le bilan dépersonnalisé et l'explication aux riverains de comment cela fonctionne.

J'avais déjà indiqué en Comité permanent que dans ce rôle pédagogique, je comptais bien à ce que les associations aient leur rôle à jouer. Vous avez, parmi vos demandes, beaucoup de personnes qui sont particulièrement sensibilisées à ces sujets, qui posent des questions. Si vous voulez être le relais de cette information de façon privilégiée en CCE pour déminer un certain nombre de sujets, je n'y vois que des avantages.

M. VELLA (DSAC Nord).- J'insiste sur le fait que nous ne pouvons pas mener d'enquête si on n'a pas l'immatriculation, le lieu et l'heure exacte de passage.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- L'immatriculation, c'est le point le plus difficile pour un riverain. J'ai été très rassuré de lire qu'il fallait dire si c'était un avion léger ou un autre.

Sinon, j'avais une dernière remarque et une demande plutôt.

Premièrement, Monsieur CROZAT, vous n'avez pas répondu à ma demande qui était d'avoir les chevelus. Vous pouvez encore y réfléchir bien sûr, mais nous aimerions avoir ces documents dépersonnalisés, commentés comme vous le voulez, mais nous aimerions les avoir.

Le point ensuite, c'est concernant les réclamations. J'ai lu attentivement le document que vous aviez préparé. J'ai bien compris que de toute façon, pour faire en sorte d'instruire un dossier qui pourrait être susceptible de comprendre une infraction et d'entraîner peut-être une sanction, concernant l'aviation légère, c'était très compliqué. Il y a bien la réglementation générale d'octobre 1957, mais nous ne

savons pas s'il y a d'autres textes qui permettent de faire quoi que ce soit. La première demande, c'est, s'il y en a, de nous donner les références des textes.

Le deuxième point : nous avons vu que la réclamation est une chose. On a bien compris que vous allez pouvoir les instruire et répondre aux demandes. Je pense que c'est bien. On a lu aussi que dans certains cas, il fallait être assermenté pour faire un constat. Si j'ai bien compris, c'est la GTA qui peut faire ces constats. J'ai compris que la GTA travaillait en partie sous demande de la DGAC pour décider de faire ou pas des contrôles.

Ma demande concerne un problème récurrent qui est le problème de survol de certains villages et on a parlé en particulier de Courcelles et on peut rester sur celui-là pour simplifier. J'aimerais que l'on puisse définir et demander à la GTA de réaliser des observations sur une longue durée, de ne pas faire des contrôles un peu au hasard et de voir s'il y a possibilité de faire une période de contrôle - je prendrais un mois de contrôle par exemple - de façon à ce que la gendarmerie puisse effectivement constater ce que vivent les riverains. C'est quand même très dommage d'avoir des contrôles inopinés à un moment donné où, pour des raisons de tours de piste, le jour où le contrôle se fait, il n'y a pas la situation que vivent les riverains en permanence. Ce serait une demande. Je ne sais pas comment vous pouvez y accéder.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Je vais laisser la GTA répondre pour ce qui la concerne.

Je vous présente toutes mes excuses de ne pas avoir répondu à votre question de façon assez claire. Pour ce qui concerne les chevelus, ce que j'ai indiqué, c'est la position actuelle de la DGAC de ne pas diffuser ces documents.

Cette position peut changer. Je ne vais pas rentrer dans les détails. Je sais qu'il y a des discussions. Je ne vais pas préjuger de la façon dont elles vont évoluer. Mais à stade, la position de la DGAC est de ne pas diffuser ces documents. C'est un non ferme et définitif à ce stade.

En ce qui concerne les infractions, vous avez raison. Il y a deux choses. L'arrêté de 1957 existe. Il est cité. Il faut savoir que cet arrêté fixe des hauteurs minimales de survol, mais ces hauteurs ne s'appliquent pas pour toutes les manœuvres d'approche et de décollage. Cela veut dire que pour les tours de piste plus les arrivées lointaines et les départs, ces restrictions d'altitude ne s'appliquent pas. C'est le tour de piste plus les approches. Cela constitue une manœuvre.

M. DESLANDES (DIRAP).- Y a-t-il une jurisprudence ou un texte quelque part qui le dise explicitement ?

M. CROZAT (DSAC Nord).- Pas à ma connaissance.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Nous avons vu des textes qui évoquent à un moment donné la possibilité pour un maire de fixer un arrêté ou pas qui interdit les tours de piste autour de son village. Cela existe.

M. CROZAT (DSAC Nord).- Non. Tout est possible, mais ce n'est pas dans le droit.

M. CHOIX (Pdt Hispano-Suiza).- En effet, seul le Ministre peut prendre un arrêté.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- La définition du tour de piste comme le fait que c'est une manœuvre de décollage ou d'atterrissage, on n'a vu cela nulle part. Si cela existe, il faudrait nous le présenter.

M. CROZAT (DSAC Nord).- On en discutera en bilatérale et je vous montrerai l'arrêté de 1957 et la façon dont il est compris par la DGAC.

Le deuxième élément de réponse et je m'arrête ensuite : y a-t-il d'autres textes ? Non. Les textes qu'il peut y avoir pour Orly ou Roissy, ce sont des DPE, des normes environnementales, etc., mais il n'y a pas sur Pontoise d'arrêté ministériel qui permettrait de sanctionner les pilotes. Et je pense que cela a été suffisamment expliqué. On ne peut pas imaginer d'arrêté qui sanctionne le non respect d'un tour de piste de par la logique-même de cette activité.

M. LE PRÉSIDENT.- Messieurs, puisque vous avez été cités et que vous avez préparé non seulement un argument, mais un instrument, je vous donne la parole.

M. DELEBECQUE (GTA).- Je voulais aborder une partie de nos missions pour vous dire que la gendarmerie du transport aérien qui a été créée en 1953, qui va bientôt fêter son soixantième anniversaire, a été versée pour emploi auprès de l'aviation civile. Elle n'est pas missionnée par l'aviation civile. Elle est versée pour emploi.

Nous travaillons pour des demandes précises au profit de l'aviation civile et ces demandes concernent non seulement l'aéronautique, mais aussi la sûreté aéroportuaire qui demande beaucoup de travail. Cela représente 80 % de nos missions.

Nous, gendarmerie du transport aérien, représentons 1 % de la gendarmerie. Nous sommes à peu près 600 actifs avec 400 jeunes gendarmes adjoints. Pour la brigade qui a compétence sur Pontoise, nous sommes 9 sous-officiers et 6 jeunes gendarmes adjoints volontaires pour couvrir le 95, le 93 et la plateforme principale qui est celle du Bourget qui a une activité particulièrement dense, spécifique et sensible.

Pour répondre à une partie de vos questions, nous prenons l'initiative régulièrement de nous rendre sur l'aéroport de Pontoise et ses alentours, y compris à l'intérieur des Communes pour voir si le respect des circuits se fait dans les règles. Il y a des circuits à éviter, des Communes à éviter. Ce ne sont pas des interdictions de survol, mais des Communes à éviter.

Nous le faisons d'autant plus facilement qu'actuellement, nous disposons d'un appareil. Ce sont des jumelles télémétriques. Mon collègue vous présentera rapidement le matériel. C'est quelque chose qui est très précis. Pour les besoins d'une infraction, il faut avoir ces éléments de réponse, parce que visuellement, il n'est pas toujours facile, je le comprends, pour un riverain d'apprécier les distances.

C'est pour cela que cet appareil qui vaut 10 000 € est pour toute une compagnie de gendarmerie. À tour de rôle, on se l'échange, ce qui fait que l'on a aussi des missions d'initiative quand on peut disposer de l'appareil.

On peut vous en faire une présentation. Vous pouvez éventuellement le regarder si cela vous intéresse. Faites attention de ne pas le laisser tomber, cela vaut encore une fois cher.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce serait dommage pour l'efficacité de la répression.

M. BUFFETEAU (GTA).- Je vous présente l'instrument de torture pour les aéroclubs ici présents. Nous sommes avec cet outil l'ami du côté gauche et l'ennemi du côté droit.

Ce sont des jumelles télémétriques. Nous nous plaçons à des endroits bien particuliers soit du tour de piste, soit à proximité de zones urbaines, soit, à l'époque, au point Sierra.

Il faut que nous sachions où nous nous trouvons pour pouvoir nous positionner au niveau géographique et au niveau de l'altitude, de la hauteur.

Avec cette paire de jumelles, on arrive à capter un aéronef d'une taille moyenne comme les petits monomoteurs jusqu'à 1,5 km. Au-delà, on ne peut plus les avoir. Cela va nous donner en instantané la hauteur par rapport à là où nous nous trouvons et également la distance. L'inclinaison sera automatiquement calculée.

Donc à l'instant T, nous pouvons savoir si l'aéronef respecte les règles de circulation aérienne, les hauteurs de survol en fonction de l'endroit où ils sont et en fonction du cas contrôlé.

À l'issue de ce contrôle, nous convoquons le pilote, car contrairement à ce qui a été dit, on retrouve toujours le pilote ou le commandant de bord et nous cherchons à savoir la raison pour laquelle il a effectué sa manœuvre. À l'issue de quoi, nous tirons des conclusions et nous transmettons conjointement au Procureur de la République et à l'aviation

civile nos conclusions. Ce sont eux qui statuent sur la suite à donner.

M. DESLANDES (DIRAP).- Votre PV concerne uniquement l'altitude ?

M. BUFFETEAU (GTA).- Avec ces jumelles, les éléments pris en compte sont la hauteur par rapport au sol et le positionnement.

M. DESLANDES (DIRAP).- D'accord. Donc en fait, ce que vous verbalisez, c'est uniquement l'altitude de l'avion. Qu'il soit en dehors du tour de piste ou pas, cela vous est égal.

M. BUFFETEAU (GTA).- Cela peut être l'un ou l'autre, voire les deux. Cela dépend du cas de figure.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On va vous poser une question précise. Un avion, parce que c'est le cas que l'on vit régulièrement, surtout nos amis de Courcelles ou de Génicourt, qui passe au-dessus de l'église de Courcelles le jour où le maire fait son discours devant le monument aux morts, cet avion passe au-dessus de l'église et vous, vous avez vos jumelles. Vous repérez avec vos jumelles que l'avion est à telle hauteur et qu'il est effectivement au-dessus de l'église.

M. BUFFETEAU (GTA).- Nous constatons effectivement cela. Effectivement, nous relevons l'immatriculation. Effectivement, nous convoquons le pilote, puisque nous l'avons retrouvé. Et effectivement, lors de son audition, le pilote nous décrira sa manœuvre.

S'il était en phase d'atterrissage ou de décollage et des manœuvres qui s'y rattachent, on en tirera des conclusions. S'il fait un vol de transit, on en tirera d'autres conclusions. Tout dépendra de l'audition du pilote, car il faut savoir que la majeure partie des infractions qui sont du domaine judiciaire, ce sont des contraventions. Une contravention n'est pas soumise à un élément moral.

Vous êtes passé devant le radar, il ne va pas vous demander si vous l'avez fait exprès ou pas. Vous êtes sanctionné. Nous, ce que nous faisons en plus, c'est que nous convoquons le pilote pour savoir si ses intentions étaient légitimes ou pas, au vu de quoi, en fonction de la situation, on ne pourra pas refaire toutes les situations, parce que chaque situation est unique, il y aura une infraction ou pas.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- Est-ce que l'on peut avoir un rendez-vous avec vous de manière à voir sur les tours de piste les situations pour lesquelles vous allez dire oui, là, c'est tout à fait anormal ou non, ce n'est pas anormal ?

M. BUFFETEAU (GTA).- Nous viendrons bien volontiers discuter avec vous. On prendra des cas et on en discutera bien volontiers. On expliquera la réglementation et notre travail également, ce que l'on peut faire à 9 sous-officiers. Travailler sur un mois, je veux bien, mais amenez-nous un Algéco et on fera du H24.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- On peut vous loger. Il n'y a pas de problème.

M. BUFFETEAU (GTA).- Votre demande est un peu excessive, mais on fera du mieux que l'on peut.

M. BATARD (DIRAP).- Je voulais juste demander une précision concernant les manœuvres qui s'y rattachent. Vous avez le décollage, c'est clair. On comprend bien que l'avion ne peut pas être à 300 m s'il est en train de décoller ou s'il est en train d'atterrir.

Quelles sont les manœuvres qui s'y rattachent qui sont vraiment probantes ?

M. BUFFETEAU (GTA).- Je veux bien vous apporter un maximum de renseignements ultérieurement. Si on commence maintenant, cela nous prendrait du temps, parce que cela impliquerait d'aborder une partie de la réglementation, etc.

M. BATARD (DIRAP).- Je vais m'inscrire à l'aéroclub.

M. DESLANDES (DIRAP).- Juste au sujet de la réglementation, vous vous basez bien sur l'arrêté de 1957 ?

M. BUFFETEAU (GTA).- C'est effectivement l'un de nos outils de travail pour ce qui concerne les hauteurs de survol. Pour ce qui concerne la manière d'utiliser un aérodrome, il y a l'arrêté de 1992. Et il y a plusieurs autres arrêtés, pour ce qui concerne la manière de remplir un carnet de bord par exemple, etc.

L'arrêté de 1957 traite lui des hauteurs de survol.

M. DESLANDES (DIRAP).- C'est ce que vous regardez avec vos jumelles télémétriques ?

M. BUFFETEAU (GTA).- Pas seulement. On traite également de la manière dont sont abordés les aérodromes (arrêté de 1992) avec ces jumelles. Mais, je suis à votre disposition pour toute demande d'information supplémentaire, suite à cette réunion.

M. BUTEUX (Pdt DIRAP).- C'est ma demande pour bien comprendre de manière à pouvoir ensuite expliquer aux

riverains ce que fait la GTA et dans quels cas on considère ce qui est normal ou pas.

M. BUFFETEAU (GTA).- Je suis à votre disposition.

M. LE PRÉSIDENT.- Merci. En dehors de ces échanges bilatéraux sur les aviatrices néo-zélandaises ou l'art et la manière d'appréhender une situation avec des jumelles, y a-t-il d'autres questions diverses ?

S'il n'y en a pas, je vous remercie. On peut considérer que nous avons avancé et que maintenant il reste à faire vivre un certain nombre des instruments. On vous en a présenté tout à l'heure plusieurs. Je pense notamment à cette carte pédagogique ou à la fiche relative à la gestion des réclamations.

Par ailleurs, comme cela a été dit tout à l'heure, cela fera l'objet d'un suivi, d'une évolution en tant que de besoin et une information dépersonnalisée sera donnée sur les conséquences individuelles des réclamations que vous aurez portées.

Il me reste à vous remercier. Nous avons passé ensemble un certain temps. Cela le méritait. Nous serons appelés à nous réunir encore un certain nombre de fois en visant à ce que, sur un moyen terme, le débat soit tellement fluide que les séances suivantes durent moins longtemps.

Merci et bon retour !

La séance est levée à 21 heures.

Le secrétaire général

Jean-Noël CHAVANNE

000