

ORDRE DU JOUR

- 1/ Approbation du compte rendu de la réunion du 27 mars 2022
- 2/ Point sur l'arrêté de restriction d'usage 4
- 3/ Expérimentation du nouveau tour de piste 8
- 4/ Tableau de suivi de décisions 33
- 5/ Questions diverses 46

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

✍ ✍ ✍

Mercredi 26 juin 2002

*La séance est ouverte à 17 heures 30 sous la
présidence de M. Bernard FINANCE (Sous-Préfet de Pontoise)*

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie de votre présence qui nous permet d'être dans une configuration assez complète, alors même que nous sommes dans cette période qui commence à friser les départs en congés et que nos agendas sont tous très serrés.

J'avais souhaité que nous ayons néanmoins un comité permanent bien que nous ayons eu la commission consultative de l'environnement, d'une part pour faire un point avant le mois de juillet août et, d'autre part, vous avez eu l'information sur les différentes actions qui ont été évoquées lors de la commission consultative sur les thèmes principaux : l'arrêté, l'état d'avancement de l'évolution des équipements en ce qui concerne la société CHABORT, les circuits de piste sur lesquels M. BLIN aura des indications à nous donner.

En premier lieu, nous devons nous prononcer sur l'approbation du compte rendu de la réunion que nous avons tenue le 27 mars et sur les tableaux de suivi, puisque nous nous étions engagés à vous fournir un tableau de suivi des différentes actions. Nous avons rédigé ces tableaux pour qu'on ait ensemble, à un moment donné, l'état d'avancement des différentes décisions.

Je vous propose dans un premier temps d'examiner l'approbation du compte rendu de la réunion du 27 mars.

1 – Approbation du compte rendu de la réunion du 27 mars 2002.

M. LE PRESIDENT.- J'ai reçu quelques observations, nous avons reçu une lettre de l'Association des Amis du Vexin Français qui nous demandait certaines modifications ou rectifications.

Est-ce qu'il y a d'autres observations orales sur ce compte rendu ?

M. BRUN (ADP).- Je n'étais pas là lors de cette réunion et l'on me prête des propos que je n'ai pu tenir. Je pense que c'est "M. LEBRUN" qui les a tenus, à la page 5 du compte rendu.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Effectivement, je l'ai corrigé à la suite de votre remarque, avant de le transmettre.

M. LE PRESIDENT.- Je vais vous donner connaissance de la lettre des Amis du Vexin.

"J'accuse réception du compte rendu de la réunion du comité permanent de la commission consultative de l'environnement qui s'est tenue le 27 mars et non le 23..."

Je pense qu'on a fait la rectification.

"De mes notes personnelles, prises en séance, je dégage qu'à la question posée sur votre rôle précis vous aviez indiqué "apporter votre contribution aux mesures qui font l'objet de réunions et à l'avancement de ces mesures", ce qui me paraît

plus positif que de lire dans le compte rendu "avancement des questions".

Compte rendu qui doit être "la traduction exacte des travaux de la commission et non une motion".

J'avais noté que la décision (page 4) de limiter les vols avait été prise de concert avec M. le Préfet dont c'était le "souci". J'estime que votre intervention n'en serait que renforcée que de l'indiquer à ce niveau du compte rendu, sachant que selon vous "elle concernera les appareils non équipés" et que vous engagiez "la procédure ministérielle" pour la faire appliquer.

En question finale sur le SDAURIF, il me semble que ma question portait aussi la mention sur l'entité de concertation-élaboration du projet de limitation-protection dans l'enceinte du PNR de cet aérodrome. Et si la commission en serait saisie ...

La transcription intégrale de cette réunion dont je vous prie de m'assurer de l'envoi sera juge de ma mémoire sur ce point.

Question subsidiaire : les corrections apportées en séance ou par écrit au projet de compte rendu sont-elles apportées définitivement au compte rendu officiel et les membres de la commission consultative en sont-ils ou en seront-ils destinataires ?..."

On l'a reçue le 7 mai.

Qu'a-t-on intégré dans le compte rendu ?

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- On n'a rien intégré parce que je pense qu'il faut que tous les membres soient d'accord sur les propos, sur les termes, s'il faut les reformuler.

Comme d'habitude, cela figurera en préliminaire du prochain compte rendu.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des observations ?

M. PICHERY (Conseil Général).- Je dois dire que je n'ai pas tout compris !

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).-
M. HENIN n'est pas là aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Je vous proposerai que, dans les comptes rendus, on modifie les propos qui sont les siens en évitant de modifier les propos des autres sauf si véritablement il y a une contradiction majeure qui consisterait à dire que telle personne n'a pas dit ça mais ceci etc.

Je vous proposerai donc pour simplification que l'on enregistre les propos qui sont ceux que l'on a tenus, sauf opposition ferme.

Je ne souhaite pas qu'on modifie les termes que j'ai utilisés qui, dans le compte rendu, me conviennent bien.

Par contre, l'indication concernant les propos de Monsieur Hénin, on peut en tenir compte.

Est-ce qu'il y a d'autres remarques ?

M. LEBRUN (Président DIRAP).- J'ai noté dans ce compte rendu deux ou trois points importants : c'était la signature de la convention ADP/AUAPC en souffrance depuis le 30 novembre, la volonté de certains aéro-clubs, notamment des privés avec M. KROTOFF de ratifier la Charte, je pensais que ce point serait mis à l'ordre du jour de notre réunion. Il y avait les essais de circuits qui devaient avoir lieu le 20 avril.

M. LE PRESIDENT.- On va en avoir le compte rendu.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Un autre point, c'était l'absence de limitation du nombre d'avions en vol.

J'avais noté un cinquième point : la proposition du PNR de mettre à disposition son journal de communication pour relater l'avancement de nos travaux.

Dernier point : l'accord du PNR pour participer financièrement à une campagne de mesures acoustiques. Nous avons eu à ce sujet une réunion avec la commission environnement...

M. LE PRESIDENT.- On pourra l'aborder en questions diverses.

Concernant l'adhésion de M. KROTOFF, compte tenu de la préparation de la CCE et du délai un peu court, je n'ai pas repris contact, mais ceci étant, je pense que cela peut être tout à fait à l'ordre du jour des mois suivants. De toute façon, je serai là au mois d'août.

M. KROTOFF (privés aérodrome).- Ce peut être signé maintenant.

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas le document, le mieux tout de même est que l'on cale au mois d'août et on le signe au mois d'août. Je serai présent

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Ce sera mis à l'ordre du jour ?

M. LE PRESIDENT.- De la prochaine réunion, bien sûr.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Il n'y a peut-être pas que M. KROTOFF.

M. LE PRESIDENT.- Justement, s'il y a d'autres partenaires qui le souhaitent, cela permettra d'avoir les contacts nécessaires.

On le retient comme indication dans les engagements pour le prochain comité permanent, si vous en êtes d'accord.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je n'ai pas reçu le compte rendu.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Je ne comprends pas, je ne mets pas votre parole en doute, Monsieur CHOIX, mais mon fichier est statique sur ma machine et les envois sont faits à partir de mon fichier.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je vous dis que je ne l'ai pas reçu, c'est tout. J'essaie de rattraper en l lisant maintenant, mais je vais y arriver ! Je n'étais pas à cette réunion, donc je ne vais pas contredire ce qui a pu s'y dire.

2 – Point sur l'arrêté de restriction d'usage

M. LE PRESIDENT.- Je souhaitais vous donner un point sur l'état d'avancement de l'arrêté.

Nous avons eu très rapidement, et j'en remercie Aéroports de Paris, le compte rendu intégral de la commission consultative qui s'est tenue et qui était nécessaire pour pouvoir viser cette réunion et l'avis de la commission consultative.

La Direction de l'Aviation Civile a fait le nécessaire pour accélérer le processus. L'arrêté est établi. Il a été transmis au Ministre des Transports.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Il est sur le bureau du Ministre.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui veut dire qu'il a été transmis au cabinet du Ministre pour signature. Cela veut dire un certain délai.

Le point qui a été retenu, puisque c'était un point qui avait été laissé un peu en suspens, au niveau de la date de mise en œuvre de l'arrêté est le 31 décembre 2002.

On voulait vous donner un premier point d'avancement sur ce sujet. C'est une affaire qui est engagée maintenant et qui va aller assez rapidement à son terme

Je vous propose d'aborder, s'il n'y a pas d'autres observations sur ce point, le compte rendu sur les opérations de tour de piste.

Monsieur BLIN...

3 – Expérimentation du nouveau tour de piste.

M. BLIN (Directeur de l'aérodrome).- On n'a pas eu beaucoup de chance au mois d'avril. Néanmoins, on a tenté l'expérience mardi après-midi de 14 heures à 17 heures.

On voulait voir techniquement ce que cela donnait sur une après-midi, d'autant plus qu'on avait une météo à peu près favorable pour une fois, c'est-à-dire qu'on avait et le vent et la météo.

On n'a pas eu de problèmes majeurs, on n'a pas eu non plus énormément d'avions. Il y a eu 33 atterrissages et 31 décollages.

La seule chose que nous avons constatée, c'est l'éloignement des avions en vent-arrière, c'est toujours le même problème.

Il y avait un temps magnifique mardi après-midi, Mme COMBES était là. On avait les conditions météo idéales.

La prochaine fois on fera une journée entière, et on vous enverra un mail

Cette expérience nous a permis de voir deux ou trois petites choses. Techniquement parlant, cela ne pose pas de problème majeur quand on a peu d'avions dans le circuit de piste. On avait un temps splendide, il y avait 20 kilomètres de visibilité.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Cela confirme un peu...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Cela ne confirme rien du tout !

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Au-dessus de Dampont, les avions sont quand même très petits, ce sont des points noirs à l'horizon. Et du côté de Frémécourt aussi, on voit les avions disparaître.

Cela fait 60 avions en trois heures, ce n'est pas énorme.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Vous avez fait un essai avec 60 avions ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- On a eu 30 atterrissages et 30 décollages sur trois heures.

C'était la 23.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Est-ce que vous avez les commentaires des pilotes ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Non, parce qu'on a fini un peu tard, on n'a pas eu de commentaires. Monsieur CHOIX, est-ce que vous avez eu des commentaires ?

M. CHOIX (Président Hispano Suiza).- Je n'étais pas à Paris hier.

M. BLIN (Directeur de l'aéroport).- On aimerait avoir au moins sur une heure un trafic significatif, ce qui n'a pas été le cas. On a eu un trafic relativement bien réparti qui ne nous a pas posé de problèmes majeurs, mis à part ces avions un peu petits à l'horizon. Techniquement parlant, comme il y avait très peu d'entraînement de tours de piste et d'avions en simultanés, on n'a pas eu de problèmes majeurs.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- On aimerait être prévenu la prochaine pour compléter avec l'avis de la population sur le terrain.

M. BLIN (Directeur de l'aéroport).- Oui.

M. LE PRÉSIDENT.- Ce qui serait intéressant, c'est d'avoir le dispositif prévu à l'origine. C'est-à-dire qu'on ait la

possibilité de pouvoir apprécier au sol les conséquences, sachant bien qu'à partir du moment où on va changer les tours de piste, je n'ai pas une géographie exacte en tête, mais on peut imaginer qu'on ait d'autres personnes qui estiment qu'elles subissent des nuisances qu'elles ne subissaient pas auparavant.

C'est un point qu'on doit pouvoir apprécier. Cela fait partie des éléments qui doivent être intégrés pour prendre ensemble une décision.

M. CHOIX (Président Hispano Suiza).- En matière de sécurité, il n'y a pas que la tour. Il y a les élèves pilotes qui sont dans l'avion et qui ne voient plus la piste. C'est autrement dangereux.

M. LE PRESIDENT.- C'est la raison pour laquelle je souhaite qu'on ait un débriefing sur l'opération qui soit crédible, c'est-à-dire pas simplement un débriefing de forme, avec l'avis des pilotes, l'avis des instructeurs et des contrôleurs, et puis au sol, voir quelles sont les conséquences parce qu'il n'y a pas du tout de décision acquise définie actuellement. On peut très bien avoir des conditions au sol qui certes sont plus favorables pour certaines personnes - au Conseil général, vous me disiez que vous n'aviez rien entendu hier - mais qui peuvent être beaucoup plus désagréables pour d'autres personnes, il faut pouvoir l'apprécier. Il faut pouvoir croiser l'ensemble des données.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- On prendra une journée d'été.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- La DIRAP est intéressée pour avancer sur ce dossier car la situation est invivable pour quelques villages actuellement en cette saison.

Tout le monde ne ressent pas les mêmes choses mais il y a certains villages où c'est gravissime.

M. PICHERY (Conseil Général).- La question que je vais poser n'a rien de pervers, je n'ai jamais piloté, quel est le problème pour un pilote s'il perd de vue la piste ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Un tour de piste ne se fait pas aux instruments, il se fait à vue. Et donc tout se fait par référence à la piste, c'est-à-dire que si vous ne la voyez plus, cela devient délicat.

Vous avez une branche qui est parallèle à la piste, la fameuse "vent arrière", c'est là où vous faites toutes vos manoeuvres moteurs, vous préparez votre machine, vous réduisez, vous sortez les volets, le train, et il faut que vous soyez parallèle à la piste pour ensuite faire une étape de base qui est la petite perpendiculaire en bout de piste, à partir de là vous commencez votre descente et vous arrivez ensuite au dernier virage et la finale.

Vous devez la faire à vue ou alors il faut que vous ayez repéré au sol quelque chose qui peut visualiser la piste. Si vous la faites comme ça, vous partez un peu biais. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, c'est le plus difficile à faire comprendre, c'est que la visibilité oblique est souvent très différente. Il arrive, surtout le matin, qu'il y ait cette espèce de brume de chaleur qui fait qu'on a l'impression qu'il y a un ciel bleu et pourtant on ne voit pas un avion sortir parce que nous avons aucune visibilité oblique. Il y a des jours où vous voyez un ciel superbe, mais où on n'entend pas les avions, parce qu'il n'y a pas de visibilité alors que, en apparence, lorsqu'on est dans son jardin, on a l'impression que c'est un grand bleu parfait. Malheureusement c'est pas toujours vrai.

Voilà le problème, et c'est la raison pour laquelle à vue pour un élève ou même un pilote, on ne peut pas tout à fait transposer ce que vit un contrôleur qui est dans son fauteuil, dans l'air climatisé, derrière son micro, avec ce que fait un pilote dans un petit avion avec un air qui peut être chaud et turbulent et qui ne sait plus trop où il en est parce qu'il ne voit pas très bien. Il est arrivé que des pilotes se perdent dans le tour de piste, c'est exceptionnel mais cela arrive.

Il est important que, pour ce tour de piste, on ait bien les mêmes repères, comme tout les pilotes doivent se suivre. Sur un tour de piste, il faut passer de la façon la plus précise possible. On nous reprochera d'être en dehors du circuit de piste, mais pour être dans le circuit de piste, il faut avoir la visualisation la plus précise possible.

C'est là notre souci pour cette étape-là.

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Je vous rejoins sur autre chose. Vous avez dit que le pilote doit garder la vue sur les installations. Il est vrai qu'avec un point qui est éloigné à plus de 8 kilomètres dans une partie du circuit de piste, cela nécessite d'avoir des météos excellentes, avec des vents qui vont bien, ce n'est pas tous les jours qu'on a ce type de conditions. Aujourd'hui, on a du mal à trouver le jour qui va bien. M. Choix parlait de la visibilité oblique, c'était l'illustration parfaite ce week-end, où il a fallu qu'on arrête.

On aura un circuit, si celui-ci aboutit, qu'on utilisera peu du fait de la météo locale en région parisienne qui est rarement bonne.

M. LEBRUN (DIRAP).- On n'a jamais été opposé au maintien d'un circuit par mauvais temps.

M. BLIN (Directeur Aérodrôme).- Il faut bien savoir que ce sera peut-être un circuit qu'on n'utilisera qu'à 10 % car les conditions météo seront rarement réunies pour que l'on puisse effectivement utiliser ce circuit. Il faut y penser. Il faut qu'il y ait le vent, la visibilité et le plafond. C'est beaucoup de choses à réunir et on risque peut-être de créer un circuit qu'on utilisera peu.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Comme vous l'avez déjà souligné, le circuit n'est pas plus long, je ne me plains pas d'un circuit qui rallongerait. Le problème, c'est une question de sécurité pendant cette vent-arrière.

M. BLIN (Directeur Aérodrôme).- On recommencera une journée.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il n'existe pas, à ma connaissance, de terrain avec une telle configuration de tour de piste.

M. BLIN (Directeur Aérodrôme).- On essaiera de prolonger l'expérimentation plus tardivement dans la soirée.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On a une seule proposition qu'on a demandé à Aéroports de Paris d'étudier, c'était de déplacer cette branche-là en fonction du vent : quand le vent est dans le bon sens la mettre ici, et de faire glisser le tour de piste en fonction du vent. Quand le vent est du nord, il propulse les bruits sur les deux villages d'Epiais-Rhus et de Grisy, donc quand le vent vient du nord, il faudrait qu'elle soit ici, ce qui nous ne gênerait pas beaucoup, et par contre quand le vent vient du sud, et qu'il pousse tout le bruit sur Courcelles et

sur Montgeroult, on la passerait là, c'est-à-dire qu'on serait de l'autre côté. On aurait un circuit dans la configuration vers le nord qui rallonge vers le sud et inversement dans l'autre sens.

M. PICHERY (Conseil Général).- A chaque fois, c'est nous qui dégustons !

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Cela ne change rien pour Cormeilles.

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- A Grisy-les-Plâtres, trois avions sur cinq sont au-dessus du village.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Cela réduirait ce risque-là.

Il y a deux choses que l'on ne sait pas faire, on en est conscient :

C'est tout d'abord Frémécourt : dans la vent-arrière Frémécourt est obligatoirement gêné. Autant Cormeilles est un village plus gros qui s'évite bien, autant Frémécourt vu d'en haut est plus difficile à voir.

M. LEBRUN (DIRAP).- Il faudrait déplacer la vent-arrière de 1.000 mètres.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On passe au-dessus du restaurant et c'est vrai qu'il y a toujours un dérapage, c'est indiscutable.

L'autre endroit qui est difficile, c'est Courcelles-sur-Viosnes. La branche de Courcelles-sur-Viosnes est quasiment dans l'axe, et comme Courcelles est dans le creux, un pilote qui

arrive sur le plateau, s'il n'est pas parfaitement dans l'axe, il s'aperçoit qu'il est au-dessus de Courcelles quand il est au-dessus de la vallée puisqu'il ne voit pas Courcelles.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles-sur-Viosnes).- C'est moins grave lorsqu'il y a un atterrissage, par contre là où je fais des reproches, c'est au décollage. C'est pour cette raison que je parlais d'altération de cap : au lieu de suivre l'axe de la piste, ils coupent directement du côté de l'église. Il y en a deux sur cinq qui le font.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Ce n'est pas normal.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- On a beau le dire, il n'y a rien qui change !

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- Aujourd'hui, c'est tout le village de Grisy-les-Plâtres qui est concerné par l'aviation.

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas non plus avoir comme objectif qu'il n'y ait pas d'avions qui passent au-dessus des villages. Il faut être réaliste.

M. GUILLAMBERT (Amis du Vexin Français).- Ce n'est pas ce que j'ai dit non plus !

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Nous n'avons jamais souhaité qu'il y ait des avions au-dessus des villages en tour de piste !

M. LE PRESIDENT.- Ce que je veux dire, c'est que l'on est dans une société où il y a des avions, dans une société où il y a des voitures. Autant on est tout à fait d'accord et on est là pour trouver le moins de nuisance possible, avec un souci de respect des conditions de sécurité aérienne, qui est l'autre volet du problème, autant on sera nécessairement amené parce que c'est une activité qui fait partie de notre société à avoir des nuisances au niveau de certains villages.

Je fais simplement une observation d'ordre général pour qu'on ne se perde peut-être pas trop dans un débat qui consiste à dire : il faut trouver des circuits de piste qui passent uniquement dans des endroits où il n'y a pas de village. Ca, ce n'est pas possible.

M. LEBRUN (DIRAP).- Le jour où un avion tombera sur un village, on changera peut-être d'avis en France. C'est toujours comme ça !

M. LE PRESIDENT.- Je suis désolé, si cela consiste à dire qu'il ne faut pas que les avions passent au-dessus des villages, c'est totalement irréaliste, ce n'est pas la peine de travailler dans ce sens. C'est clair.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Moi aussi, je suis clair.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes peut-être très clair, mais c'est totalement irréaliste. Vous avez des avions qui passent à 2.000 mètres, à 10.000 mètres, ou à 5.000 mètres, ils peuvent tomber aussi sur des villages. Cela fait partie de risques de la société dans laquelle nous sommes.

Revenons aux circuits de piste : la proposition qui est faite par M. CHOIX est intéressante et pourquoi pas l'essayer à un moment ou un autre, puisqu'on va consacrer une journée à un examen de circuit de piste que vous avez proposé, qui a été proposé par l'ensemble des riverains.

Pourquoi ne pas mettre à l'examen ce type de décalage qui doit peut-être poser des problèmes techniques de mise en place. Mais ce n'est pas neutre de l'essayer et de voir quelles en sont les conséquences. Déjà, cela évite de passer au-dessus d'un village.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Je rappelle que cette branche-là, si on est sans vent, ne pose aucun problème, mais s'il y a un tant soit peu de vent, on arrose exactement ce qu'il ne faut pas.

Au point de vue bruit, je ne parle pas au point de vue sécurité, quand il y a du vent, il vaut mieux passer au dessus du village, on n'arroserait pas. Pour d'autres raisons, il est hors de question de passer au-dessus, en tour de piste. Mais il y aurait peut-être une solution à voir qui serait le même circuit mais glissant, c'est-à-dire en fonction du vent de façon à ce que les nuisances aillent toujours sur le terrain et n'aillent pas arroser les villages.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- En fait, Monsieur le Sous-Préfet, il y a exagération dans le non respect des circuits de piste : 40 % cela me paraît beaucoup.

M. LE PRESIDENT.- C'est peut-être un point à examiner dans le cadre de la Charte.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Nous ne demandons qu'une chose : que les contrôleurs s'intéressent un peu plus à cet aspect des choses et nous fassent des remarques. S'ils étaient un tant soit peu intéressés par la vie du terrain et de son environnement, s'ils sont très occupés parce qu'il y a beaucoup de monde, peut-être ne peuvent-ils le faire, mais très souvent faire une remarque ne leur coûterait pas grand-chose s'ils repèrent quelqu'un qui régulièrement ne respectent pas les consignes...

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- Ce sont toujours les mêmes.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- D'un autre côté, tant mieux, parce que cela veut dire qu'il y a peut-être un solution. Si c'est tout le monde, c'est plus compliqué.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Il n'y a aucun moyen actuellement.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que vous n'avez aucun moyen de constater que les avions ne passent pas sur le circuit de piste prévu ? ou est-ce que vous n'avez aucun moyen pour intervenir auprès de ces pilotes ? C'est ça la question.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Il y a deux problèmes. Il y a le problème administratif et le problème technique. A l'heure actuelle, pour constater une infraction...

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas parlé de constat.

Un contrôleur se trouve dans ses fonctions, il constate que, lors de la procédure de décollage, un appareil part

complètement à droite en contradiction avec le circuit de piste. Est-ce que, techniquement, il peut être amené à le remarquer ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Ce n'est pas simple de la tour.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Ce qui veut dire qu'à la limite il vaudrait mieux envoyer quelqu'un le dimanche après-midi dans les villages pour se rendre compte sur le terrain.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas ça qui nous intéresse mais de savoir, dans le fonctionnement courant de l'aéroport, ce que l'on peut intégrer pour permettre d'éviter ce type de comportement.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- On va prendre le cas de Courcelles-sur-Viosnes, la tour est légèrement décalée par rapport à l'axe de piste, on est légèrement en oblique.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Si c'est Génicourt, on voit bien, si c'est Cormeilles, on voit bien aussi.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Quand je viens de Pontoise et que je rentre vers Boissy l'Aillierie, je regarde pour voir sur Génicourt si je suis capable de déterminer si l'avion passe au-dessus de Génicourt ou pas. J'ai l'impression que l'avion est au-dessus de Génicourt, j'accélère un peu pour voir où il est réellement passé, or l'avion passe entre le silo et Génicourt alors que j'avais l'impression du haut de la côte que l'avion était au-dessus de Génicourt. Pourtant, je ne suis pas très loin ! C'est très difficile. A part un témoin qui constate qu'un avion passe au-dessus de lui, c'est très difficile à déterminer.

M. LE NOAN (DCLEA).- Est-ce qu'un contrôleur a le droit de demander au pilote où il se trouve ? Puisque tout est enregistré, la réponse du pilote dans ce cas-là fera foi.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- On a eu le problème à l'époque où des riverains nous appelaient, où il y avait des conflits, et le contrôleur relayait les riverains en disant : "Monsieur, vous êtes à tel endroit, ce n'est pas bien !". Mais c'était la parole du pilote contre celle du riverain. On n'a aucun moyen de le prouver.

On a eu un appel hier de quelqu'un qui nous a dit qu'un avion était passé à 50 mètres, sur le radar on l'a vu à 600 mètres. On a fait un effort particulier pour le localiser.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Si le radar faisait les basses couches, mais malheureusement le radar est au-dessus. On a eu des exemples, il y a quelques années à Cormeilles, où une personne d'Air France se plaignait en disant j'ai l'immatriculation de l'avion etc. Le type était totalement de mauvaise foi, il a même reconnu qu'il téléphonait parce que c'était comme ça, il n'avait rien vu, il écoutait la radio et téléphonait. On a aussi des cas comme ça !

M. MILLET.- Ce sont des cas isolés quand même !

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- Dans les statistiques, on écarte les extrêmes.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- On est d'accord.

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- A propos des témoignages, vous avez fourni des listes d'avions, notamment données par les riverains de Courcelles-sur-Viosnes, avec plus de 400 ou 500 avions, ainsi que par ceux de Cormeilles-en-Vexin.

Nous les avons tous listés. Nous avons retrouvé des gens en finale sur l'ILS, que voulez vous dire par rapport à ça ? Sur Cormeilles-en-Vexin, on a retrouvé un avion dont l'immatriculation était celle d'un avion qui avait appelé mais qui était complètement à l'opposé.

Après, il est difficile de dire que la personne qui vous appelle ou qui note les immatriculations peut être tout à fait digne de foi !

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- Je comprends qu'il puisse y avoir des dérapages mais je pense que si on vous amène un film avec les avions avec les numéros, et avec le repère, vous serez obligé de constater que c'est la réalité. Mais ça, on peut le faire. Si vous mettez notre parole en doute... !

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Je ne vois pas ce qu'il y a d'insurmontable à ce que le commandant de la plate-forme, M. BLIN, réalise un audit un dimanche après-midi dans les villages pour voir la réalité des choses. Je ne vois pas matériellement parlant ce qui l'en empêche.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LEBRUN, le rôle d'un responsable de la plate-forme n'est pas d'aller faire un audit le dimanche dans les villages.

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Pour répondre à la question, je suis allé chez M. BOURDIN un samedi après-midi au

mois de mai de 14 heures à 17 heures sur invitation d'un député local. On a vu des avions, c'est vrai, mais qui sont passés là où il fallait qu'ils passent, mais on n'a pas vu le député par contre ! Je ne recommencerai pas, c'est évident, ce genre de fantaisie.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Si vous considérez cela comme une fantaisie, passons à autre chose !

M. BLIN (Directeur de l'aérodrome).- Excusez-moi ! La personne qui m'a invité n'est même pas venue ! Moi aussi, je me promène.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LEBRUN, je ne crois pas qu'on puisse caler un dispositif sur ce que vous demandez. Ce n'est pas le rôle du responsable de l'aérodrome.

Que l'on décide qu'il y ait une enquête auprès des riverains, d'accord mais ce n'est pas le rôle du responsable de l'aéroport d'aller surveiller la façon dont circulent les avions.

M. LEBRUN (DIRAP).- Dans toute entreprise actuellement, il y a des services qualité, il y a des audits, qu'est-ce qui empêche de faire un audit annuel, de consacrer une après-midi pour se rendre compte de la réalité des choses sur le terrain ?

M. LE PRESIDENT.- A ce moment-là, c'est une mission qui est donnée à un cabinet d'études particulier qui fait l'audit.

M. PICHERY (Conseil Général).- A propos de la liste d'avions – je crois que c'est Mme Laisne qui a fait cette liste dont je disais en plaisantant qu'elle devait s'acheter une minerve car elle observait le ciel en permanence avec beaucoup de

conscience – je dois avouer que lorsqu'un avion passe une fois visiblement en dehors du circuit, je laisse tomber, mais quand le même avion passe deux fois, voire trois fois, je téléphone à la tour. Mais bien souvent, ce n'est pas forcément aux heures de fonctionnement de la tour.

Il serait peut-être intéressant de mettre en place un serveur. Dans le lot, il y aura forcément des aberrations, mais il y aura forcément aussi un fond de réalité quelque part qui permettra de voir si certains avions dérogent plus que d'autres.

Quand je téléphone personnellement, je ne suis pas un excité de la chose, c'est qu'il y en a un qui exagère et qui passe au-dessus de mon jardin de façon un peu répétitive. Je téléphone mais j'ai rarement quelqu'un, et quand j'ai la tour par hasard, je n'ai pas le sentiment malheureusement de les émouvoir beaucoup avec ma petite histoire, c'est vrai.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- On sait bien que tous ces appels n'auront pas de prolongement.

M. PICHERY (Conseil Général).- A partir du moment où il y a une espèce d'accord qui se fait avec les clubs pour essayer d'avoir un rôle d'appel au civisme...

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- On est même un peu ennuyé car il peut arriver qu'un instructeur motivé sur ces problèmes d'environnement à la radio dise au pilote qui est devant lui : "faites attention, vous êtes au-dessus d'un village". C'est formellement interdit. On se sert d'une radio qui est un système de sécurité. En faisant cela, l'instructeur déroge aux règles et comme il n'est pas relayé par le contrôleur...

M. BLIN.- Les contrôleurs ne se sont jamais opposés à cela.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Ce sont des choses qui arrivent. Cela peut concerner des pilotes qui ne sont pas du terrain comme cela peut concerner parfois des pilotes de la plate-forme.

Avec un pilote qui est de chez nous, c'est très simple, à l'arrivée on lui refait un rappel, mais pour les pilotes qui ne sont pas du terrain, on ne peut pas le faire.

Donc cela arrive, c'est vrai, mais on est un peu gêné car on ne peut pas encombrer la radio et c'est une faute.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est un peu ennuyeux et c'est ce qui gêne chacun ici, c'est que lorsqu'on a ce constat d'un comportement qui peut paraître excessif, on n'a pas le moyen de faire passer la communication.

Je crois qu'on est suffisamment responsable dans cette salle pour dire qu'on va essayer de trouver un moyen qui permette au moins de recevoir le message.

A charge ensuite pour les clubs de regarder ce qu'il est opportun de faire.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Si, on a un moyen dont on use et dont on abuse : dans notre règlement intérieur, on a un contrôle annuel et dans ce contrôle annuel, il y a obligatoirement des tours de piste, et l'explication des circuits de piste en leur rappelant les problèmes des villages etc. est prise en compte tous les ans. Tous les ans, ils sont rebriefés sur le sujet.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur CHOIX, je reprécise ce que je voulais dire :

Je dis qu'il faudrait qu'on ait le souhait chacun de mettre en place un dispositif qui est un dispositif simplement de répondeur ou de boîte vocale téléphonique qui permette de recevoir ces messages, même s'il n'y a personne au bout pour répondre immédiatement.

Et vous, au niveau des clubs, même si on court-circuite la direction de l'aéroport, que vous ayez au moins des éléments qui vous permettent d'agir, tout en appréciant ce que vous allez pouvoir faire. Vous avez suffisamment d'expérience et de connaissance de vos pilotes pour pouvoir commencer à dire amicalement à un pilote : "c'est un peu abusif de procéder de la sorte".

Il faudrait qu'on réfléchisse à quelque chose, que ce soit un numéro qui permette d'avoir cette communication et de laisser ce message. Il y a les mails, mais tout le monde en reçoit, et au bout d'un moment, ce sont des mails parmi d'autres mails, et il y a un phénomène de saturation.

Je crois qu'il faudrait avoir la possibilité d'avoir un point téléphonique ou au moins on laisse un message.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- L'idée de M. PICHERY me paraît bien.

M. PICHERY (Conseil Général).- Je me souviens d'un bi-moteur particulièrement bruyant et qui visiblement ne devait pas être dans le couloir...

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Qui volait toujours vers 19 heures ? Il est connu.

M. PICHERY (Conseil Général).- Oui, effectivement il volait assez tard le soir. J'ai téléphoné à la tour, la tour m'a répondu : OK.

Et l'avion a continué à tourner parce que je l'entendais encore mais beaucoup plus loin. J'étais content, j'avais eu satisfaction.

M. LE PRESIDENT.- Pour gérer ce type de situation, il faut que quelque part on mette en place simplement le relais de communication qui fasse que c'est une information qui puisse être traitée à un moment ou à un autre. Il n'y a rien de pire que d'avoir une observation qui tombe sur rien.

Je soumets ça à votre réflexion, on en parlera au prochain comité. Il faut probablement qu'on mette quelque chose en place.

D'autres observations ?

M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).- En tant qu'utilisateur, je trouve que le circuit actuellement en vigueur est encore un des meilleurs. Je ne serai pas contre une variation de cap au décollage en 23, personnellement cela ne me dérangerait pas.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- A ce sujet, Monsieur HENRY d'Hispano m'a fait faire un tour de piste mais on n'a pas pu prendre la piste en question, le vent étant défavorable, il m'a invité à faire un essai pour faire une altération de cap.

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- M. HENRY est un pilote expérimenté, ce n'est pas un débutant.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- C'est le très bon et le mauvais exemple. Il était dans l'aéronavale, il a fait l'Indochine, il a formé je ne sais plus combien de types dans l'aéronavale dans sa jeunesse et il a cinquante ans derrière lui.

M. LE PRESIDENT.- Pour les tours de piste, vous avez aussi les repères au sol.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Il connaît le terrain par cœur. Avec lui, on n'a pas de problème, il n'a plus besoin de piste pour faire son tour. C'est un retraité qui passe son temps au club, parce que sa vie, c'est le club.

M. PICHERY (Conseil Général).- Il faudra que je prenne rendez-vous et que je fasse un tour de piste.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On vous l'a proposé mille fois. On va le refaire.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur ?

M. BUTEUX (DIRAP).- Cela fait plusieurs réunions où on dit qu'on a une bonne idée, on a des possibilités relativement simples à étudier pour améliorer les circuits de piste. On a dit à plusieurs reprises que le problème était que les circuits de piste actuels étaient peut-être satisfaisants en grande partie et que le problème est qu'ils ne sont pas respectés. On en a encore parlé, cette fois-ci.

On a évoqué des possibilités d'amélioration de circuits, Monsieur CHOIX ou Monsieur PATTO, mais jusqu'à présent on l'a écrit mais on ne fait rien.

Je proposerai déjà qu'on liste l'ensemble de ces bonnes intentions et que, plutôt que de passer je ne sais combien de temps à faire des essais sur le circuit de piste qui était proposé par la DIRAP, et se voir tous les trois mois dire : " on a fait un essai, mais on l'a fait entre nous, ce n'était pas très positif etc.", qu'on fasse quelque chose de plus sérieux, de plus concret, que l'on voie ce que l'on peut tester le plus rapidement possible de manière à ce que, dans six mois, on ait quelque chose qui permette de faire des améliorations.

A plusieurs reprises M. PATTO a fait remarquer que ce serait important de tester l'altération de cap, on lui a répondu plusieurs fois : "N'y comptez pas, ce n'est pas possible !" Ensuite, on dit : " Oui, on va le faire" mais cela n'a pas été réalisé.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- On n'a jamais accepté les altérations de cap.

M. BUTEUX (DIRAP).- Relisez les comptes rendus du comité, à plusieurs reprises...

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Ce n'est pas une chose simple.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ma proposition est constructive. S'il y a de bonnes idées, qu'on les note et qu'on les teste. Sur ce point-là, pour l'instant on n'a pas avancé.

M. PATTO.- Ce qui est important, c'est de garder un esprit de partenariat pour faire avancer le dossier mais il faut que les efforts soient faits d'un côté et de l'autre.

M. LE PRESIDENT.- Nous étions convenus qu'on prendrait une position lorsque l'expérimentation serait faite parce que je ne vois pas de quelle façon on peut avoir une appréciation sur une modification de tour de piste sans qu'il y ait eu un test de ce tour de piste.

Je regrette simplement qu'on en soit là, c'est-à-dire qu'on n'ait pas pu faire ce travail suffisamment tôt, mais je crois que c'est incontournable.

M. BUTEUX (DIRAP).- Jusqu'à présent on a parlé essentiellement de l'essai du grand tour de piste et puis, sur cet essai de tour de piste, on a essayé de placer à un moment donné cette altération de cap qui avait été demandée par M. PATTO.

Cela a été jugé comme compliqué, en particulier de faire deux choses en même temps.

Je ferai remarquer que s'il y a une difficulté pour ce grand circuit pour un problème de sécurité, je pense qu'il faudrait convenir de faire un autre essai qui peut être interprété de façon plus facile, et de dire qu'on se base sur le circuit existant et on ne teste que l'altération de cap. Et si dans trois mois, on a réussi à faire des essais sur le grand circuit, mais aussi sur le petit, et qu'on puisse proposer au moins une amélioration possible, je pense qu'on aura avancé.

M. LE PRESIDENT.- On peut peut-être en adopter au moins le principe mais je pense que ce serait intéressant d'ajouter la proposition qu'avait formulée M. CHOIX, c'est-à-dire le circuit glissant.

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- J'ai bien peur que ce soit une fausse bonne idée.

M. LE PRESIDENT.- On le verra bien, il suffit de l'essayer.

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- Parce que celui qui sera au-dessus de mon village, il sera toujours dans une configuration de circuit : "Ah bon, hier il y avait du vent, mais aujourd'hui je n'ai pas remarqué !".

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Non, ce n'est pas ça !

(M. Choix montre sur la carte)

Quand le décollage est dans ce sens-là, c'est ici et quand le décollage au contraire est dans ce sens-là...

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- Ah, d'accord !

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Quand la piste est la 05, on tournerait comme cela, et quand la piste est la 23, on tournerait de cette façon. Ce n'est pas la 05, une fois il y a du vent c'est comme ça, et une autre fois, il n'y a pas de vent, c'est comme ci. Sinon, c'est effectivement ingérable.

M. LE NOAN.- Pour le compte rendu de la réunion, ce serait bien que quelqu'un formalise sur le papier cette proposition.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Celui qui l'a le plus formulée chez nous est un de nos instructeurs bénévoles, encore un ancien marin de l'aéronavale qui ensuite a fait une deuxième carrière à la Direction de la Navigation Aérienne et qui s'est

occupé de ce type de choses à la DGAC. Je suppose que son idée est réalisable.

M. LE PRESIDENT.- On acte cette proposition sous le terme de "circuit glissant".

M. LE NOAN.- Plus l'altération de cap. C'est au décollage ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- En 23, au décollage.

M. LE PRESIDENT.- Ce serait les trois opérations que l'on tâcherait de faire avant le 31 mai.

S'il n'y a pas d'autres observations, on passe au point 4.

4 – Tableau de suivi de décisions.

M. LE PRESIDENT.- nous étions convenus de faire un tableau de décisions. On a préparé quelque chose qui n'est peut-être pas complètement parfait.

(distribution des tableaux de décision)

On a indiqué : "mesure ou objet", c'est la décision qu'on a prise ; "réunion évoquée", c'est la réunion à laquelle on fait référence ; "suite apportée".

Ce serait quelque chose qui serait établi à chaque réunion et qui permettrait de faire un point et d'examiner certaines dispositions qui n'auraient pas été apportées.

Vous avez le tableau "Equipement de dispositifs atténuateurs de bruit", "station de mesures de bruit", "Comptes

rendus et décisions", "Nouveau circuit de piste", et "Suivi de la Charte de qualité".

Ces tableaux seront évidemment actualisés.

Je me demande si on ne pourrait pas les mettre sur site. On regardera parce qu'on a un site qui est ouvert au niveau de la préfecture sur l'extérieur et qui peut être consulté. Donc on pourrait mettre ces tableaux sur site.

Voilà sur les tableaux.

On a particulièrement des dispositions concernant les mesures d'atténuation de bruit, on a des informations un peu convergentes sur ce sujet.

M. BUTEUX (DIRAP).- Concernant la signature qui devait être réalisée par M. CHOIX pour permettre à ASTH en particulier de s'équiper en silencieux, est-ce qu'on peut faire un point ?

M. LE PRESIDENT.- C'est la signature pour permettre de débloquer les subventions.

M. BUTEUX (DIRAP).- J'ai cru comprendre la dernière fois que même la société qui veut bien installer des silencieux ne pourrait pas bénéficier de subvention parce qu'une autre convention devrait être signée par M. CHOIX.

M. LE PRESIDENT.- Pour cadrer les choses, je rappelle qu'on a choisi pour des raisons de simplicité d'avoir un seul maître d'ouvrage dans l'installation, c'est-à-dire que les fonds sont dirigés sur l'association des usagers.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il n'y en a qu'une qui n'est pas signée, c'est celle avec Aéroports de Paris, non pas qu'on ne soit pas d'accord avec Aéroports de Paris, on est parfaitement d'accord, mais simplement il faut qu'on modifie un petit bout du texte parce que la convention d'Aéroports de Paris dit qu'ils débloqueront les fonds seulement quand les 20, 25 ou 30 avions seront équipés, notamment ceux dont les sociétés ont disparu.

Alors que je leur demande qu'on le fasse par tranche, mais des tranches sérieuses, c'est-à-dire nos 16 avions et les 2 d'ASTH. Il y en a 18 qui sont sérieux.

Ce n'est pas un problème et cela n'empêche pas d'avancer pour le moment. Cela va gêner maintenant ASTH.

Notre problème n'est que là, il n'est pas qu'on n'est pas d'accord. Aéroports de Paris est tout à fait d'accord pour modifier.

M. BRUN (ADP).- Il n'y a pas de problème.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Au téléphone, on s'en est entretenu dix fois avec Aéroports de Paris, ils savent que c'est ce petit point-là qui me gêne. Il faut prévoir une tranche 18.

M. LE PRESIDENT.- Donc on peut aller assez rapidement là-dessus.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Cela ne m'a pas empêché d'avancer sachant que j'avais un accord même verbal.

M. LE PRESIDENT.- Simplement, cela bloque la possibilité pour ASTH.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Le problème est le même pour eux. J'aurais signé la convention initiale, 30 seraient prévus, ils ne pourraient avoir leur subvention que quand les 30 seraient équipés. C'est bien précisé, noir sur blanc, que ce ne pourrait être qu'une fois et au final quand tous les avions seraient équipés. Si je signe, cela ne changera rien pour ASTH.

M. BRUN (ADP).- J'en parle à Patrice Moreau qui gère la convention.

M. LE PRESIDENT.- Il est toujours là ?

M. BRUN (ADP).- Il y a une certaine pérennité à Aéroports de Paris bien que les hommes changent. Il a un successeur, des collaborateurs.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il n'est qu'à l'étage du dessous.

M. LE PRESIDENT.- M. LE NOAN me rappelle que nous avons des crédits qui sont annualisés, qu'on a des coupes budgétaires qui ne sont pas neutres - c'est un élément d'environnement que je donne – je parle des crédits d'Etat qui interviennent pour 50 % du financement, et il faut probablement qu'on ait une consommation avant la fin de l'année sur ces lignes-là. Si, c'est avant, c'est le mieux.

M. LE NOAN.- Je dirai même avant le 30 novembre.

M. LE PRESIDENT.- Il se passe des choses pour nous sur les engagements.

Je souhaite, c'est un problème d'environnement dans lequel se situent les choses et je le dis également à Aéroports de Paris, si vous pouvez vous entendre rapidement pour la signature, ce ne serait que mieux parce qu'il y a cette contrainte.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Je rappelle toujours que cela ne m'a pas empêché d'avancer en attendant.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas du tout ce que je veux dire.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Je fais à la vitesse du constructeur, je ne demande pas mieux que ce soit fait. Si c'était déjà fini, je serais encore plus content.

M. LE PRESIDENT.- On va aborder le problème des silencieux :

Selon les éléments dont on dispose, je dis cela c'est sous votre contrôle, a priori Chabard aurait livré le dispositif de réduction de bruit posé sur l'avion du club par le mécanicien de l'aéro-club.

Il n'y aurait finalement pas de problèmes techniques, les essais en vol se seraient révélés concluants.

D'autre part, c'était le point sur lequel on avait vocation à travailler avec l'Aviation Civile, en ce qui concerne la délivrance de l'homologation, on aurait une position qu'on va valider avec la Direction de l'Aviation Civile, qui s'est jusqu'à présent montrée très coopérante dans la mise en œuvre du dispositif puisque, comme je l'ai indiqué, on est à la signature actuellement.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Après la signature, depuis la dernière réunion à laquelle j'ai assisté, on a démonté un de nos avions, on l'a mis sur un camion pour l'envoyer du côté d'Annecy où se trouve la société Chabord pour qu'ils puissent organiser tous leurs montages.

On a récupéré notre avion, il y a quinze jours. Ils sont venus la semaine dernière pour monter à Pontoise avec le mécanicien un système entier plus silencieux et faire les premiers essais.

Mais on n'a plus le droit de voler avec cet avion. Il n'est plus conforme à son certificat de navigabilité, il n'a pas le droit de voler avec un pot qui n'est pas certifié. On est sous laissez-passer avec cet avion. Cet avion a décollé hier après-midi pour partir à Grenoble où il y a un pilote du Centre d'essais en vol qui va faire les mesures officielles. On a fait les mesures constructeur, le constructeur vérifiant les températures, les décibels par tranche etc. Deux avions sont passés l'autre jour à trois minutes d'intervalle, on a enregistré les deux pour voir les résultats.

Et puis l'avion est donc parti hier au Centre d'essais en vol car on avait une petite chance que le Centre puisse le prendre en compte avant le départ en vacances parce qu'ensuite il est fermé pendant deux mois.

Je ne peux pas vous dire ce qu'il en est, le pilote n'est pas encore revenu.

Cette affaire nous prend deux avions sur ce modèle-là.

On est tout à fait dans le calendrier prévu par le constructeur.

M. LEBRUN (DIRAP).- Vous aviez dit que vous aviez avancé sur le problème de l'homologation.

M. LE PRESIDENT.- La procédure d'homologation ne peut se faire que suite aux essais en vol.

Au niveau de la société Chabord, il paraîtrait que sur ce plan-là les conditions seraient favorables dans le processus de réalisation. Au niveau de l'Aviation Civile, on a pris les dispositions pour que, dès l'instant où le processus se met en route après les essais en vol, on ait une homologation très rapide, sous réserve de décision souveraine de l'Aviation Civile.

On ne s'engage par sur la décision mais sur la réduction des délais administratifs.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Ils commencent maintenant à connaître le problème.

M. LE PRESIDENT.- Pour le connaître, c'est sûr qu'ils le connaissent.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Ce que je veux dire c'est que Chabord en est à son sixième silencieux.

M. LE PRESIDENT.- Je parlais de l'administration.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Les procédures maintenant sont connues. Ils se connaissent.

M. LE PRESIDENT.- On peut avoir un schéma court car on est dans une procédure d'homologation où il y a des précédents. Il y a une certaine confiance sur le constructeur.

M. LE NOAN.- Il y a d'autres constructeurs ?

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il y a Gomolzig pour Cessna 150 /152, Il y en a un autre également.

Mais j'avais deux types d'avions qui sont extérieurement identiques mais avec une motorisation différente et il aurait fallu que j'aie deux fabricants différents qui ont d'autres inconvénients par ailleurs.

Alors que là il semblerait que ce soit satisfaisant. Mais je ne vais pas faire la théorie sur l'intérêt de la société Chabard.

M. LE PRESIDENT.- Dernier point, la station de mesure de bruit.

D'après les informations que nous avons, la station de Courcelles-sur-Viosnes serait installée et en cours de fonctionnement depuis le début de la semaine.

M. COLL (ADP- Sce Environnement Nord).- Tout à fait, je confirme. Il y a eu quelques petits problèmes de ligne téléphonique, mais ce sont les informations que j'ai eues.

M. LE PRESIDENT.- Le dispositif est en route pour, à terme, avoir des éléments permettant de constater de façon objective les évolutions de trafic soit en densité, soit en hauteur.

M. COLL (ADP - Sce Environnement Nord).- On va voir avec le Laboratoire quel est le rendu qui va être fait de ces mesures de manière à ce qu'il soit lisible et exploitable parce que ce n'est pas toujours très évident d'interpréter des mesures de bruit.

M. LE NOAN.- Où est placé le capteur ?

M. LE PRESIDENT.- A Courcelles.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- A côté du terrain de foot à la station de pompage.

M. LE NOAN.- Ce sont des mesures en continu ?

M. COLL (ADP - Service Environnement Nord).- Oui.

M. BRUN (ADP).- L'emplacement est celui sur lequel on doit pouvoir comptabiliser le maximum de bruit pour le maximum de trafic.

M. BUTEUX (DIRAP).- Concernant les mesures de la station, on a vu que les mesures étaient d'ordre de bruit avec un indicateur...

M. LE PRESIDENT.- Bruit, fréquence.

M. BUTEUX (DIRAP).- Ce qui permet de calculer un peu tout ce qu'on voulait. Nous aimerions avoir aussi une mesure des émergences, c'est-à-dire du nombre de fois où on dépasse un certain nombre de décibels.

M. BRUN (ADP).- Je crois que c'est possible mais il faut qu'on pose la question. A priori, toutes nos stations fonctionnent comme ça.

M. COLL (ADP-Sce Environnement Nord).- A priori, cela ne devrait pas poser de problème puisque le problème de l'implantation d'une station de mesure de bruit, c'est de la localiser de manière à ce qu'on puisse mesurer l'émergence, sans cela on va avoir un bruit sans pouvoir identifier celui qui est produit par les avions. C'est toute la difficulté d'une implantation mais c'est toujours fait comme ça.

M. LEBRUN (DIRAP).- C'est en Leq ou en Lden ?

M. BRUN (ADP).- Ce sera en décibels et ces mesures pourront être transformées en mesure de nuisance.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Je suis très inquiet car si on s'aperçoit que ce sont les tracteurs qui font le plus de bruit ! (*rires*). Je serai solidaire avec les agriculteurs, j'irai les soutenir !

M. MILLET.- Les tracteurs volent de moins en moins !

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas trop inquiétude sur les confusions de bruit.

Est-ce qu'il y a d'autres questions ?

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Où en est-on des relations avec les autres écoles du terrain ?

M. LE PRESIDENT.- Pour l'instant, pas d'évolution.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- En dehors des trois aéro-clubs et des constructeurs amateurs qui ne font pas d'école, sur le terrain il y a d'autres écoles encore ?

M. LE PRESIDENT.- On a une école qui a fermé.

Comme on l'avait indiqué lors des dernières réunions, on a pris des contacts avec les correspondants existants, il y a une école qui a fermé, et une école où on avait identifié le responsable mais sans qu'on ait pu véritablement prendre contact pour des difficultés ...

Mme COMBES (sous-préfecture de Pontoise).- C'est Darnodet (?). Air Ouest est toujours en cessation d'activité.

Aéropilot ...

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Ils existent toujours.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Ils ont 2 Rally 100 qui ne sont pas équipables.

Aéro-Academy, c'était M. Darnodet qui était tout à fait favorable mais depuis le 29 mars il est en cessation d'activité.

Il y a Air-Club, M. Bec.

M. BLIN.- Non, c'est Cergy Pontoise Air-Club.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Ils ont 2 Rally 100, ce n'est pas réalisable.

AS THOMSON, c'est fait, le dossier est déposé.

HISPANO SUIZA qui est en route.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il y en a d'autres !

M. LE PRESIDENT.- On est tout prêt à prendre des contacts, vous nous donnez les éléments et vous voyez avec M. BLIN.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Ce n'est pas moi qui peux le faire, c'est de l'autre côté des pistes, c'est la partie nord, ce n'est pas près de chez moi, et je ne voudrais pas qu'ensuite...

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Il y a une nouvelle pancarte.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Chez Air-Ouest aussi. C'est vrai que leur situation me paraît un peu délicate vis-à-vis d'Aéroports de Paris, parce qu'ils sont plus ou moins squatters, ils n'ont rien signé.

C'est toujours pareil, il y a des sociétés qui se cassent la gueule mais les squatters récupèrent les avions, on ne sait pas très bien comment avec l'administrateur judiciaire, on monte une petite structure, quand cela ne va plus, on fait une association, quand l'association commence à redémarrer, on transforme cela en société pour pouvoir se "sucrer". A ma connaissance, il y en a au moins trois qui tournent comme cela sur le terrain.

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- J'ai un problème de caravane à stocker, je peux peut-être venir sur l'aérodrome.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- On a mis des barrières !

M. LEBRUN (Président DIRAP).- C'est dommage pour les Rally 100, ils sont équipés en Allemagne et pas en France. Il faudrait demander à Chabard l'année prochaine.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Chabard l'a fait parce qu'on lui a fait une commande de 16 avions.

M. KROTOFF (privés aérodrome).- En Allemagne, ils ont peut-être équipé des Rally remorqueurs et peut-être pas des 100 CV.

M. LEBRUN (DIRAP).- Il y a 100 CV, 110 CV.

Mme COMBES (Sous-préfecture de Pontoise).- Les 110 sont équipables puisque THOMSON en a un.

M. LEBRUN (Président DIRAP).- Gomolzig n'est pas homologué en France mais l'est en Allemagne pour le Rallye.

M. LE PRESIDENT.- Il faudrait qu'il y ait une demande aussi.

M. LEBRUN (DIRAP).- Les Rally 100 en France, c'est courant.

M. LE PRESIDENT.- On souhaiterait, Monsieur BLIN, avoir un nouveau point sur les sociétés ou aéro-clubs, tous ceux qui ont des avions qui volent.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- En école.

5 – Questions diverses.

M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).- Je voudrais poser une question à M. BLIN : est-ce que les contrôleurs sont motivés pour faire des approches directes au maximum dans le cadre des possibilités ?

M. BLIN (Directeur de l'aérodrome).- C'est-à-dire ?

M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).- On arrive d'un voyage, dans l'axe de la piste, en approche directe. Est-ce qu'ils sont motivés et est-ce qu'ils sont conscients que cela permettrait de réduire les nuisances ?

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Ils le font quand ils peuvent le faire.

M. KROTOFF.- Systématiquement ?

M. BLIN (Directeur Aérodrome).- Systématiquement, je n'en sais rien, mais si le pilote le demande, il n'y a aucune raison qu'on ne le fasse pas.

M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).- Sans demande du pilote ?

M. BLIN (Directeur de l'aérodrome).- On ne peut pas. C'est au pilote à le demander. On le suggère de temps en temps, mais normalement c'est au pilote de le demander.

M. KROTOFF (privés aérodrome).- Même s'il n'y a personne dans le circuit, il faut quand même que le pilote le demande ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Oui.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Aux heures où il n'y a pas de contrôle, on n'a pas le droit car on doit vérifier qu'il n'y a pas quelque chose sur la piste.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Il y a des contrôleurs qui le suggèrent parce que l'image radar aide.

M. KROTOFF (Privés sur aérodrome).- Justement, est-ce qu'on pourrait un peu les remotiver là-dessus ?

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Cela n'intéresse pas tout le monde. Il y a des gens qui font de l'école que cela n'intéresse pas du tout.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Pour ceux qui ne font pas d'école, c'est toujours intéressant.

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- Autrement dit, à 20 km on est capable de savoir où est la piste mais quand on est juste au-dessus du village de Grisy-les-Plâtres, on ne sait pas où elle est ! Je me pose des questions !

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Ce n'est pas pareil. Vous avez un appareil à 20 kilomètres qui vous indique où vous êtes par rapport à la piste. Mais quand vous êtes

parallèle, vous ne savez rien du tout, l'aiguille se balade complètement. On n'a aucun moyen alors qu'on sait, quand on navigue de loin, qu'on est dans l'axe du terrain et là on n'a pas de problème. Ce n'est pas du tout la même chose.

M. LE PRESIDENT.- En même temps, il y a un calage quand vous arrivez en direct sur la piste, vous la voyez d'assez loin et vous vous calez la piste comme un guide.

D'autres propositions ?

M. BUTEUX (DIRAP).- La demande de M. KROTOFF était : est-ce qu'on peut rappeler aux contrôleurs de proposer aux avions qui se présentent d'atterrir en direct.

M. BLIN (Directeur Aéroport).- Je pense honnêtement qu'à tout pilote qui le demande aujourd'hui, quand c'est possible de le faire, on ne s'est jamais opposé. Je pense même qu'il y a des contrôleurs qui le suggèrent.

M. LE PRESIDENT.- On prend votre suggestion en compte.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il y a des pilotes qui sont friands de cela parce qu'au lieu de tourner et perdre du temps, ils vont directement. On ne demande que ça.

M. LE PRESIDENT.- D'autres questions ?

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- Il y avait aussi "la nuit la plus courte", j'avais envoyé un mail à Mme COMBES à ce sujet.

M. LE PRESIDENT.- Oui, je sais, on a constaté cela.

M. LEBRUN (DIRAP).- Le mécontentement de la population est fort car elle été mise devant le fait accompli, cela s'était déjà produit l'année dernière, je m'en étais entretenu avec M. BLIN.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- C'est tous les ans.

M. LE PRESIDENT.- Sur ces opérations là, c'est un peu comme la fête de la musique ou d'autres opérations annuelles qui sont faites au niveau d'une activité. Qu'il y ait peut-être une meilleure information du public pour prévenir qu'il y ait une nuit de l'aviation à telle période, cela me paraîtrait une formule à faire quand on arrive dans cette période.

Un intervenant.- C'est à date fixe ?

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- C'est la Fédération nationale qui fixe les dates. Autrefois, on essayait de la fixer toujours la nuit de la Saint Jean.

M. LEBRUN (DIRAP).- Pourquoi provoquer le mécontentement des gens quand on peut l'éviter, quand on peut prévenir les associations, les maires, et faire une information dans la presse ?

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il faut prendre en compte ces observations et, lors de la prochaine fête qui se déroulera l'année prochaine, qu'il y ait une information.

M. GUILLAMBERT (Les Amis du Vexin Français).- On s'est demandé ce qui se passait ! Quand je fais une fête chez moi, je préviens les voisins.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- Il n'y avait aucun tour de piste, et les instructions, qui n'étaient pas réglementaires, mais qu'on a données à tous les pilotes étaient de ne pas faire de tour de piste, c'est-à-dire dans le noir de s'orienter en dehors des lumières.

On n'a pas eu de chance cette nuit-là, j'y suis resté jusqu'à 3 ou 4 heures du matin, car il y avait plutôt plus de bruit que d'habitude parce qu'il n'y avait aucun vent. Le bruit n'a pas été balayé par un petit vent. On aurait souhaité un peu plus de vent pour disséminer ce bruit.

M. LE PRESIDENT.- On peut convenir, pour la prochaine opération, d'organiser une petite information. C'est une manifestation aérienne particulière.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- Et mettre des avions équipés de silencieux.

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Pas de chance, justement on ne veut pas qu'il y ait d'école pour éviter les nuisances, ce ne sont quasiment que des quadriplaces qui partent pour voyager.

M. GUILLAMBERT.- En tout cas, il y avait beaucoup de monde !

M. CHOIX (Hispano-Suiza).- Tant mieux ! Cela prouve que l'opération a réussi.

M. PICHERY (Conseil Général).- C'est curieux, je ne suis pas dur d'oreille mais honnêtement je n'ai rien entendu.

M. CHOIX (Président Hispano-Suiza).- C'est logique, la piste utilisée est la 05, celle qu'on utilise quand il n'y a pas de vent.

M. LE PRESIDENT.- Le problème, c'est le fait que c'est une opération qui a surpris tout le monde parce que personne n'était au courant. Dans les fax qu'on a pu avoir, c'est surtout cela qui ressortait. Si on compense par une information une semaine avant, par la presse, en indiquant l'opération, je pense que cela améliorera les choses.

M. PATTO (maire-adjoint Courcelles).- On peut prévenir les communes limitrophes.

M. LE PRESIDENT.- Je vous remercie.

Je vous proposerai que nous nous revoyions fin septembre.

(La séance est levée à 19 heures 15).