

## **ORDRE DU JOUR**

1/ Approbation du compte rendu de la réunion du 26 juin 2002 .....	3
2/ Tableau de suivi des décisions .....	6
3/ Information sur l'accident du 3 décembre 2002 .....	14
4/ Recensement des équipements de silencieux d'échappement .....	47
5/ Point sur les attributions des subventions liées aux équipements de silencieux .....	47
6/ Expérimentation d'un nouveau tour de piste .....	59
7/ Point sur la station de mesure de bruit .....	25
8/ Signature de la Charte de qualité.....	70
9/ "La nuit la plus courte" .....	71
10/ Questions diverses .....	74

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

*2003*

**Mercredi 26 février 2003**

*La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de  
M. Bernard FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise)*

**M. LE PRESIDENT.**- Je tiens tout d'abord à vous remercier de votre participation à cette réunion. Je souhaitais que nous puissions faire un point, en formation un petit peu plus restreinte, sur les différentes actions qui ont été conduites concernant l'aéroport. Vous avez pu voir que nous avons un programme qui est relativement chargé qui porte sur des thèmes qui concernent à la fois les équipements de la plate-forme - les équipements des appareils, M. CHOIX pourra nous parler de l'évolution qui s'est faite, me semble-t-il, dans les conditions satisfaisantes malgré certains problèmes techniques qui ont pu apparaître - et aussi tous les domaines qui ont trait à la gestion de l'aéroport, à la gestion des circuits et aux expérimentations des tours de piste.

Je salue aujourd'hui la venue de M. MICHAL qui, auprès d'Aéroports de Paris, est le chef du service de l'aviation générale. M. MICHAL participera désormais à nos réunions.

On fera également le point sur les équipements périphériques, je pense notamment aux mesures de bruit, une présentation sera faite par Aéroports de Paris sur cette question.

*(M. le Président indique précisément l'ordre du jour de la réunion)*

Je vous propose qu'on boucle cette réunion, si possible, en deux heures ou deux heures et demi, ce qui me paraît raisonnable. Notre réunion permettra aussi de préparer la commission consultative que le préfet fixera prochainement dans le courant de ce premier semestre.

Dans un premier temps, s'il n'y a pas d'observation préalable, je vous propose de passer au premier point de l'ordre du jour.

### **1 – Approbation du compte rendu de la réunion du 26 juin 2002.**

**M. LE PRESIDENT.-** Avez-vous des observations sur ce compte rendu que vous ne nous auriez pas déjà fait passer ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).-** J'ai deux observations, Monsieur le Président.

La première concerne la façon dont le compte rendu est établi : après les corrections éventuelles, le compte rendu est-il rétabli dans sa forme de façon à alimenter le dossier et non pas rester sur des termes qui ne sont parfois pas ceux qui ont été dits ?

**M. LE PRESIDENT.-** Vous avez fait passer des observations ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).-** Oui, j'avais fait un courrier en date du 7 mai.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il eu une reprise dans le compte rendu final ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Il n'y a pas eu de compte rendu final.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez eu un premier compte rendu avec les observations. De toute façon je suis tout à fait ouvert à ce que les observations soient reprises dans le compte rendu. Cela étant, il ne s'agit pas pour nous de reprendre la totalité du compte rendu. Il s'agit de savoir s'il y a un élément dans le compte rendu qui vous paraît contradictoire avec ce qui a été dit, autrement dit : est-ce qu'il y a une erreur dans le compte rendu ? Cela ne peut pas être l'occasion d'une nouvelle expression, il faut qu'on soit bien clair, ni d'une reprise générale de ce compte rendu.

S'il y a erreur, vous nous refaites passer votre observation.

**M. LORIOT (ADP).**- Votre observation porte sur le compte rendu in extenso ou sur le compte rendu succinct ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Sur le succinct, et nous avons demandé dans ce même courrier à avoir la transcription intégrale qui était paraît-il disponible sur le papier.

**M. LE PRESIDENT.**- Le compte rendu in extenso, c'est un archivage, et le compte rendu succinct, c'est le document de travail dont nous sommes convenus entre nous pour qu'il y ait un élément sur lequel on puisse se référer en ce qui concerne

les décisions. Donc si ce compte rendu succinct vous convient, on peut l'adopter. Si maintenant il y a dans ce compte rendu des observations qui sont vraiment contradictoires avec ce qui a été écrit, à ce moment on le modifiera.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Une question sur la fréquence des réunions. Une réunion était prévue en septembre, elle a été différée en novembre, et maintenant on ne se réunit qu'aujourd'hui. Qu'est-ce qui explique cela ?

**M. LE PRESIDENT.**- Il était important d'avoir la finalisation de certaines actions qui avaient été engagées, je pense notamment aux équipements concernant les silencieux. Il y avait d'autres opérations qui avaient été engagées sur les tours de piste. Compte tenu des emplois du temps respectifs, je crois qu'il était préférable que l'on se réunisse dès l'instant où certaines actions étaient finalisées et d'attendre un petit peu plus.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Le deuxième point que je souhaitais évoquer concerne le SDAURIF. A notre réunion de mars, on avait dit qu'il y avait quelque chose à l'étude et que vous renseigneriez le groupe de travail sur l'état d'avancement d'un projet qui serait au niveau régional, bien sûr, et qui concernerait la plate-forme. Est-ce que vous avez des renseignements à ce propos ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je dois dire que je n'ai pas approfondi la question. Je n'ai pas de retour sur ce point particulier. Mais je le renote.

**M. BRUN (ADP).**- Monsieur le sous-préfet, sur ce point, Aéroports de Paris n'a pas d'information quant à la remise en cause de la plate-forme ou de la fonction qui lui a été assignée au SDAU de 1995.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, cette dernière n'interviendra pas avant 2004. Il a été dit que les travaux de révision seraient engagés en 2004.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous avez sans doute là une information objective, effectivement ce n'est pas un sujet sur lequel il y a eu une réflexion d'engagée.

Je vous propose de regarder le tableau de suivi qu'on a remis à jour.

## **2/ Tableau de suivi des décisions.**

**M. LE PRESIDENT.**- Je rappelle que c'est un tableau demandé par l'ensemble de la commission pour que l'on puisse avoir un mémo des affaires qui ont été traitées et de leur état d'avancement. C'est un tableau de marche très général et ensuite on examinera, bien sûr, chacun des éléments.

Tout d'abord, on avait une mesure technique de recensement des appareils équipables.

Ensuite, on a les demandes de subventions qui avaient été adressées à l'Etat, à ADP et puis également au Conseil Général, avec des modalités et des organisations de subventions différentes qui sont stipulées dans le document.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Excusez moi, est-ce que cela veut dire que l'enveloppe, prévue au départ pour 31 avions, a été redimensionnée pour 18 avions ? Ou au contraire, est-ce qu'il reste toujours de l'argent disponible ?

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a eu une reconduction des enveloppes disponibles. Cela a même été d'ailleurs un problème qui n'a pas été trop facile à gérer sur le plan administratif compte tenu du principe de l'annualité budgétaire. On a toujours des problèmes pour reconduire.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- On n'était pas loin du million de francs à l'époque.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- En francs, c'est 35 KF multiplié par 31.

**M. LE PRESIDENT.**- La base était celle-là mais sous réserve de facturation et d'une participation à hauteur de 80 % du montant, me semble-t-il.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Que va devenir le solde de cet argent qui est public ?

**M. LE PRESIDENT.**- Il est uniquement prévu en utilisation, il est réservé auprès des financeurs dans le cadre du programme, mais on ne peut pas évidemment l'engager sur d'autres programmes, pour ce qui concerne l'Etat c'est parfaitement clair, il en va de même, j'imagine, pour ADP. Si ce n'est pas consommé, c'est reversé...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je pensais à des hélices multipales.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est un autre projet, mais les fonds tels que sont sur le fonds budgétaire ne sont utilisables que pour cette action.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Et donc ils seront perdus ?

**M. LE PRESIDENT.**- Ils ne sont pas perdus, à partir du moment où l'argent n'est pas utilisé, il est utilisé ailleurs. Pour des raisons de rationalisation, on ne peut pas conserver des fonds non utilisés. A ce moment là, on a simplement une nouvelle décision à prendre, il n'y a ni perte ni gain dans une opération comme celle-ci.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je dis cela parce qu'on pourrait inciter les autres aéro-clubs de la plate-forme.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce n'est pas du tout sûr. On a obtenu un effort de financement qui était tout à fait conséquent en ce qui concerne les trois partenaires qui étaient impliqués et il n'est pas du tout certain que ce soit identique sur d'autres opérations. Il faudrait que vous soyez très prudents dans le conseil.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Il y a un budget pour 31 avions, actuellement on voit qu'on ne va en équiper que 18, s'il y avait



un autre aéro-club sur Pontoise qui puisse équiper une dizaine d'avions, est-ce que l'enveloppe permettrait de financer des silencieux sur ce nombre d'avions jusqu'à 31 ?

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous retourne la question : s'il y a d'autres partenaires qui se manifestent dans le cadre de cette action, dans ce cas il y a d'autres partenaires qui se manifestent avec les critères que l'on avait définis, s'il n'y en a pas, les fonds ne seront évidemment pas utilisés.

Ensuite, nous avons eu le dépôt de dossiers de THOMSON. Pour HISPANO SUIZA, on a le recensement, les équipements sont réalisés sur 12 Cessna, on en reparlera tout à l'heure.

Les procédures d'homologation : elles ont été obtenues, mais c'est en cours pour le 152, puisque les 152 ne sont pas encore totalement équipés.

L'arrêté concernant la restriction d'usage : il a été pris comme cela avait été envisagé, avec les modalités de discussions que nous avons eues avec Hispano Suiza, en tant que représentant des usagers de la plate-forme.

Les signatures de convention entre l'association des usagers et ADP pour le versement de la subvention : c'est actuellement en cours.

L'élaboration du tableau de suivi : le voilà.

Envoi des comptes rendus sous un délai d'un mois : je crois qu'on a dû le tenir d'après les éléments dont je dispose.

Les observations des membres déposées sous un délai de 15 jours : c'est ce que l'on avait demandé, il y a en fait un retour relativement rapide.

La rédaction et la transmission des comptes rendus succincts : c'était la création de ce compte rendu succinct.

Les consultations des comptes rendus en sous-préfecture : il peut y avoir consultation du document général, c'était sur cette décision qu'on s'était arrêté.

Communication des décisions de la DGAC : cela a été transmis.

Une information sur "la nuit la plus courte" : nous verrons ce point tout à l'heure dans l'ordre du jour.

Les nouveaux circuits de piste : nous avons fait des nouveaux essais qui ont été réalisés le 30 novembre 2001, le 12 avril 2002 et 25 juin 2002. On aura un compte rendu sur ce problème.

En ce qui concerne la Charte de qualité, on devait intégrer les dispositions concernant les tours de piste, mais je crois qu'il fallait déjà que l'on ait une vision générale des tours de piste.

Prendre contact avec les non signataires : Aéro-Academy a cessé son activité ; M. KROTOFF, vous nous aviez fait part du problème de l'article 10.

Le respect des tours de piste : on est dans la même problématique.

Les vols de nuit entre 22 heures et 7 heures : pas de vol de nuit constaté sur le début de l'année. On pourrait faire un point sur le milieu de l'année, s'il y en a eu.

L'installation de la station de mesure de bruit : on aura une présentation.

La diffusion d'une note technique par ADP qui a été remise au CCE le 3 juin.

La consultation de l'ACNUSA pour avis sur les techniques retenues : j'ai un point d'interrogation.

Le PNR pourrait participer au financement d'une seconde station mobile : je ne sais pas si une décision a été prise à ce sujet, je n'ai pas d'information particulière.

Voilà pour le tableau. Si vous en êtes d'accord, on continuera de le suivre de cette façon-là, dans son caractère de mémo succinct.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Une remarque, Monsieur le sous-préfet. Lors du dernier compte rendu, on avait évoqué une chose à laquelle tenait en particulier M. GIROUD : pour avoir un réel contact entre les riverains et la tour de contrôle, il était prévu de réfléchir à la mise en place d'un système de répondeur téléphonique ou autre qui recueille l'ensemble des données car on nous a fait remarquer à plusieurs reprises que les gens ne pouvaient pas être en permanence au téléphone à répondre aux demandes des riverains.

Je crois que ce serait bien de le mettre sur le tableau de suivi.

**M. LE PRESIDENT.**- C'était un système sur lequel il fallait réfléchir parce qu'on ne pouvait pas envisager que les responsables de la tour au niveau opérationnel soient accessibles directement à tous les riverains. Je comprends bien qu'au point de vue de la gestion fonctionnelle, cela peut paraître difficile.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Il me semble que M. BLIN nous avait dit qu'il y avait un enregistrement des plaintes des riverains.

**M. BLIN (Directeur Aérodrodrome).**- Vous parlez d'un enregistreur, vous appelez un samedi ou un dimanche et vous laissez un message, c'est cela ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Oui, de manière que les plaintes soient enregistrées et puissent être ressorties.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est le principe du répondeur. C'est quelque chose qui peut être noté.

**M. BLIN (Directeur Aérodrodrome).**- Que les communiqués soient enregistrés, c'est une chose. Lorsque vous appelez la tour, tout est enregistré..

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'était ça, ma question : quand on appelle la tour tout est enregistré ?

**M. BLIN (Directeur Aérodrodrome).**- Oui, si vous avez un interlocuteur, ce que vous dites est enregistré.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce n'est pas cela qui est demandé..

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il faut expliquer, sinon personne ne va comprendre. Tout ce qui passe à la tour, que ce soit les communications radio avec les avions ou les communications téléphoniques, est enregistré sur des bandes que l'on garde 48 heures, je crois ?

**M. MICHAL (ADP).**- Non, un mois.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Ceci correspond à des objectifs de sécurité, s'il y a une enquête à la suite d'un accident ou d'une infraction ou d'une réclamation. C'est en quelque sorte une boîte noire qui prend non seulement les communications radios mais aussi les communications téléphoniques. Dès qu'il y a une communication à la tour, c'est forcément enregistré, mais ce n'est pas enregistré pour être traité systématiquement au jour le jour, c'est traité en cas d'incident.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Alors comment peut-on faire pour enregistrer et traiter par la suite ?

**M. LE PRESIDENT.**- L'explication que vous donnez, Monsieur CHOIX, est claire.

Le souhait des riverains, c'est un investissement qui ne me paraît pas majeur pour ADP, est d'avoir un répondeur classique qui permette à toute personne de laisser un message. A charge pour M. BLIN et ses équipes de l'exploiter par la suite. Ce qui peut être d'ailleurs une indication intéressante si effectivement il y a des comportements aéronautiques qui ne sont pas conformes à ce que l'on attend notamment dans le cadre de la Charte.

Donc, on note ce point sur le tableau de bord puisque comme cela ce sera un des éléments auxquels on pourra donner suite.

Je vous propose de donner quelques indications sur l'accident qui s'est produit le 3 décembre, avec cette réserve qu'aujourd'hui, je parle sous le contrôle d'Aéroports de Paris,

l'enquête qui est faite habituellement par les services de la DGAC n'est pas close. On n'a donc pas la possibilité de donner une information officielle sur les causes mais dire simplement que les conditions générales sont celles dont vous avez obtenu communication en partie par voie de presse.

### **3/ Information sur l'accident du 3 décembre 2002.**

**M. LE PRESIDENT.**- L'accident s'est déroulé le 3 décembre. Il a concerné un aéronef qui était de l'association Hispano Suiza, piloté par un pilote qui avait l'ensemble des qualifications pour ce type de vol et qui pratiquait un entraînement d'ailleurs assez régulier dans le cadre du club.

Sur les données réglementaires et de compétence technique, il n'apparaît pas qu'il y ait dans l'immédiat d'éléments, c'est l'enquête qui le dira.

Sur les circonstances, plusieurs choses ont pu être dites, mais ce qui est constant, c'est que l'appareil s'est présenté pour un accès à la piste et a été amené à faire une manoeuvre de dégagement pour nouvelle présentation et que c'est au cours de cette manoeuvre de dégagement que l'accident s'est produit.

C'est peut-être un peu succinct. Monsieur BLIN, vous pouvez peut-être confirmer puisque vous avez eu la charge ensuite de participer à l'enquête, et M. CHOIX pourra aussi ajouter quelque chose.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Le document qui vous a été remis en copie est le seul dont on soit capable de vous donner aujourd'hui. C'est le Bureau Enquête Accident qui a l'habitude de donner ce genre d'information.

Il y a enquête encore aujourd'hui. Une enquête administrative qui est faite par le Bureau Enquête Accident qui est un organisme qui est au Bourget et par la brigade de gendarmerie de Roissy. Et aujourd'hui, nous sommes encore auditionnés comme témoins. Donc, on ne peut rien vous dire de plus que ce qui est marqué sur ce document qui est relativement succinct mais qui relate grosso modo ce qui s'est passé cette journée-là.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a donc deux enquêtes en cours ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il y a l'enquête administrative faite par le Bureau Enquête Accident, c'est l'enquête Direction Générale de l'Aviation Civile, qui est normale puisqu'elle est faite pour le moindre incident.

Et il y a une enquête de la GTA, la gendarmerie du Transport Aérien, et il y a une enquête judiciaire pour laquelle le Procureur de la République a désigné un expert.

On aura la réponse des trois enquêtes dans quatre cinq ans. Nous, pour ce qu'on en sait, on n'a pas de souci majeur puisque les choses paraissent, a priori, très claires et de toutes les informations que l'on a eues jusqu'à présent, rien ne nous laisse penser que l'on a découvert ou trouvé quoi que ce soit.

Nous de notre côté, on a bien regardé parce qu'un accident grave doit servir pour l'avenir à corriger ce genre de problème.

Pour que les gens non initiés comprennent mieux, il y avait un avion qui était sur la piste, donc l'autre avion ne pouvait pas se poser sur l'avion qui était en train de rouler et au lieu de remettre les gaz et de refaire un grand tour, il a voulu faire une manœuvre de retardement, un 360, c'est-à-dire faire

un petit rond. Cela s'est fait à 20 mètres du grillage à l'entrée de l'aéroport, en plein milieu des champs, pas au-dessus des villages. Il était quasiment en train de se poser, il était dans une position extrêmement ralentie. Tout était sorti, c'est-à-dire tout ce qui ralentit et freine l'avion était déjà dehors. Dans ces cas-là, il faut être à plat et garder sa vitesse pour ne pas avoir de problème sinon on décroche et on tombe. C'est ce qui s'est passé.

C'est une des raisons pour laquelle on est très hostile à des atterrissages ou des décollages qui soient désaxés par rapport à la piste. Comme on disait : "vous n'avez qu'à faire un décollage, et puis prendre 20 ou 30 degrés". Nous n'aimons pas cela car nous voulons éviter ce genre d'incident. Ce qui ne veut pas dire que quand c'est fait à une vitesse correcte, on ne puisse pas le faire mais c'est un peu cette idée-là.

Voilà ce qui s'est passé à notre connaissance. Quant au sérieux, c'est un pilote reconnu comme sérieux, c'était le commandant de l'aérodrome des Mureaux, un pilote de 52 ans. C'est le cas de figure qui ne devrait pas arriver. On ne peut pas dire que c'était quelqu'un de farfelu.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je voudrais juste ajouter le point de vue des riverains.

Les riverains n'ont pas voulu en rajouter parce que, quand il y a mort d'homme, on comprend la douleur du monde de l'aviation mais je crois que cela concerne un peu tout le monde.

La question que l'on s'est posée est : est-ce qu'il y a danger pour les villages ? Est-ce qu'il ne faut pas se poser la question de la restriction du nombre d'avions en vols simultanément sur un même circuit ?



**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- En l'occurrence, c'est le mauvais exemple parce qu'en dehors de l'avion qui était en roulage, il n'y avait aucun autre avion qui était dans le circuit de piste à ce moment-là. Il était tout seul, donc il aurait très bien pu faire un grand tour.

Je vous rappelle que c'est une configuration dans laquelle tout est sorti, l'avion est ralenti au maximum, c'est une configuration que l'on n'a pas à trois kilomètres quand on survole les villages, on est alors à des vitesses normales où on peut faire des évolutions sans le moindre danger, sans cela plus personne ne pourrait faire de l'avion. Là, on est en finale, c'est-à-dire que l'on est à 50 mètres de la piste et à 30 mètres de haut.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Ce qui est important pour tout le monde, c'est de savoir quelle est l'action corrective. Qu'est-ce qu'on va mettre en place pour que cela ne se reproduise plus ? C'est surtout cela le problème.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Théoriquement, c'est une manœuvre qui ne devrait pas exister, quand tout est sorti, on ne fait pas un 360. Un 360 de retardement se fait quand on a toute sa puissance, toute sa vitesse, et là il n'y a aucun problème, on peut en faire comme on veut. C'est une manœuvre qui ne se fait pas en finale mais beaucoup plus tôt dans l'opération.

Il faut rappeler à nos pilotes d'éviter cela, si besoin était parce que c'est quelque chose de basique. Et nous avons demandé à la Direction de l'Aviation Civile de voir si cette manoeuvre-là ne devrait pas être interdite systématiquement. C'est le pilote qui a demandé à la faire et la tour lui a donné l'autorisation. Considérer que c'est une configuration que l'on

ne peut pas faire, même administrativement, la raison l'interdit, mais qu'il soit bien indiqué qu'on ne peut pas faire de configuration à partir du moment où le pilote est en short finale, et s'il ne peut pas se poser, il remet les gaz et refait un tour complet. C'est une demande qu'on a déjà déposée auprès de l'Aviation civile pour modifier un règlement.

**M. LE PRESIDENT.**- Je voudrais simplement dire qu'il ne faut peut-être pas trop partir dans ce type de débat parce qu'on n'a pas le résultat officiel de l'enquête. Pour l'aéro-club, il est tout à fait normal que vous preniez cette initiative sur un constat qui a pu être fait. Ceci étant, pour nous, le propos c'était de vous communiquer une information sur les causes les plus apparentes et vous avez effectivement apporté d'autres éléments plus précis. Les suites seront de toute façon au regard de l'enquête.

**M. BLIN (Directeur Aérodrome).**- C'est justement la mission du Bureau Enquête Accident que de tirer les enseignements des accidents et de faire des recommandations.

**M. LE PRESIDENT.**- Cela permet aussi de mieux éclairer la distinction entre les deux enquêtes. Simplement je préciserai que l'enquête de gendarmerie est faite systématiquement sous l'autorité du Procureur de la République lorsqu'il y a mort violente, que ce soit dans le cadre d'un accident de voiture ou d'avion, et que la gendarmerie des transports aériens travaille également sous l'autorité du Procureur de la République et apporte une vision différente.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Mme le Procureur a désigné un expert qui n'est pas de la gendarmerie, qui est tout à fait extérieur.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans le cadre d'une enquête judiciaire, le parquet est parfaitement habilité à désigner un expert qui n'est pas lié par une autorité hiérarchique militaire ou de gendarmerie.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Le BEA fait état en 2002 de 13 accidents à Lognes, de 4 à Cormeilles et de 2 à Toussus. Est-ce qu'on peut être mis au courant des incidents graves, sans qu'il y ait eu mort d'homme forcément ? Je crois qu'il y a eu d'autres incidents récemment : sur Montgeroult, on a vu un avion avec une aile en feu récemment.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Non, s'il y a eu des choses, ce sont des pneus qui ont éclaté, mais je crois que c'est à Pontoise.

**M. MICHAL (ADP).**- Je ne sais pas s'il y a eu des choses à Pontoise, on peut faire un point à la prochaine CCE.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Si on éclate un pneu à l'atterrissage, c'est sur le site du BEA. Il est hors de question qu'on perde notre temps à communiquer sur ce genre d'incidents.

A partir du moment où on a demandé une priorité à l'atterrissage pour une raison ou pour une autre, cela fait partie des incidents, le BEA les relève. Si vous parlez de pneus éclatés où il a fallu bloquer la piste pendant une demi-heure pour aller

rechercher un pneu sur place, forcément il y en a, c'est comme les accrochages sur le bord de la route ou les éraflures sur les ailes des voitures. Mais d'incidents graves, à ma connaissance, il n'y en a pas eu.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Non, on regardera.

**M. LE PRESIDENT.**- Je pense, pour ma part, qu'il faut rester sur une communication officielle. Si on a un bilan qui est diffusé chaque année par le BEA sur les accidents, très bien, mais je dois dire que je serais évidemment réservé sur une information qui serait systématiquement faite qui viendrait alourdir les choses et sans intérêt majeur lorsqu'il s'agit d'accidents matériels.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'est un indicateur intéressant.

**M. LE PRESIDENT.**- L'indicateur est intéressant à la fin de l'année mais pas une information comme vous le demandez qui serait une information systématique qui vous serait destinée dès l'instant où il y aurait un incident matériel. Ce n'est pas le cas pour la route actuellement, à ma connaissance, on ne diffuse pas une information sur tous les accidents matériels qui ont lieu sur la RN 14. Il faut rester dans des procédures qui soient exploitables.

Par contre, s'il existe un accident majeur important, je ne vois aucune objection à ce moment-là qu'on recherche un processus d'information qui serait donnée par voie de presse.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Nous n'avions pas eu d'accident mortel, ou même avec des blessés, depuis 1978, cela veut dire que cela fait 24 ans que nous n'avions pas eu d'accident à Pontoise, je parle de l'aéro-club Hispano-Suiza, ce qui fait 160.000 à 180.000 heures.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je crois qu'il y a eu un avion qui s'est détruit dans les arbres suite à une panne d'essence.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je vous parle d'accident avec des blessés. Je n'ai pas eu de blessés ou de morts depuis 1978. En 1978, il y a eu un blessé et un mort, d'ailleurs il y a eu un procès mais pour d'autres raisons, c'était un accident qui s'était passé aussi sur le terrain. Sinon il y a eu des accidents, des avions qui se sont posés dans les champs, à gauche ou à droite, les pilotes ont été passés en conseil et virés du club et ils sont passés à la commission de discipline du personnel navigant.

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

**M. BUTEUX (DIRAP).**- On peut retenir la proposition d'avoir l'information en CCE ?

**M. CHOIX (Hispano-Suiza).**- Vous pouvez regarder sur Internet.

**M. MICHAL (ADP).**- On s'est posé la question aux précédentes CCE, en particulier dans les Yvelines, mais limitée

à l'activité de l'aérodrome, il ne s'agit pas de polémiquer. Cela permettait de faire un petit bilan.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Parce que sur Internet, Monsieur CHOIX, vous avez la liste des 303 accidents qui ont lieu en France avec 44 morts et 60 blessés, donc après on retrouve Pontoise-Cormeilles...

**M. LE PRESIDENT.**- Attendez, on parle de quoi ?

On parle aujourd'hui d'une demande que vous formulez pour avoir une information sur les accidents. Vous nous dites déjà que vous les avez sur Internet, c'est déjà un point. On vous propose également, lors de nos réunions, de faire un point sur les incidents qui ont pu éventuellement survenir et, d'autre part, en ce qui concerne la comparaison avec d'autres aéroports puisque c'est cela qui vous préoccupe, afin de considérer cela comme un indicateur, chaque année on aura les résultats qui seront publiés par le BEA.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- En tant que responsables d'association, les gens nous posent aussi des questions, par exemple : pourquoi la barrière en face de la piste a-t-elle été défoncée au mois de novembre, pourquoi à l'école de Montgeroult 30 gamins ont vu un avion en feu ? Nous, on vous répercute les questions, après on explique ou on n'explique pas.

**M. LE PRESIDENT.**- Si vous avez des questions particulières, dans ce cas...

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Le grillage défoncé, c'est une voiture sur la nationale qui est sortie !

**M. LE PRESIDENT.-** S'il vous plait ! Je crois qu'il ne faut pas dériver d'un côté ou de l'autre.

Vous n'avez pas légitimité, ainsi que les riverains de l'aéroport, d'être en surveillance perpétuelle de l'aéroport et de demander des explications dès l'instant où il y a un petit changement apparent dans n'importe quoi, que ce soit le grillage ou autre chose, car dans ce cas-là, je vous invite aussi à avoir la même vigilance sur les accidents de circulation routière. Il ne s'agit pas de créer une focalisation qui soit permanente sur le fonctionnement de l'aéroport.

Je ne suis absolument pas prêt à prendre un relais quelconque sur ce genre de positionnement psychologique vis-à-vis de l'aéroport. On est sur un aéroport qui fonctionne dans des conditions tout à fait convenables, normales, on a des organismes responsables et qui sont là pour le faire fonctionner.

Et quand effectivement, il y a une information classique à donner sur le nombre d'accidents, bien sûr, mais cela doit être une information qui soit aussi en rapport avec les importances des événements qui sont demandés.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Je rappelle qu'on a signé une charte et qu'il y a un ou deux articles qui imposent...

**M. LE PRESIDENT.-** Excusez-moi, je ne crois pas que l'on doit être à la recherche de n'importe quelle question qui peut être posée sur l'aéroport, certainement pas. Et sur ce plan-là, je serai extrêmement déterminé.

Par contre, sur une information générale et sur une information sur des faits qui sont tout à fait significatifs, bien

évidemment, on vous tiendra informés, d'ailleurs on vous en donne la preuve aujourd'hui, il n'y a pas de réticence.

**M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).**- Dans le cas que vous venez d'exposer, il y a eu apparemment dialogue avec la tour de contrôle. Dans ces conditions, est-ce qu'on peut considérer que c'était une demande d'autorisation d'effectuer la manoeuvre et dans ce cas-là, face à une situation d'accident, est-ce que la tour de contrôle a une marge de manoeuvre et peut prendre des initiatives ?

**M. LE PRESIDENT.**- La question que vous posez est celle sur laquelle travaillent les enquêteurs, avec ensuite les dispositions qui pourraient être prises en fonction justement des auditions, des observations qui ont été faites. Donc, c'est une question qui peut vous paraître légitime mais aujourd'hui personne ici n'est habilité à vous donner une réponse.

**M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).**- Je la pose dans un cadre général justement. Face à une situation de crise ou de catastrophe éventuelle, est-ce que la tour de contrôle a une certaine initiative, peut interdire une manoeuvre ?

**M. LE PRESIDENT.**- La tour de contrôle n'agira que dans le cadre d'un certain nombre de directives et de circulaires d'instruction générale. La question que vous posez est celle que chacun se pose, mais vous aurez la réponse au travers des dispositions qui seront prises et des modifications qui seront peut-être apportées mais, aujourd'hui, personne n'est en mesure de pouvoir vous la donner.



**M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).**- Je peux faire un commentaire là-dessus. Le pilote est maître à bord, donc s'il demande à faire un 360 degrés, il aura l'accord de la tour de contrôle si cela ne gêne pas les autres. Actuellement, il n'y a pas de raison que la tour de contrôle lui refuse un 360°, à partir du moment où il n'interfère pas avec d'autres avions.

**M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).**- D'accord.

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

Nous passons à la présentation concernant les équipements de bruit.

#### **7/ Point sur la station de mesure de bruit.**

**M. SOCHARD (ADP).**- Il nous a été demandé de mettre en place une station de mesure de bruit des avions dans l'environnement de l'aérodrome de Pontoise.

Nous avons recherché un site de mesure que nous avons trouvé sur la commune de Courcelles-sur-Viosnes. C'est un site intéressant qui se trouve sous l'axe des départs et des arrivées de la piste 05-23, c'est-à-dire nord-est sud-ouest de l'aérodrome, c'est un axe fréquenté. Notre station est ce point rouge que vous apercevez sur le document. Donc, c'est un point de mesure qui se trouve au plus près de la source sonore des aéronefs.

Pourquoi avoir choisi ce point particulièrement, plutôt qu'un point en centre-ville ?

Parce que nous avons une station de mesure du bruit qui est automatique et, comme son nom l'indique, cette station

prend en compte automatiquement tous les types de bruit, y compris ceux qui n'appartiennent pas au trafic aéronautique. Donc, si on l'avait placée en ville, on aurait eu certainement dans les résultats des bruits du trafic routier et de voisinage divers.

Courcelles-sur-Viosnes se trouve exactement dans l'enclos de la Compagnie des Eaux, ce qui a nécessité une petite installation. Nous avons eu plusieurs rencontres avec la Compagnie des Eaux de façon à obtenir son accord.

Ce site avait l'avantage d'être isolé vis-à-vis des bruits locaux et d'avoir l'électricité à proximité ainsi que le téléphone. On a passé une convention avec la Compagnie des Eaux pour obtenir leur accord et être installé convenablement pour une période de plusieurs mois.

Nous avons un mât fixé sur une des façades du bâtiment de la Compagnie des Eaux. Au sommet de ce mât se trouve le microphone de mesure et dans l'armoire fixée sur la façade tout le matériel de mesure de bruit, ainsi que le modem de transmission puisque cette station est reliée directement au laboratoire qui se trouve à Orly.

Cette station fonctionne automatiquement, 24 heures sur 24.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Elle fonctionne depuis quand ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Depuis le mois de juin 2002.

Nous mesurons tous les bruits et cela se traduit par des choses comme celles-ci (*M. Sochard montre un document avec les courbes de bruit*). Donc la métrologie du bruit se fait convenablement puisque les émergences sont des survols

d'aéronefs. Donc par rapport au bruit résiduel, le bruit de fond, on constate des émergences de plusieurs dizaines de décibels. Ce qui nous permet de faire une bonne mesure de bruit.

Que dire de ces résultats ? Qu'en conclure ?

Comme vous le savez, la gêne ne se mesure pas scientifiquement. On peut simplement estimer la nuisance, en l'occurrence les survols d'aéronefs. Mais on ne peut pas dire qu'un niveau sonore de 70 décibels est gênant ou pas gênant, j'imagine qu'il peut gêner certaines personnes, mais ce qui est plus intéressant, plutôt que de corrélérer des niveaux sonores avec un indice de gêne, c'est de mesurer l'évolution de l'impact sonore sur le site, ce qui nécessite des mesures en continu pendant des périodes longues de plusieurs mois.

C'est le type de mesure que nous effectuons dans l'environnement proche de l'aérodrome de Toussus-le-Noble avec une station de mesure identique qui fonctionne H 24 pendant plusieurs mois. Nous faisons un bilan annuel de nos résultats. En fait, nous mesurons une dose de bruit, nous mesurons l'évolution de la dose de bruit en fonction de l'évolution du trafic en nombre de mouvements et en typologie.

Ces résultats peuvent se présenter sous différentes formes.

J'ai pris deux journées qui ont été dépouillées manuellement de façon à avoir tous les niveaux sonores : une journée face à l'est et une journée face à l'ouest.

Sur ces deux graphiques sont représentés sur l'axe des x les niveaux sonores classés par classe de 1 dB(A). C'est une unité physique qui prend en compte la sensibilité de l'oreille, elle est utilisée dans tous les domaines de l'acoustique en France et dans le monde. Nous avons compté tous les niveaux sonores par classe de dB(A) et cela donne une distribution statistique plus ou moins gaussienne, ce qui nous permet

d'apprécier la répartition des bruits les plus émergents. Ceci est fait à la fois pour le décollage et pour l'atterrissage. Cela représente une journée de mesure simplement. Nous avons quand même 128 événements mesurés sur la journée. Cette opération doit se faire mensuellement et annuellement pour mesurer l'évolution.

Nous ne sommes pas en ville mais si on mesure une évolution sonore sur un terrain neutre, comme celui de la commune de Courcelles-sur-Viosnes, dans les champs, toute évolution à cet endroit-là, en toute logique, devrait être la même un peu plus loin en ville. Ce n'est pas tant la valeur absolue qui nous intéresse mais plutôt l'évolution des niveaux sonores en tant que dose de bruit.

La valeur absolue, en moyenne, nous avons des niveaux de l'ordre de 70 dB(A), c'est intéressant mais ce n'est pas suffisant. Ce qui est plus important, c'est de voir dans quelques mois les résultats, en plus ou en moins.

Nous faisons une pesée de la flotte qui emprunte l'aérodrome de Pontoise.

**M. LE PRESIDENT.**- Votre graphique, tel qu'il est présenté, pourriez-vous nous apporter quelques précisions : on a 20 %, 18 %... en abscisse on a 55, 56, 57, c'est quoi ? Que représentent les barres bleues ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Les barres bleues représentent le pourcentage de niveaux sonores maximaux que nous avons recueillis dans la classe de 70 dB(A), c'est-à-dire qu'il y a 15,6 % des niveaux sonores qui ont été mesurés à 70 dB(A). Les niveaux maximaux, ce sont les pointes que vous voyez, les niveaux sonores de crête de chaque passage.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Que prévoit l'OACI comme niveau de bruit des avions en décollage ?

**M. SOCHARD (ADP).**- En matière aéronautique, il n'y a pas de norme OACI, il n'y a pas de seuil à ne pas dépasser. Tous les aéronefs sont certifiés acoustiquement au niveau de l'OACI ou de la FAA pour certains, les mesurages se font selon une méthode normative, c'est-à-dire qu'il y a des conditions de vent, de température et d'utilisation des aéronefs connues ainsi que des points de mesure dont la position est normalisée.

Tous les avions qui ont réussi à passer ce test acoustique, cela s'appelle une certification, reçoivent un certificat de limitation de nuisance, ce qui leur permet d'être commercialisés par une compagnie.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Ils ont un certificat pour toute leur vie, il n'y a plus de contrôle après du bruit ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Si ! Il faut savoir que les avions sont certifiés selon trois chapitres : 1, 2 et 3, le chapitre 3 recensant les avions les moins bruyants, le chapitre 1, les avions les plus bruyants, a disparu depuis fort longtemps, les avions chapitre 2 ont été retirés de la circulation en France depuis avril 2002. Il ne reste plus aujourd'hui que...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- ... les avions les plus bruyants du chapitre 3 qui vont être retirés aussi.

**M. SOCHARD (ADP).**- Les avions les plus bruyants du chapitre 3 sont limités dans leur utilisation.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je note comme commentaire sur les pics qu'on s'aperçoit que toutes les quinze minutes, il y a quand même 6 ou 7 événements sonores, ce qui fait un avion toutes les deux minutes, ce qui peut expliquer un ronronnement permanent dont se plaignent les riverains.

**M. SOCHARD (ADP).**- Entre deux pics, on descend entre 35 et 40 décibels...

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Vous avez quand même un événement sonore toutes les deux minutes !

**M. LE PRESIDENT.**- Laissez répondre M. SOCHARD, tout de même !

**M. SOCHARD (ADP).**- Tout dépend des périodes. Je note qu'entre 17 heures 25 et 17 heures 40, par exemple, je n'en ai pas. Tout dépend des conditions atmosphériques. On fait du pilotage d'école quand il fait beau, c'est dans ces périodes qu'il y a une recrudescence éventuelle du nombre de mouvements.

**M. PATTO (Maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- Vous parliez d'atterrissages et de décollages, mais ce document ne représente que les atterrissages.

**M. SOCHARD (ADP).**- Celui-ci ne représente que les atterrissages.

**M. LE PRESIDENT.**- On a les décollages également.

**M. SOCHARD (ADP).**- On a les décollages ici.

**M. LE PRESIDENT.**- Il y a deux éléments, puisque là c'est une valeur absolue qui ne nous donne pas bien sûr la fréquence.

On peut en conclure qu'à l'atterrissage la zone 60 - 61 est la plus représentée puisqu'elle se situe à 19 %. Les zones les plus bruyantes relativement, à l'atterrissage, c'est 82 – 83, ce doit être un passage particulier.

En ce qui concerne le décollage, on a plutôt une zone de bruit qui se situe autour de 68 – 72.

**M. SOCHARD (ADP).**- Absolument.

**M. LE PRESIDENT.**- On a quand même des seuils légaux sur les problème de tapage, Monsieur LE NOAN.

**M. LE NOAN (Pref. Val d'Oise).**- En matière d'infrastructure routière, également. Je laisse les techniciens apprécier. En valeur absolue, c'est vrai que 70 décibels, c'est relativement élevé. Je ne suis pas acousticien, mais il me semble que la perception de l'oreille double tous les 3 décibels. Effectivement, quand on est à 70 et si on arrive à 67, on baisse le bruit de moitié, à ce niveau là, c'est important.

J'ai une question à poser : que représente le pic de 82 – 83 qui est un niveau de bruit important ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Ce sont vraisemblablement des bimoteurs.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Vous avez l'heure de passage, de toute façon ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Oui.

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillierie).**- Ce ne serait pas le Concorde ?

**M. LEBRUN (DIRAP).**- On peut savoir quel est l'avion qui a fait 80 - 82 décibels quand même.

**M. LE PRESIDENT.**- Le deuxième graphique est certainement plus intéressant que celui-ci parce que, si je comprends bien, il nous donne le niveau de bruit, l'heure de passage – ce qui correspond bien à votre souci - et effectivement si on a des passages à 82-83, on doit facilement savoir quel est l'appareil qui est passé.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Est-ce que le 22 août était un jour d'activité moyenne ? C'est un choix que vous avez fait comme cela ?

**M. SOCHARD (ADP).**- C'est un choix.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Oui, je crois que c'était nous...

**M. SOCHARD (ADP).**- Ce sont des exemples.



**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- On a pris deux journées entières où les deux pistes avaient été utilisées. Il y a le mois de juin et le 22 août. C'est moi qui ai fait le recensement des vols, on a pris les vols un par un, et on a essayé effectivement de mettre des heures sur chaque vol.

**M. SOCHARD (ADP).**- En fait ces deux graphiques sont tout à fait complémentaires. Là, c'est la journée du 22 juin, bien sûr elle est incomplète, je n'ai présenté que 3 heures. Et à partir de tous ces documents, on compte tous les niveaux sonores, on les classe en classe de 1 dB(A), ce qui donne cette répartition statistique qui nous permet d'apprécier le bruit moyen correspondant au survol des aéronefs.

**M. LEBRUN (DIRAP).**- Monsieur le sous-préfet, je ne voudrais pas mourir idiot, est-ce que ces documents sont "top secret" ou est-ce qu'on peut les faire circuler ?

**M. LE PRÉSIDENT.**- Le matériel ne nous appartient pas, c'est à Aéroports de Paris.

**M. GUIARD (Maire de Boissy-l'Aillerie).**- J'ai une question à soulever : j'ai été sur le terrain, on n'est pas très loin de la ligne ferroviaire, donc on peut penser que dans ce bruit, il doit y avoir les passages de train.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Il doit y avoir une reconnaissance audio ?

**M. LE PRESIDENT.**- Non.

**M. SOCHARD (ADP).**- L'objet de ces mesures n'est pas tant de reconnaître un type de relief particulier que de mesurer l'évolution du bruit. On peut dire d'une façon quasi certaine que la majorité des pics qui sont sur ce trafic sont issus du trafic aérien. Donc statistiquement, on peut éventuellement admettre quelques anomalies de mesurage mais je ne pense pas que les trains à cet endroit-là puissent intervenir. Ce n'est pas des signatures de trains mais typiquement des signatures d'aéronefs de survol à basse altitude.

**M. LE PRESIDENT.**- Quelle est la différence entre les deux signatures ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Une signature d'aéronef donne cela, c'est un passage relativement court. (*M. SOCHARD fait un dessin*). Le train, lui, va faire une espèce de palier car il génère un bruit de roulement relativement élevé mais tant que le train n'est pas passé, on aura cette espèce de palier horizontal.

**M. LE PRESIDENT.**- D'autres questions sur le bruit ?

Vous étiez en train de vous concerter sur la publication et la mise à disposition, je crois.

**M. LORIOT (ADP).**- Au niveau des principes, si nous faisons des mesures de bruit, c'est bien pour les diffuser, sinon cela ne sert à rien. Par contre, on compte sur chacun pour en faire l'utilisation qui va bien.

On est dans une situation pour l'instant provisoire puisqu'on n'a pas un bilan de cette station, on n'a qu'une petite partie.

La deuxième observation à prendre en compte, c'est que c'est un bruit à un endroit donné, là où est le sonomètre. On ne va pas en conclure que c'est 70 décibels ailleurs. C'est, à un endroit donné, le bruit enregistré.

A partir du moment où l'on aura ces données-là, il est clair que les bruits enregistrés et les documents qui seront remis seront libres d'utilisation et on laisse le soin à chacun d'entre vous d'en faire bon usage.

**M. LE PRESIDENT.**- Il faut peut-être trouver un mode de communication qui soit raisonnable.

**M. BRUN (ADP).**- Je voudrais préciser un point. Comme l'a indiqué Jacques LORIOT, si on fait des mesures, c'est pour les communiquer, sinon l'intérêt est relativement limité.

Ces mesures, compte tenu de la plate-forme de Pontoise, sont des mesures à communiquer sur une durée suffisamment longue. Habituellement, on fait une étude sur une année. Globalement, on peut comparer l'évolution du bruit de la plate-forme sur une durée annuelle.

Comparer l'évolution de la plate-forme, jour après jour, cela n'a pas forcément de sens parce que la fréquentation est différente en fonction des conditions atmosphériques.

Pour une publication, on peut vous proposer d'établir un bilan annuel avec une configuration globale de la plate-forme. Prendre un mois donné, par exemple le mois de novembre, il n'y a pas eu beaucoup d'événements mais

beaucoup de pluie en contrepartie. A contrario, d'autres mois, on aura beaucoup plus d'évènements.

Un document sorti de son contexte va forcément être biaisé dans son interprétation.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Cela nous permet quand même de voir si 80 % du trafic n'est pas concentré le week-end et si on ne peut pas prévoir des mesures d'étalement.

**M. BRUN (ADP).**- C'est bien ce que je vous dis, il faut le voir sur un an.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- Sur une saison, un an cela me paraît beaucoup.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous proposerai de caler cette publication avec les rencontres de la commission consultative de l'environnement et peut-être avoir malgré tout un rythme semestriel en terme de communication à l'occasion de nos réunions de comité de suivi parce que cela vous donnerait la possibilité de faire des commentaires. Je ne crois pas que l'on puisse diffuser ce type de document si on ne fait pas un commentaire, cela me paraîtrait un peu hasardeux, à chacun après d'en conclure puisqu'il aura les documents de base, mais cela me paraît quand même important qu'il y ait ce commentaire avec les documents. Vous pourriez peut-être adopter, à ce moment-là, un rythme semestriel ?

**M. BRUN (ADP).**- Oui, on peut faire un bilan semestriel.

**M. LE PRESIDENT.**- Annuel, cela me paraît un peu long, mais semestriel ce serait préférable.

**M. BRUN (ADP).**- Je vous proposais une périodicité annuelle car l'usage des plates-formes est annuel, quand on a des automnes pluvieux, on a moins de fréquentation.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- L'un n'empêche pas l'autre.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous en arrêtez un au mois de juin et un au mois de décembre et on se cale sur cela, si vous en êtes d'accord ?

**M. BRUN (ADP).**- Tout à fait.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- Quand on parle de décibels pour la station de mesure, prenons 75 décibels, sur quel périmètre peut on considérer qu'il y a 75 décibels ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Il faut savoir qu'au niveau sonore, il y a une perte physique de 6 décibels par doublement de distance, à chaque fois que la distance double par rapport à la source sonore, on perd 6 décibels.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Et 6 décibels, c'est beaucoup en perception à l'oreille.

**M. SOCHARD (ADP).**- Oui, c'est énorme, et encore je ne parle que de l'atténuation géométrique, je ne parle pas de l'absorption de l'air. L'absorption de l'air à des distances faibles a peu d'incidence mais quand on commence à être relativement loin, à plusieurs centaines de mètres, cela commence à être un peu plus sensible.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- Il faudrait peut-être nous donner quelques exemples : combien représente le bruit à 100 mètres, 200 mètres etc. pour avoir une idée ?

**M. SOCHARD (ADP).**- 70 décibels à 100 mètres, à 200 mètres, moins 6 décibels, cela fait 64 décibels.

**M. BRUN (ADP).**- On pourrait peut-être faire une présentation du type de mesure avec quelques exemples lors de la première présentation, pour dire quelles sont les lois physiques qui régissent le bruit et comment cela se perçoit quand on s'éloigne de la station de mesure.

**M. PATTO (Courcelles-sur-Viosne).**- Très bien, comme cela on suivra mieux l'évolution.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- On pourrait voir aussi les habitations par rapport au point d'enregistrement. Les premières habitations sont où ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Elles ne sont pas très loin, à 300 mètres environ.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- C'est là où il faut appliquer le coefficient de réduction.

**M. SOCHARD (ADP).**- La réduction est de 6 dB(A) par rapport à la distance mais l'avion n'est pas au sol, il est déjà en hauteur, mais à quelle hauteur est-il ? Il est peut-être à 200 mètres ou 300 mètres, ce qui fait que si on s'éloigne de 200 ou 300 mètres en côté, on ne va pas forcément doubler la distance. Cela devient un peu plus compliqué, la distance, c'est l'hypoténuse du triangle rectangle.

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous une idée de la hauteur moyenne des avions au-dessus de la balise ?

**M. MICHAL (ADP).**- A l'atterrissage on peut le déterminer parce qu'ils sont sensés être sur le même plan mais au décollage, cela dépend des performances de l'aéronef, c'est variable.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Cette station est un investissement important d'ADP, ce qui nous intéresse, nous en tant que riverains, c'est le prolongement qui va être donné à l'interprétation de ces mesures. Je crois qu'il faut qu'il y ait un travail entre la tour de contrôle et ces pics de bruit et qu'on puisse faire la relation et détecter au final les avions les plus bruyants. C'est le but, c'est de dire : à partir de 70 décibels, cela devient anormal. C'est un peu cela la finalité : c'est de détecter

les avions les plus bruyants et comprendre pourquoi. Sinon l'étude restera une belle étude, mais c'est tout.

**M. LE PRESIDENT.**- Pour l'instant, on n'a pas les éléments. Dès l'instant où l'on aura un document de bilan sur six mois, on verra peut-être ce qu'il est possible d'exploiter et de mesurer parce que c'est quand même une mesure qui est assez générale, malgré tout.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Ce n'est pas ce que disait M. Blin. Il disait qu'en fonction des horaires, il pouvait reconstituer les avions. Il me semble avoir compris cela.

**M. BLIN.**- On a travaillé avec M.SOCHARD et on lui a transmis un certain nombre d'éléments pour étalonner son matériel, absolument.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans l'hypothèse où il y a un pic important, c'est à cela que je pense.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- M. BLIN a dit tout à l'heure qu'il pouvait faire la relation.

**M. LE PRESIDENT.**- Mais il peut y avoir aussi des pratiques de fonctionnement qui fassent que globalement on ait une amélioration de la nuisance sonore.

**M. MICHAL (ADP).**- Je crois qu'il faut revenir au début de l'exposé de M. SOCHARD. L'important, c'est d'abord de définir un état zéro et se servir de cet indicateur annuel pour



déterminer une hausse ou une baisse de la nuisance globale. Là, vous êtes en train de parler d'une analyse plus fine, aéronef par aéronef, où en cherchant bien, vous allez simplement arriver à retrouver ce que l'on a sur les certificats de limitation de nuisance des avions. Il n'y a pas sur les avions légers de méthodes d'exploitation très différentes qui réduiraient ou augmenteraient le bruit. Vous allez classer les avions par bruit.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Sauf que le bruit est mesuré sur un avion au moment de la certification, mais dix ans après, il n'y a plus de mesure de bruit sur l'avion.

**M. MICHAL (ADP).**- Ce n'est certainement pas l'objectif de cette station que de réaliser ce type de mesure. M. Sochard a bien expliqué les conditions de mesure pour les certifications. Si vous cherchez exactement à remonter au type d'avion...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- On cherche à réduire la nuisance.

**M. MICHAL (ADP).**- Oui, je comprendrais bien, mais je crois qu'on va tous déployer beaucoup de temps pour simplement reclasser des avions en fonction de leur nuisance sonore et retomber sur ce que donnent déjà les certificats de limitation de nuisance. On l'a fait à Orly et Roissy avec les stations de mesure de bruit, en l'espace de deux mois d'utilisation du premier système qui était SONATE, on savait qu'un 737, ou un A320, en finale faisait un bruit de x décibels, c'est immuable.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Vous comparez des gros porteurs avec une activité d'aviation légère pour laquelle on n'a rien fait !

**M. MICHAL (ADP).**- Je parle à type égal et motorisation égale, les avions à type et motorisation équivalents ont une signature de bruit relativement constante. On peut regarder pour se faire une idée mais je crois qu'il faut revenir à l'usage initial de cette station qui est d'avoir un indice global.

**M. LE PRESIDENT.**- On se cale sur cette publication semestrielle, d'accord ? *(les membres sont d'accord)*

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Indépendamment de cela, je souhaiterais avoir une copie des documents qui ont été présentés ici, de manière que nous puissions réfléchir à la façon dont on aimerait les exploiter. On en avait parlé la dernière fois, est-ce qu'on peut compter les émergences etc. Comme on voit qu'on a un certain nombre d'informations, on aurait peut-être des demandes particulières.

**M. LE PRESIDENT.**- *(s'adressant à Aéroports de Paris)*  
Vous voyez quelle est la possibilité de communication.

**M. BRUN (ADP).**- Je crois qu'on pourrait joindre au compte rendu ces documents-là qui représentent une journée. Mais encore une fois ce sont des documents partiels. Il faut être prudent dans l'interprétation. Ce sont des documents qu'on a l'habitude de joindre aussi bien sur les grands aéroports que sur les aérodromes d'aviation légère.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce que j'ai compris, c'est que vous souhaitiez avoir la totalité des mesures sur 365 jours au final, c'est peut-être un peu compliqué. Il faudrait clarifier, qu'est-ce que vous souhaitez ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Nous souhaitons simplement les documents qui nous ont été présentés. Ce serait intéressant de nous en donner une copie de manière à ce qu'on puisse voir ce qu'on peut en faire, quelles informations en ressortent.

**M. LE PRESIDENT.**- Simplement sur ces documents-là ?

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Simplement ceux-là pour réfléchir et se faire une idée.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce sera peut-être plus significatif quand vous aurez quelque chose sur six mois.

**M. MICHAL (ADP).**- Aujourd'hui, nous avons des données brutes. Je suis un peu inquiet quand j'entends dire 70 dB(A) c'est acceptable ou pas acceptable. Aujourd'hui, nous n'avons rien. Aujourd'hui, une station a été mise à un endroit où il était fort opportun de la mettre, si nous l'avions mise beaucoup plus près, nous aurions enregistré d'autres niveaux de bruit. (*brouhahas*)

**M. LE PRESIDENT.**- S'il vous plaît, il faut qu'on progresse dans notre réunion.

**M. DOMY (PNR du Vexin Français).**- On va arriver dans une période bientôt où on va avoir tous les avions en délestage du Bourget puisqu'il y a le Salon du Bourget tous les deux ans et cette année on va encore les avoir avec des zones de bruit importantes. Est-ce qu'on pourrait travailler avant ? Est-ce qu'on pourrait donner des consignes particulières pour limiter le bruit un peu de tout ce trafic qu'on va avoir en surnombre pendant quinze jours ? Tous les avions qu'on va avoir pendant deux semaines vont générer une gêne assez importante dans les villages limitrophes. Au PNR, on s'y intéresse.

**M. LORIOT (ADP).**- Je crois qu'il faut dissocier les deux questions.

**M. DOMY (PNR du Vexin Français).**- Oui, je dissocie, Monsieur.

**M. LORIOT (ADP).**- Les arrivées spécifiques au Bourget sur une période spécifique qui arrive une fois tous les deux ans sont traitées dans les conditions spécifiques de cette période-là.

**M. DOMY (PNR Vexin Français).**- Je suis d'accord.

**M. LORIOT (ADP).**- On aura d'ailleurs l'occasion d'en enregistrer les niveaux sonores puisqu'on a une station de mesure de bruit.

Sur la façon dont on diffuse les informations enregistrées sur des stations de mesure vis-à-vis des communes qui nous demandent des campagnes de mesure. Ce sont des campagnes qui durent plusieurs mois, ce qui sera le cas ici.

On donne une information au bout de la durée de la campagne qui peut être de trois mois, de six mois etc. C'est un document qu'on ne donne pas "sec". M. SOCHARD est là pour, préalablement à l'élaboration de ce dossier, donner tous les éléments qui permettent de le comprendre. Donner des éléments secs sans donner les justifications de ces éléments-là n'est pas bon car ils risquent d'être interprétés de façon éventuellement erronée.

Je demande et je souhaite qu'à partir du moment où l'on donne des informations, celles-ci soient accompagnées de tous les éléments qui permettent de les interpréter et de les comprendre.

Ce qui a été préalablement décidé, à savoir des résultats tous les six mois me paraît être une bonne période, d'une part sur la durée de la mesure et, d'autre part, sur les interprétations qu'on peut faire des mesures effectuées. Donner des éléments disparates sur des documents qui ne sont pas explicités me paraît être également dangereux.

Je souhaiterais rester sur ce sujet sur un document établi par Aéroports de Paris dans ces conditions, cadré et donné à l'ensemble.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Et commenté avec les conditions de la journée, c'est-à-dire éventuellement la météo, le vent etc.

**M. LORiot (ADP).**- Dans ce type de document, on met des exemples de journée caractéristiques comme celle-là, c'est joint avec, en tant qu'illustration du document de base.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce qu'on peut retenir également de la question que vous posiez sur le Salon du Bourget... il a lieu à quelle date ?

**M. LORiot (ADP).**- En juin.

**M. LE PRESIDENT.**- On peut considérer que dans la mesure où l'on aura une commission consultative de l'environnement, puisqu'on doit réunir la commission consultative probablement fin avril, ce pourrait être l'occasion de pouvoir anticiper, en quelque sorte, sur les six mois pour donner une information commentée au début et puis peut-être également d'avoir une réponse à votre question sur la période qui va être la période sensible où il y aura nécessairement des trafics qui seront liés à l'organisation du Salon.

Très bien. Y a-t-il d'autres questions ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Oui, j'en ai une qui est évoquée depuis plus de vingt ans, c'est le survol des avions de Roissy. Il y a des survols très bas en ce moment, on en a eu un à sept heures moins le quart du matin au-dessus des villages, à croire que l'avion était en perdition tellement il faisait de bruit. Est-ce que cette station est sensible au survol des avions de Roissy ?

**M. SOCHARD (ADP).**- Oui, tout à fait, c'est toujours le problème des mesures de bruit en automatique où il faut toujours essayer de discriminer au mieux les éléments qui ne nous intéressent pas. Tous ces pics relativement fins sont les signatures d'avions appartenant à Pontoise.

Par contre, ce que vous apercevez-là, sont des signatures un peu différentes qui peuvent appartenir au trafic de Roissy.

Le principe de la discrimination est de fixer un seuil à partir duquel on prend en compte l'événement supposé d'origine aéronautique. Tout ce qui est en dessous du seuil, on voit très bien que ce sont des éléments de Roissy, n'est pas pris en compte et tout ce qui est au-dessus est pris en compte. Il n'empêche qu'il peut arriver qu'il y ait des avions de Roissy qui soient cumulés avec des avions de Pontoise mais les niveaux sonores des avions de Pontoise sont quand même plus importants que ceux de Roissy .

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**-  
Sauf le matin de bonne heure.

**M. LE PRESIDENT.**- Si vous le voulez bien, on passe au quatrième point de l'ordre du jour qui concerne les silencieux et tout ce qui se décline à parti des silencieux, notamment des subventions et de la façon dont elles sont organisées aujourd'hui.

#### **4/ Recensement des équipements de silencieux d'échappement**

#### **5/ Point sur les attributions des subventions liées aux équipements de silencieux.**

**M. LE PRESIDENT.**- Je vais faire un point très général et je vous demanderai de le poursuivre.

A l'heure actuelle, selon les informations que nous avons recoupées, sur les 2 appareils de THOMSON, il y en a un

qui est en cours d'équipement, c'est un choix qui avait été fait sur un matériel allemand qui, semble-t-il, présenterait quelques difficultés puisqu'un avion a été immobilisé pendant un mois et demi; et le second appareil sera équipé lorsque la solution technique sera trouvée sur le premier appareil.

Pour Hispano Suiza, 12 appareils ont été équipés- je parle sous votre contrôle, Monsieur CHOIX - qui sont des Cessna 150. Il reste les Cessna 152 pour lesquels on est en cours de réalisation technique et, je pense, d'homologation, mais en ce qui concerne l'homologation, il semblerait que l'on n'ait pas eu de problème immédiat.

Voilà, je vous laisse la parole pour le commentaire.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je ne vais pas pouvoir m'empêcher de commenter la position de la DIRAP qui avait voulu, dans cette même réunion...

**M. LE PRESIDENT.**- Oui, mais enfin l'objectif est quand même de progresser.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je rappelle qu'à la dernière réunion du comité, la DIRAP avait dit qu'on "faisait exprès de choisir un constructeur français", Chabard, tout cela "pour faire perdre du temps", "pourquoi on ne prenait pas Gomolzig, que la solution existait, que c'était très bien etc.

Voilà où on en est : nos pauvres camarades de l'aéro-club THOMSON ont suivi les conseils de la DIRAP, ils sont dans des difficultés noires, ce n'est toujours pas fait. J'ai pris Chabard, je m'en porte plutôt mieux, et j'espère que la DIRAP va me féliciter puisque nous avons tenu les délais en ce qui concerne les Cessa 150, les 100 CV : tous ceux qui sont en ligne



sont équipés, j'en ai deux en entretien, ils sortiront de leur gros entretien équipés, ils ne volent pas en ce moment. Tous nos avions 150 en ligne sont tous équipés.

**M. BUTEUX (DIRAP).**- Les 12 appareils, c'est cela ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- 10 sur 12, et pour les deux autres en entretien, les fixations sont déjà montées. Tous ceux qui sont en ligne de vol sont équipés ou seront équipés.

En ce qui concerne les 152, l'Aviation Civile nous a posé des problèmes car l'Aviation civile a inventé de nouvelles normes de certification de ces silencieux alors qu'on avait déjà envoyé des avions pour faire des essais et des calibrages etc.

Résultat pratique : ils nous ont dit : "Non, maintenant ce sont des nouvelles normes, il faut tout refaire !". En plus, il y avait des vacances, cela prenait trois mois.

Nous avons obtenu la reconnaissance que les travaux avaient déjà été faits suivant les anciennes normes de certification et on a obtenu une certification, mais il a fallu s'engager pour que les 152, qui ont un silencieux assez voisin, peu à peu, seront avec la nouvelle certification. Il faut que Chabord achète du nouveau matériel, des ordinateurs qui peuvent prendre certaines mesures, notamment de température en tête de cylindre, etc.

Donc pour le 152, parce que l'administration a changé ses normes, cela met un certain temps de vérification. J'ai demandé à Chabord qu'il nous fasse une situation exacte, voilà la dernière situation concernant les 152 qu'il m'a faxée hier.

On peut donc espérer avoir les 152 équipés au mois de mai ou juin, et depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les 152 ne volent plus entre midi et 14 heures les week-ends.

On a pris un engagement. Peu importe de savoir si matériellement on était dans l'impossibilité de les équiper, on a bloqué les 152 en tour de piste entre midi et 14 heures le week-end. Alors qu'on n'en peut mais ! Et si on avait pris des Gomolzig, je ne sais pas quand on aurait pu les équiper.

**M. LE PRESIDENT.**- On vous donne acte du choix. On ne boudera pas notre plaisir, si cela marche !

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- En ce qui concerne les coûts, maintenant que les premiers sont montés, on sait combien va coûter l'opération : on en est à 95.768,45 euros, pour ceux qui parlent encore en francs cela fait 628.200 F, soit 10 % de plus que ce qui était prévu initialement.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- C'est pour les 12 cette somme ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Non, pour les 16 avions. Maintenant que je sais le coût de montage, il n'y a plus de surprise. Je n'aurais pas pu faire la même chose, il y a deux mois, mais aujourd'hui je peux anticiper sur les 4 derniers avions, car je connais les montages, les coûts, et qu'il n'y a pas d'aller et retour parce que tous les essais sont faits avec un 152 qui est basé à Albertville, à côté de l'usine de fabrication et qu'on n'a plus besoin de démonter les avions, de les porter, de les amener sur les camions etc. Tout cela a coûté plus cher que le pot.

Ramené au silencieux, on est à 5.985 euros, soit 39.263 F.

Je vous ai envoyé le détail, mais je vous le redonne.

**M. LE PRESIDENT.**- Le coût par silencieux est de combien dites-vous ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- On est presque à 40.000 F

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Vous avez fait les demandes de subvention ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- On a fait une demande de subvention à la DIREN, au Conseil Général, et à ADP.

La DIREN prenait 40 %, le Conseil Général prenait 20 %, ADP 20 %, et nous prenions 20 %.

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Quand avez-vous fait la demande ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il y a la demande qui a été faite tout à fait à l'origine, il y a huit ou neuf mois, et puis ensuite il y a le dossier qu'on a pu transmettre avec les factures et les éléments. On ne pouvait pas envoyer le dossier sans facture, cela ne servait à rien. On n'a pu l'envoyer que récemment quand on a fini les derniers pots mais la demande initiale a été faite avant et tous les dossiers ont été envoyés.

**M. LE PRESIDENT.**- Regardez quand même ce point parce que dans le processus administratif, certes vous faites ensuite un dossier sur les factures, mais vous avez également au préalable un dossier qui doit être éligible et une décision qui permette de maintenir les crédits.

Sur ce plan-là, notez-le, il faut regarder et que nous travaillions le sujet ensemble s'il y avait un problème quelconque.

Les financements ont été, pour les trois partenaires, reconduits puisqu'on a passé une année. Mais il faut que vous regardiez bien ce problème de dossier, qu'éventuellement vous nous en parliez en cas de problème particulier.

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Je n'ai pas vu de dossier en commission permanente.

**M. LE PRESIDENT.**- Le problème, c'est qu'on n'a pas de dossier pour l'instant, il n'y a rien de dramatique, mais il faut regarder ce point-là parce qu'il y a une décision de principe, mais ensuite il y a les dossiers.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je sais que j'ai signé tous les dossiers dans lesquels on remettait une photocopie de la charte de qualité...

**M. MEUNIER (DIREN).**- Il y a une chose que je ne comprends pas, la lettre était datée du 10 janvier et on l'a reçue lundi.

**M. LUDET (Hispano-Suiza).**- C'est moi qui l'ai postée à Boissy l'Aillerie.

**M. MEUNIER (DIREN).**- Il manque les factures. Je comptais vous le dire aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT.**- Sur le plan de l'éligibilité administrative, en principe il faut avoir une décision administrative sur le principe du dossier, en fait c'est le devis, et ensuite les factures évidemment pour le paiement.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Maintenant on a quelque chose de plus que le devis. Votre dossier est complet ?

**M. MEUNIER (DIREN).**- Pas tout à fait, il y a d'autres pièces, mais je me rapprocherai de vous.

**M. LE PRESIDENT.**- Il faudra vous rapprocher, avec le Conseil Général aussi. Pour ADP, je ne sais pas ?

**M. MICHAL (ADP).**- On va s'en occuper.

**M. LE PRESIDENT.**- J'attire votre attention sur ce point.

Je viens de regarder la lettre que vous a adressée Chabard. Je ferai une observation sur un point : s'il y a des difficultés en ce qui concerne l'homologation, il me semble qu'on était intervenu la dernière fois sur ce sujet, il ne faut pas attendre d'être au bout des délais d'homologation, il faut nous alerter.

Y a-t-il d'autres observations ?

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je ne vais pas revenir sur les propos de M. CHOIX, je voulais juste saluer l'aboutissement d'une démarche qui dure depuis quelques années.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il faut le marquer au compte rendu, ça !

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Et je remercie les habitants qui, grâce à leurs impôts ont pu subventionner à hauteur de 80 % le montage de ce dispositif.

**M. LE PRESIDENT.**- Ce ne sont pas les habitants, ce sont les contribuables.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Sur le choix de Chabard, sur les choix techniques, ce qui est curieux c'est que les subventions sont quand même apportées par les contribuables, comme vous dites, mais on n'a pas à se prononcer sur le choix, alors que les associations pourraient avoir leur mot à dire.

**M. LE PRESIDENT.**- Non, pas du tout !

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Non !

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Sur le choix de Chabard, j'ai bien noté que c'était des fabricants de pots d'échappement de Formule 1, ce n'est pas tout à fait comparable, parce qu'une Formule 1, c'est fait pour durer 4 heures et on verra bien la longévité des pots par la suite !

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur LEBRUN, le principe sur toutes les subventions, quand on subventionne un projet, il appartient au chef de projet de prendre la responsabilité en tant que maître d'ouvrage. Nous ne sommes pas maîtres d'ouvrage donc nous n'avons pas à interférer dans le choix du fournisseur. C'est un principe absolu, et d'ailleurs si on le faisait au point de vue fonds publics, on aurait quelques problèmes. On ne peut pas venir avec notre fournisseur.

Il ne faut surtout pas entretenir une ambiguïté dans ce domaine, Monsieur LEBRUN, je le dis très clairement. Il est absolument inconcevable dans un fonctionnement public qu'une association représentant les riverains puisse avoir un rôle sur le choix d'un constructeur. On est complètement en dehors des marchés publics.

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Ce n'est pas de la responsabilité des associations, ce sont des choix techniques.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- On a fait le comparatif des différentes choses, des différents prix, des devis, je crois que nous aussi, on peut dire si c'est dans la norme.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Non, je regrette vous n'êtes pas capables, vous n'êtes pas habilités à le faire, vous n'avez pas à vous mêler des choix techniques que j'ai faits.

Moi, par contre, je suis responsable vis-à-vis des pilotes de mon association du choix que j'ai fait, je ne suis pas élu par vous, je suis élu par les membres de mon association. Et je n'ai de comptes à rendre qu'à eux.

Je veux bien rendre des comptes ensuite aux administrations de tutelle et à l'autorité administrative, dans la limite raisonnable qui est la leur, et à côté de cela, je considère tout à fait qu'avec les élus qui sont élus selon des critères démocratiques on peut avoir des discussions. Vous pouvez faire des propositions, on peut vous donner des explications mais enfin, il ne faut pas mélanger les rôles.

Vous voudriez régenter tout ce qui se passe sur ce terrain. Je crois que M. BLIN a de la place dans son bureau, il pourra peut-être vous faire une petite place ! Vous me paraissez encore beaucoup plus compétent puisque vous savez tout sur tout !

**M. LE PRESIDENT.-** Je tenais à le rappeler, sinon on risque de s'engager sur des voies qui sont sans issue.

Je prends, par exemple, la responsabilité civile et pénale qui est prise à la suite du choix de ce type d'appareils, elle est supportée bien évidemment par le maître d'ouvrage, en l'occurrence l'aéro-club.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).-** Et bien évidemment par son Président.

**M. LE PRESIDENT.-** Que l'association de riverains soit amenée à avoir un avis, très bien, mais elle ne peut intervenir dans la décision publique du financeur qui va faire d'ailleurs un financement sur un projet et non pas sur un type de prestataire,



ce qui est complètement exclu, et ensuite c'est au maître d'ouvrage, l'aéro-club, d'obtenir le résultat.

On passe au sujet suivant...

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Excusez moi, mais on a laissé dire des propos inexacts qui dénotent un état d'esprit particulier, à savoir que j'ai choisi Chabard qui ne ferait que des pots de formule 1. Forcément, c'est la fabrication de prestige de cette société, mais elle fait essentiellement des pots de motos par milliers. Il y a autant de pots Chabard que Gomolzig en France qui sont montés à l'heure actuelle.

Cette présentation qui laisse à penser que j'aurais choisi la solution Formule 1, c'est-à-dire la solution délirante qui coûte des milliards de francs, et donc que je jette l'argent par les fenêtres, est une présentation que je trouve détestable. Et quand je dis cela, ce n'est pas de la polémique.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Vous avez bénéficié d'un concours de circonstances favorables au niveau des homologations, d'une situation de déblocage des homologations des dispositifs atténuateurs de bruit...

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- J'ai bénéficié des techniques les plus performantes.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Et d'une meilleure écoute au niveau de l'homologation des produits.

**M. LE PRESIDENT.**- Non, Monsieur LEBRUN, ce n'est pas exact. L'homologation a été faite dans des conditions qui

sont des conditions tout à fait réglementaires et selon des procédures qui n'ont pas été écourtées, simplement on a veillé à ce que la procédure d'homologation ne soit pas retenue pour des raisons à caractère administratif. L'ensemble du processus a été fait dans des conditions tout à fait réglementaires. Je voudrais éviter certains propos.

**M. PATTO (Maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**- Je voulais remercier M. CHOIX pour la rapidité avec laquelle il a pu équiper ses avions. Je vous en remercie parce que vous avez fait preuve de beaucoup de bonne volonté.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Merci, Monsieur, je suis content.

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Comme il est aussi rapide à présenter les factures, et comme la subvention du Conseil Général était caduque en novembre ou décembre 2002, on va veiller à ce qu'il y ait une continuité de procédure de l'opération.

**M. LE PRESIDENT.**- Notre alerte n'était pas neutre !

Si vous le voulez bien, on va passer la parole à M. BLIN pour nous rappeler ce qui a été fait sur les tours de piste et évoquer le deuxième dossier que vous souhaitiez nous présenter.

## **6/ Expérimentation d'un nouveau circuit de piste.**

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Vous nous avez demandé d'expérimenter un circuit de piste qui n'a pas

fonctionné comme nous l'avions espéré puisqu'il faut quand même dix kilomètres de visibilité et un plafond de mille pieds qu'on ne rencontre pas tous les jours à Paris. Du point de vue contrôle, cela a été difficile car nous perdions les avions de vue en phase vent-arrière.

Néanmoins, je le reconnais, on fait amende honorable, on avait dit que l'on recommencerait dans des conditions de trafic significatif, ce qui n'est pas arrivé depuis. On fait amende honorable, mais on relancera. Il faut réunir beaucoup de conditions pour que cela fonctionne. L'année 2002 n'a pas été vraiment propice du point de vue météo. Il faut le vent, la visibilité et le plafond.

**M. GUIARD.**- Quel intérêt cela a-t-il ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Le circuit proposé est la 05-23. Comme la fin de vent arrière est au large d'un village qui s'appelle Dampon (?) très éloigné de la tour à une dizaine de kilomètres, donc il faut des conditions météo bonnes et l'avion est quand même un point noir à l'horizon. On demande à avoir un peu plus de recul sur l'expérimentation, car le circuit de piste à quelques petits défauts, mais surtout on se place en tant que contrôleur. On estime que là-dessus il faut un peu plus de recul. Ce point est extrêmement loin.

Il faut donc des conditions météo qu'on ne rencontre pas tous les jours à Paris.

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur MICHAL, vous nous donnez un commentaire. Puis je donnerai la parole à M. CHOIX.

**M. MICHAL (ADP).**- La difficulté à mettre en oeuvre l'expérimentation montre quand même le peu de circonstances où l'on pourra mettre en oeuvre ce circuit de piste : le fait qu'il faille 10 km de visibilité pour qu'on puisse l'utiliser, cela veut dire que lorsque les conditions vont être inférieures, il sera nécessaire de tourner avec une circuit différent. Cela dit, nous sommes tout à fait disposés à mettre en oeuvre l'expérimentation.

**M. LE PRESIDENT.**- Dans ce cas, il faudra peut-être compléter l'expérimentation qui me paraît avoir été un petit peu courte, dans des conditions qui n'étaient pas optimum.

**M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).**- Et ceci d'ici la prochaine réunion de la commission.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- On nous demande de prévoir l'expérimentation 8 à 10 jours à l'avance, la météo n'est pas capable de donner les prévisions aussi longtemps à l'avance.

**M. LE NOAN (Préfecture du Val d'Oise).**- A cinq jours vous ne les avez pas ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- M. MICHAL a répondu : il n'est pas possible d'avoir plusieurs circuits de piste concomitants de façon classique, il n'y a pas que nous sur place, il y a tous les avions qui viennent de l'extérieur et quand vous avez un Américain, un Anglais ou un Allemand qui vient se poser à Pontoise, il n'est pas question qu'ils fassent un circuit de piste et nous un autre parce qu'on va se croiser à un moment.

On ne peut pas faire des circuits de piste à géométrie variable à l'infini. On peut avoir un circuit de piste classique, et un circuit de piste par très mauvais temps qui est un circuit court et assez exceptionnel. C'est possible, mais on ne peut pas en avoir quatre selon le temps.

Si le circuit de piste qui a été expérimenté, on n'arrive jamais à le faire, c'est bien la démonstration que c'est un circuit de piste qui ne pourrait servir que dix ou quinze jours par an, cela ne rime à rien.

En revanche, on est toujours prêt à réexaminer les circuits glissants qui pourraient être parfaitement gérables.

**M. KROTOFF (privés aérodrome).**- Si on agrandit le circuit de piste, on va arroser d'autres villages, et les maires des villages qu'on va arroser ne sont peut-être pas ici.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Le circuit de piste qui avait été proposé arrosait moins de villages, il faut être honnête. En revanche, il est certain que, quand on a un avion en l'air deux fois plus longtemps, globalement il risque d'arroser beaucoup plus, et plus on le resserre sur le terrain, moins il risque d'arroser, par contre, ceux qu'il arrose, il le fait plus souvent et plus fort. Le choix se présente un peu comme cela.

**M. MICHAL (ADP).**- J'ai utilisé le tour de piste actuel, il me semble déjà étendu par rapport à un tour de piste normal. J'ai l'impression qu'avec ce projet-là, on va à l'extrême limite et je me demande même, quand on aura fini l'expérimentation, s'il ne faut pas repartir à zéro et regarder s'il n'y a pas une solution avec un tour de piste raisonnablement rapproché qui ferait tourner les avions moins longtemps. On a eu des avancées avec les silencieux. Dans d'autres CCE, on nous dit que les

silencieux c'est important, c'est même plus important que le tour de piste. Il faudrait peut-être redéfinir quelque chose qui va gêner moins de communes en prenant des dispositions vis-à-vis des riverains de ce tour de piste réduit pour qu'ils soient moins gênés. Il y a peut-être une autre réflexion à avoir.

Dans la publication aéronautique, j'ai vu l'évolution du circuit de piste d'un terrain dans le sud, à Toulouse, où on a eu un tour de piste qui s'est étendu au cours des années et puis ensuite ils sont revenus à un tour de piste plus proche et plus réaliste. Le circuit de Pontoise aujourd'hui, pour faire de l'enseignement en tour de piste, pour former le jugement d'un élève à la visualisation des manœuvres, n'est pas du tout adapté. Il est déjà trop grand. Et là, on va encore plus loin.

C'est le sentiment que j'ai eu. Il y a peut-être une réflexion à mener.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- M. MOREAU, votre prédécesseur avait fait des propositions, ce n'est pas le premier projet. On peut reprendre cela à zéro effectivement.

Ce circuit qui a été proposé à l'écart de tous les villages, sur le papier quand vous le mesurez, n'est pas plus long que le circuit actuel.

Ce circuit permettrait éventuellement de compléter cette mesure par une rehausse de l'altitude. Pour un circuit de cette nature, il est tout à fait envisageable de remonter l'altitude, de passer de 1.000 pieds à 1.200 pieds. Les villages sont sur des collines, entre le bas de la colline et le haut de la colline, vous n'avez pas du tout la même nuisance sonore.

C'était un peu ça, le but de ce circuit. On a du relief, chaque village est sur une colline et quand on dit que les avions passent à 300 mètres sol, en fait les avions passent en dessous

de 200 mètres au-dessus des villages. Quand vous habitez en bas de la côte ou en haut, ce n'est pas du tout la même chose.

**M. LE PRESIDENT.-** Ce dont on pourrait peut-être convenir...

**M. LEBRUN (Président DIRAP).-** Une deuxième remarque si vous le permettez, Monsieur le sous-préfet : on avait proposé ce circuit par bonne visibilité et de conserver le circuit actuel par mauvaise visibilité. On n'était pas complètement idiot, on sait bien que quand les conditions sont mauvaises, il ne faut pas envoyer les gens sur ce circuit.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).-** Je le reconnais, vous l'avez dit. Néanmoins la mise en place de l'expérimentation est difficile car la prévision météorologique à l'heure actuelle ne permet pas d'anticiper quinze jours ou une semaine à l'avance et de prendre rendez-vous. C'est très difficile à faire.

**M. LE PRESIDENT.-** Je crois qu'il est nécessaire de le faire mais je retiens aussi votre proposition, vous parlez d'un circuit court, il n'y a pas d'objection à ce qu'il y ait également une autre expérimentation qui soit faite sur ce type de circuit, sous réserve bien sûr que vous l'ayez examinée et que vous en fassiez une proposition.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).-** Ce qu'on souhaitait, c'est que les tours de piste en école avec instructeur se fassent au maximum sur un tout-petit circuit au-dessus du terrain, qui est bas. Que la tour autorise au maximum cela avec

instructeur, ce qui est un avantage pour tout le monde, on est formé plus vite, mieux et cela n'arrose pas partout.

**M. MICHAL (ADP).**- Il ne s'agit pas de faire de la formation avec des circuits basse altitude tout le temps.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- J'ai dit de faire au maximum, il ne s'agit pas de ne faire que cela, c'est évident, on est en instruction.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il des questions ?

Vous nous présentez le deuxième volet ?

**M. MICHAL (ADP).**- Je voulais présenter un autre volet qui touche la procédure aux instruments.

Aujourd'hui, la procédure aux instruments de Pontoise, QFU 05, est une procédure un peu particulière. Elle rentre avec un angle d'inversion un peu fort, elle est dérogatoire. Son volume de protection déborde de la zone gérée par le contrôle de Pontoise. Notre service circulation aérienne a étudié une mise à jour de cette procédure de façon à la rendre non dérogatoire et totalement conforme.

La mise en oeuvre de cette nouvelle procédure consiste essentiellement à déplacer la zone d'attente qui est verticale de l'aérodrome à peu près à mi-chemin de la finale, à 8 km du seuil de piste.

Aujourd'hui, les études qui ont été conduites par le service de circulation aérienne montrent que les quantités de personnes impactées par les nuisances sont similaires. Bien évidemment les avions ne seront pas au même endroit. Ceci dit,



c'est quelque chose qui va dans le sens de la sécurité et de l'exploitation raisonnable de notre aéroport.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Qu'appellez-vous exploitation raisonnable de l'aéroport ?

**M. MICHAL (ADP).**- Une exploitation en toute sécurité qui évite d'avoir un débordement des limites de protection de la zone de contrôle, ce qui permet de sécuriser les évolutions des avions.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- C'est une mesure qui est de nature à augmenter le trafic ?

**M. MICHAL (ADP).**- Absolument pas, c'est une remise aux normes de la procédure, cela ne vise pas à donner des facilités supplémentaires pour écouler plus de trafic. C'est essentiellement technique. Cela va faciliter la tâche des pilotes qui vont rentrer dans cette attente, cela protège un petit peu mieux ses évolutions puisqu'avec la nouvelle procédure, les évolutions seront contenues dans l'espace aérien contrôlé par Pontoise, alors qu'aujourd'hui il y a un léger débordement. On revient un petit peu plus sur une procédure normalisée.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Est-ce qu'elle a à voir avec l'attente de Roissy ?

**M. MICHAL (ADP).**- Non, absolument pas.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Nous sommes dans le Vexin, en particulier dans le parc, nous sommes confrontés à au moins trois étages d'attente des gros porteurs qui viennent de l'Oise, ils passent par-dessus la bouée de Cormeilles et puis après ils vont sur Pontoise.

**M. MICHAL (ADP).**- On ne déplace pas la balise de Cormeilles.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Ce n'était pas trop ma question. Quand vous dites qu'on déplace le seuil de piste à huit kilomètres...

**M. MICHAL (ADP).**- Non, on déplace la zone d'attente pour les IFR, les vols aux instruments.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Cela permet à l'avion d'attendre au début de sa procédure.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Vous pouvez préciser ce que vous appelez "l'hippodrome" et donner les dimensions ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Il n'y a pas de dimension, plus l'avion va être rapide, plus cela va être grand.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Dites-nous à peu près où c'est.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Autour de Sagy.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Autour de Sagy, il y a d'autres villages.

**M. MICHAL (ADP).**- Attention ! C'est plus haut que les tours de piste actuels, c'est 600 mètres. C'est un outil de régulation, compte tenu du trafic de Pontoise aujourd'hui, c'est très peu utilisé. Ce qu'on peut vous proposer, c'est de faire une note explicative pour vous dire où se situe cette attente.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Vous n'augmentez pas la hauteur. On ne va pas buter sur des gros porteurs ?

**M. MICHAL (ADP).**- Non.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Parce que les gros-porteurs, comme vous le savez, sont très visibles maintenant, on voit les hublots le soir. Il faut venir en Vexin ! Le soir les hublots sont allumés et pour le fret les hublots sont éteints. C'est vous dire la proximité des gros porteurs.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Ils sont à 900 mètres.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- C'est dire que les plafonds sont bas.

**M. BLIN.**- Il sont à 900 mètres pour la partie nord et 1.200 mètres pour la partie sud.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Et vous avez dit 600 mètres. Donc il y a 300 mètres qui sont à la disposition d'un des deux pilotes ?

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Non ! On va être un peu technique. C'est calculé uniquement pour des appareils de catégorie A et B qui ont des vitesses relativement basses. C'est donc seulement pour les petits avions. Roissy ne peut pas utiliser ce genre de chose.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Espérons !

**M. MICHAL (ADP).**- C'est une zone d'attente de l'aéroport de Pontoise, uniquement.

**M. LE PRESIDENT.**- M. MICHAL avait préparé un dossier, je dois dire que je l'ai lu et, très honnêtement, on ne peut pas diffuser cela parce que personne ne va comprendre. Mais il est très bien fait, il est en couleurs !

On s'est mis d'accord sur une note de présentation qui puisse répondre aux questions que l'on va nécessairement se poser : où cela va se dégager ? à quelle hauteur ? quelles sont les modifications qu'on peut attendre de ce sujet ?

Considérons, si vous le souhaitez, qu'il y a au moins un document, mais c'est un document technique qu'il faut commenter et vous nous faites une note explicative qui sera diffusée à chacun des partenaires de la commission.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- On est en phase d'explication réciproque ou éventuellement en phase de co-décision ?

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- C'est une information.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Est-ce que le Maire de Sagy a été averti ?

**M. LE PRESIDENT.**- Pour l'instant, on a souhaité donner une information rapidement sur le sujet, mais maintenant je ne peux pas vous répondre.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Cela ne change rien, une zone d'attente n'est pas quelque chose qui est tout petit, c'est immense.

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Monsieur le sous-préfet, pour ménager ma susceptibilité, comme c'est Cormeilles qui a les avions, appelez-le Pontoise-Cormeilles.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Comment est-il appelé ?

**M. PICHERY (Conseiller Général).**- Pontoise, tout court.

**M. LE PRESIDENT.**- J'attire votre attention sur le fait que c'est un document réservé, on ne souhaiterait pas le voir communiquer à la presse à partir du moment où il n'y a pas de document explicatif l'accompagnant. Par contre, vous nous faites parvenir rapidement la notice explicative.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- J'ai peut-être mal écouté, la justification de cette nouvelle procédure, c'est la sécurité, c'est pour répondre à une directive européenne ?

**M. MICHAL (ADP).**- La procédure actuelle est dérogatoire, c'est-à-dire qu'elle ne satisfait pas complètement à la réglementation et a bénéficié d'une dérogation. Aujourd'hui, nous cherchons simplement à faire mieux en ayant une procédure totalement normalisée qui permettra d'améliorer la conduite de pilotage au niveau de cette attente et mieux protéger les zones d'évolution.

**M. LE PRESIDENT.**- Très bien, s'il n'y a pas d'autres points sur cette question, nous allons examiner les questions relatives à la signature de la charte de qualité.

### **8/ Signature de la charte de qualité.**

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous progressé sur ce point ?

**M. KROTOFF (privés aérodrome).**- Aucun problème.

**M. LE PRESIDENT.**- Elle a été signée ?

**M. KROTOFF (privés aérodrome).**- Non, je n'ai aucun document. Qui passe le document à signer ?

**M. LE PRESIDENT.**- On va reprendre contact sur ce point.

Le dernier point de l'ordre du jour, c'était " la nuit la plus courte".

### **9/ "La nuit la plus courte".**

**M. LE PRESIDENT.**- Avez-vous des précisions sur cette manifestation ? Elle aura lieu quand ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Dans la nuit de samedi à dimanche juste avant ou après la St-Jean. C'est une nuit qui est fixée au niveau national. Je n'ai pas pensé à prendre la date, je ne sais pas si elle est fixée, il me semble que oui. On s'était engagé à la communiquer aux mairies.

**M. LE PRESIDENT.**- C'est la raison pour laquelle on en parle.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Est-ce qu'on ne peut sortir que les avions équipés de silencieux cette nuit-là ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Non, ce sont des avions de voyage. C'est une nuit où on s'est auto-limité à ne faire aucun tour de piste. L'objectif, c'est de faire du voyage. On

essaie d'éviter les tours de piste, c'est quand même très peu d'avions. On se pose et on décolle en direct. De nuit, on voit très bien où sont les villages parce qu'ils sont éclairés et on les évite. On essaie de faire une arrivée qui n'est pas réglementaire. Je sais que l'année dernière il y a des communes qui n'ont rien entendu et d'autres communes si, mais du fait du vent.

**M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosne).**-

L'information était arrivée tard, l'année dernière.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il n'y avait pas eu d'information, Aéroports de Paris était au courant mais c'était tout. Cette année, on avait dit qu'on vous informerait et qu'on vous donnerait la date. Je pourrai vous la donner rapidement.

**M. LE PRESIDENT.**- Est-ce que vous pourriez, dans le cadre de la commission consultative, faire passer un petit document d'information ?

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Je n'ai que la date à vous donner.

**M. LE PRESIDENT.**- La date et l'organisation générale.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Il y a des années où "la nuit la plus courte" était prévue mais en région parisienne il n'y avait rien, on n'a fait aucun vol, alors qu'il y avait des choses dans le reste de la France. On ne peut pas vous



donner à l'avance, je ne sais pas si on se rend compte à quel point la météo est sensible, notamment de nuit.

**M. LE PRESIDENT.**- Vous pouvez néanmoins expliquer ce que veut dire "la nuit la plus courte" : c'est une opération générale qui se fait sur l'ensemble du territoire et vous donnez une précision sur cette opération.

**M. LORiot (ADP).**- Monsieur CHOIX, au titre d'Aéroports de Paris, puisqu'on gère les différents aérodromes de l'aviation générale, ce qui va se passer sur Pontoise-Cormeilles va se passer sur les autres aérodromes.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Que ceux qui sont ouverts.

**M. LORiot (ADP).**- Il me semble, il y a deux ans, qu'on a fait une information auprès des élus sur cette nuit la plus courte. Il me paraît essentiel que l'on communique aussi, tout au moins je me propose de communiquer avec les élus pour leur signifier la journée et de donner, par rapport à ce qui se passe sur Pontoise ou ailleurs d'ailleurs, une idée de l'activité qu'il pourrait y avoir cette nuit-là.

**M. LE PRESIDENT.**- Donc vous le prenez à votre charge ?

**M. LORiot (ADP).**- Oui.

**M. LE PRESIDENT.**- Je vous propose dans ce cas de nous le faire passer, et on fera une diffusion à l'ensemble des membres. Maintenant, on comprend bien que le nombre d'avions, c'est difficile à savoir.

**M. MICHAL (ADP).**- Il peut y avoir des avions de passage.

**M. LE PRESIDENT.**- Y a-t-il d'autres questions que vous souhaiteriez voir aborder ?

#### **10/ Questions diverses.**

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Je ne voudrais pas que l'on perde de vue un sujet qu'on avait évoqué, il y a déjà quelque temps, qui était la délocalisation des tours de piste. On s'acharne à essayer de caser 200 avions par jour en tours de piste à Pontoise-Cormeilles.

Je voudrais qu'on regarde la possibilité de délocaliser une partie ou la totalité des tours de piste un peu à l'écart dans des zones non habitées. C'est une chose dont on avait déjà discuté, il y a quelques années.

**M. CHOIX (Hispano-Suiza).**- Trouvez-nous le terrain et la zone et on examinera cela avec plaisir.

**M. MICHAL (ADP).**- C'est une question qui vient à l'esprit de tout gestionnaire d'aérodrome en région parisienne. On pourrait dire aux pilotes de St-Cyr qui sont encore plus contraints que vous : pourquoi n'allez-vous pas à Pontoise ?

Aujourd'hui, des plates-formes à distance de vol raisonnable dans la région parisienne qui ne soient pas sensibles à l'environnement, nous n'en avons pas, il ne faut pas se voiler la face. Nous ne pouvons pas dire décemment aux pilotes de Pontoise d'aller tourner à Chavenay ou à St-Cyr qui sont déjà surchargés ; à Toussus, c'est la même chose. Il faut comprendre qu'en région parisienne, surtout sur la partie ouest, nous n'avons pas de plate-forme de dégagement.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- Mais si vous en trouvez, on n'y est pas hostile du moment que la distance est raisonnable.

**M. MICHAL (ADP).**- C'est un peu la quadrature du cercle que de trouver une zone où on planterait une piste dédiée simplement aux tours de piste. Aujourd'hui, on ne sait pas le faire.

**M. LEBRUN (Président DIRAP).**- Est-ce qu'on cherche bien ?

**M. MICHAL (ADP).**- Nous nous sommes posés la question. Le seul terrain relativement éloigné qui permettrait de faire cela, c'est celui qui est à proximité d'Evreux, le terrain de St-André de l'Eure, mais c'est trop loin.

**M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).**- De toute façon, ils ne veulent pas de nous. Avec cette théorie-là, on va finir par avoir des avions à élastique avec une ficelle pour faire des tours de piste en rond et surtout ne pas polluer le voisin. Il faut que chacun garde ses pollutions sonores, sachant que les nôtres ne

sont pas les pires. Si vous étiez à St-Cyr, en proportion, vous en auriez plutôt plus.

**M. LE PRÉSIDENT.**- Autre question ?

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- J'ai deux petites questions. Vous êtes un homme bien informé, on s'était rencontré à l'occasion de PLATINUM, vous aviez l'information, nous ne l'avions pas : est-ce qu'il y a aujourd'hui un projet d'implantation d'utilisation de la plate-forme par une société "low cost". Comme vous le savez, il y a des démarches très nombreuses, Beauvais se développe beaucoup, est-ce qu'il y a quelque chose comme cela, est-ce que vous avez un dossier de ce type ?

**M. LE PRÉSIDENT.**- Non, je crois que nous avons fait le point sur cette situation-là. Il y avait eu une possibilité d'utilisation qui avait été engagée par une compagnie low cost à créer mais qui ne correspondait pas du tout aux caractéristiques de l'aéroport. On était complètement en dehors des normes, il fallait rallonger la piste, c'était hors de question d'y songer.

Ensuite, il y a eu je crois un projet anglais de liaison qui a été abandonné.

Nous savons qu'il y a un projet dit "Air Gascogne" mais qui aujourd'hui n'a pas de concrétisation puisque son promoteur n'a pas les moyens d'engager son projet qui aurait concerné, je dis bien "qui aurait", un aller et retour qui pourrait être journalier sur le Gers, entre Auch et Cormeilles.

Pour l'instant, cela n'a pas de concrétisation à notre connaissance et cela concernerait des avions à hélice de 6 tonnes et de capacité de 19 places.

Je me tourne vers ADP s'il dispose d'autres éléments d'information...

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Quand ils viennent vous voir, vous leur dites qu'il y a des contingences, des conditions ?

**M. LE PRESIDENT.**- Moi, je n'ai absolument pas rencontré ces gens-là, c'est la Chambre de Commerce qui peut avoir ces contacts ou Aéroports de Paris.

**M. LORiot (ADP).**- En ce qui concerne Aéroports de Paris, je n'ai pas d'information particulière à donner à ce sujet, il n'y a rien de concret aujourd'hui.

**M. LE PRESIDENT.**- Il faut prendre conscience qu'il y a des projets comme cela qui sont "émulsionnés" mais qui n'aboutissent pas. Je n'ai eu aucun contact avec ce promoteur. C'est une information qui circule mais on n'a eu aucun contact précis. De toute façon, cela passerait par ADP.

**M. LORiot (ADP).**- Je ne fais que rappeler ce qui avait été dit lors des réunions publiques où Aéroports de Paris s'était engagé à donner une information tout à fait claire s'il y avait un développement quelconque envisagé, sous réserve qu'il ait une crédibilité. Donc on n'a rien à communiquer aujourd'hui parce qu'il n'y a rien de concret aujourd'hui.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Vous rappelez la procédure, Monsieur LORIOT, il faut que cela passe par le Conseil Supérieur de la Navigation Aérienne ?

**M. LORIOT (ADP).**- Très honnêtement, je ne connais pas très bien la procédure administrative, il y a beaucoup de procédures qui doivent être engagées avant d'arriver à un élément concret.

**M. BLIN (Directeur Aéroport).**- Une compagnie a le droit d'utiliser tout aéroport européen.

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Non, je parlais de lignes régulières, pour la création d'une ligne régulière il faut une autorisation particulière ?

**M. BRUN (ADP).**- Il faut que la ligne soit autorisée. C'est l'Etat qui l'autorise après avoir consulté un certain nombre d'instances et à partir de là, si la plate-forme est susceptible d'accueillir les avions qui peuvent l'utiliser...

**M. LE NOAN (Pref. Val d'Oise).**- Oui mais ça, c'est l'exploitation de la plate-forme, mais pour la création d'une ligne régulière, on est bien d'accord qu'il faut une procédure administrative d'autorisation.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- La deuxième question : hier, se sont tenues les Assises régionales pour la Charte de l'environnement, quel est votre avis sur l'insertion du

travail que nous faisons aujourd'hui dans l'écriture éventuellement locale de la Charte de l'environnement ? Est-ce que cela s'intègre ?

**M. LE PRESIDENT.**- Monsieur LE NOAN, vous y étiez ?

**M. LE NOAN (Préfecture Val d'Oise).**- Oui, j'y étais, bien sûr. Dans le type de problématique à laquelle nous sommes confrontés, c'est vrai que certain des principes examinés hier lors de ces assises peuvent s'appliquer. Je pense notamment au principe d'information et de participation. Je crois que là on est en plein exercice de ce principe. Ce principe doit s'appliquer en plein à travers le fonctionnement des Commissions Consultatives de l'Environnement autour des aérodromes. Je pense aussi au principe d'intégration dans les politiques publiques de l'environnement : par exemple, je présume que lorsqu'on va reparler de la Charte du Parc Naturel Régional du Vexin, on va décliner ce principe dans les politiques qui seront prévues dans le cadre de la gestion de ce parc qui doit faire l'objet d'un décret en Conseil d'Etat.

Je pense que cette charte de l'environnement effectivement s'appliquera parfaitement par au moins deux de ses principes au fonctionnement de notre commission.

**M. HENIN (Amis du Vexin Français).**- Le principe de participation a été souligné, non pas par l'Etat, mais à la demande apparemment des réponses aux questionnaires qui ont été lancés.

**M. LE NOAN (Pref. Val d'Oise).**- Le principe de responsabilité s'applique également, on le voit bien à travers

l'exemple de l'aéro-club de M. CHOIX qui fait preuve de cet aspect de responsabilité.

**M. LE MEE (Val d'Oise Environnement).**- Je voudrais apporter une précision. Dans le cadre de l'élaboration de cette charte, les travaux ont été initiés par la DIREN au niveau régional et plus précisément dans le cadre de l'aéroport de Roissy où un groupe a formulé quelques propositions qui ont été ensuite mises en forme par la DIREN.

**M. LE PRESIDENT.**- Pas d'autres questions ?

Mesdames et messieurs, je vous remercie de votre attention. Nous fixerons probablement la prochaine commission consultative de l'environnement qui sera présidée par le préfet fin avril ou début mai. Je vous remercie.

*La séance est levée à 17 heures 20.*