

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

✧  
**Compte rendu succinct  
de la réunion du 23 janvier 2002**

*La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Finance, sous-préfet de Pontoise.*

● **Décision concernant les comptes rendus des séances du Comité Permanent**

Il est décidé que les débats du Comité Permanent feront l'objet d'un compte rendu qui se présentera désormais sous une forme succincte.

Le compte rendu succinct retracera les principales décisions ou positions des parties prenantes au Comité et comportera également un tableau de suivi des décisions prises.

Il sera élaboré et adopté selon le processus suivant :

- Rédaction et transmission par Aéroports de Paris aux membres du Comité du compte rendu succinct dans un délai d'un mois.
- Observations éventuelles des membres du Comité sur ce compte rendu sous un délai maximum de quinze jours.
- Validation du compte rendu "corrigé" des observations éventuelles à la réunion suivante du Comité

Concernant le compte rendu in extenso de la réunion précédente du Comité Permanent (réunion du 14 novembre 2001), Monsieur le Président demande aux membres du Comité de faire part de leurs observations éventuelles sur celui-ci avant la fin de la semaine suivante (1<sup>er</sup> février). Sans observation particulière, ce document sera diffusé officiellement par la préfecture, sinon les observations seront intégrées au présent compte rendu avant adoption lors du prochain Comité.

● **Point sur les équipements de silencieux des avions Ecole**

M. Choix, président de l'Aéro-Club Hispano Suiza, rappelle que le projet d'équipement en silencieux des avions Ecole concerne trois aéro-clubs signataires de la charte. Le principal aéro-club concerné, compte tenu de son activité, est l'Aéro-Club Hispano Suiza puisque 16 avions Ecole de type Cessna effectuant plus de 300 heures par an seraient susceptibles d'être équipés de silencieux.

Parmi les fabricants de silencieux, le choix d'Hispano Suiza se porterait sur la société Chabord pour les raisons techniques suivantes :

- Contrairement aux autres fabricants qui installent leur système de silencieux derrière le pot d'échappement existant, la société Chabord monte un système complet pot d'échappement + silencieux qui présente l'avantage de ne pas faire perdre de puissance à l'avion tout en offrant un gain acoustique supérieur aux autres systèmes.
- La société Chabord est un véritable spécialiste de l'échappement dont l'activité d'origine est la fabrication de pots d'échappement pour Formule 1 et pour motos.
- Les aéro-clubs déjà clients de la société Chabord sont, vérification faite, satisfaits des solutions équipant leurs avions Ecole.

Si la société Chabord propose déjà cinq modèles homologués de pots d'échappement, par contre elle ne dispose pas d'une solution existante pour les Cessna 150 et 152.

Cela suppose donc une mise au point spécifique dont le calendrier indicatif de réalisation serait le suivant :

- . le 18.12.01 : études de bruit (déjà réalisées)
- . le 15.02.02 : mise en place d'un prototype sur avion
- . le 28.02.02 : élaboration d'un projet de STC (homologation) pour mise en place d'un échappement silencieux sur Cessna 150
- . le 30.03.02 : essai en vol
- . le 30.07.02 : obtention de l'accord de STC
- . 30.10.02 : livraison des jeux d'échappement silencieux
- . installation des échappements silencieux (1 par semaine).

Les représentants des associations de riverains (DIRAP, Union des Amis du Parc) contestent vivement le choix opéré par l'aéro-club Hispano Suiza : opter pour un fabricant dont la solution est à concevoir et à homologuer risque de générer des délais de réalisation inacceptables. Pourquoi ne pas avoir retenu la solution existante et déjà homologuée de la société Gomolzig pour Cessna 150 ? Deux avions d'aéro-clubs en sont déjà équipés (Angoulême, Laval) à la satisfaction complète des utilisateurs.

En réponse, le Président d'Hispano Suiza indique qu'il privilégie la solution de Chabord pour des questions de sécurité car elle préserve la puissance (déjà faible) des moteurs équipant les Cessna 150. Quant au délai relatif à la procédure d'homologation, on peut penser, compte tenu de l'expérience acquise, qu'il pourra être raccourci.

En conclusion de ce point de l'ordre du jour, Monsieur le Président souligne que si le choix des solutions techniques relève de la seule responsabilité des maîtres d'ouvrage, en l'occurrence les aéro-clubs, puisque ce sont eux qui assument les responsabilités civiles découlant de l'installation de ces équipements, il est néanmoins parfaitement clair que l'installation des silencieux sur les avions école devra se faire dans un délai raisonnable.

Si tel n'était pas le cas, il faudrait alors s'orienter vers une autre solution technique que celle exposée par M. Choix.

Par ailleurs, Monsieur le Président s'engage pour sa part à prendre contact avec l'Aviation Civile, avant le prochain Comité, afin d'étudier comment accélérer la procédure d'homologation. Des contacts devront également être

pris par Hispano Suiza avec le fabricant pour voir s'il est possible d'aboutir à un calendrier de réalisation plus serré.

M. Buteux de la DIRAP insiste pour que la question du délai d'installation des silencieux soit discutée et précisée lors du prochain Comité.

Enfin, Monsieur le Président s'engage à recontacter les aéro-clubs non signataires de la Charte (Aéro Academy, Aéro pilotes) pour les inciter à participer également à l'effort d'équipement en silencieux de leurs avions Ecole.

● **Compte rendu de l'expérimentation du nouveau circuit de piste qui s'est déroulée le 30 novembre 2001**

M. Blin, directeur de l'aérodrome, retrace les conditions et conclusions de l'expérimentation du nouveau circuit de piste 05-23 réalisée le 30 novembre après-midi par un inspecteur pilote avec un avion de la DGAC.

Si d'un point de vue technique, le nouveau circuit de piste n'a pas posé de problème particulier, les contrôleurs ont fait observer toutefois que l'avion a été complètement perdu de vue dans le secteur de Dampont.

Le rapport de l'inspecteur pilote fait apparaître : *"que le respect du tracé ne comporte pas de difficulté particulière pour un pilote de niveau standard avec un avion tel que celui utilisé.*

*Néanmoins, on peut s'étonner de la distance inhabituelle de la vent arrière par rapport à la piste. Aussi il nous paraît souhaitable, en plus de ce vol, d'expérimenter le circuit en situation d'école afin de prendre en compte l'avis des instructeurs sur les points suivants :*

- . visualisation de la piste en vent-arrière.*
- . adaptation de la finale relativement courte en piste 23.*
- . propension à se laisser dériver sur Epiais-Rhus en 23*
- . identification d'éventuels problèmes liés à l'utilisation du circuit 05".*

M. Choix (Hispano Suiza) estime que le projet de nouveau circuit de piste pose un problème de sécurité, en particulier pour les jeunes pilotes.

Compte tenu des conditions particulières de cette expérimentation (absence de trafic, avion de forte puissance), il est décidé de refaire une expérience grandeur nature à un moment de fort trafic (10 à 15 avions en circuit de piste). Les instructeurs de l'Aéro Club Hispano Suiza seront associés à cette expérimentation particulière.

Cette expérimentation aura lieu au printemps (en mars ou avril).

M. Patto, maire-adjoint de Courcelles-sur-Viosne, réitère sa demande d'une altération de cap des avions au décollage afin d'éviter le survol du village de Courcelles sur Viosne.

M. Blin exprime sa réserve sur cette demande qui risque par ailleurs de reporter le problème sur Boissy.

● **Suivi de la Charte de qualité**

M. Lebrun, président de la DIRAP, soulève la question des créneaux horaires.

Monsieur le Sous-Préfet indique que cette question recouvre en fait deux sujets :

- Les vols de nuit de 22 heures 30 à 7 heures du matin : sur ce point il est prévu de prendre contact avec les deux constructeurs automobiles donneurs d'ordre (Renault et Peugeot) afin d'étudier avec eux les possibilités éventuelles de trouver de nouveaux aménagements concernant les livraisons de pièces automobiles.

- Et l'interruption des vols de loisirs le week-end entre 12 heures et 14 heures pendant la période estivale, sujet éminemment sensible.

Une vive discussion s'engage entre M. Choix (Hispano Suiza) et les représentants des communes et des associations de riverains à ce propos.

M. Choix souligne que l'interdiction des vols entre 12 heures et 14 heures le week-end remettrait en cause la viabilité économique des aéro-clubs, compte tenu de la variabilité des conditions météorologiques à Pontoise. Par ailleurs, il estime que la pose des silencieux sur les avions Ecole des aéro-clubs avait été acceptée pour éviter la mise en place de créneaux horaires pendant les week-ends. Il avait été évoqué précisément d'interdire les tours de piste aux avions école non équipés, à titre de sanction.

M. Guiard, maire de Boissy l'Aillerie, et les représentants de la DIRAP contestent vivement qu'il y ait eu un quelconque "marchandage" entre la pose des silencieux et l'abandon de leur revendication sur les créneaux horaires. Ils font valoir par ailleurs que des limitations de vols le week-end existent déjà sur d'autres aérodromes.

A ce stade des débats, Monsieur le Président est contraint de faire le constat de positions divergentes.

Il demande toutefois à M. Blin, directeur de l'aérodrome, et à ses services de procéder à un examen des éléments de réduction des nuisances pendant les week-ends afin d'avoir une première évaluation du fonctionnement de l'aéroport entre 12 heures et 14 heures et des mesures qui pourraient être envisagées.

Puis une discussion s'engage sur la nécessité et les difficultés du renforcement des sanctions.

M. Choix (Hispano Suiza) souhaiterait que les contrôleurs de la tour soient plus impliqués dans le relevé des infractions.

M. Giroud, vice-président du Parc Naturel Régional, insiste sur la nécessité d'un système de mesures pour avoir une évaluation objective des nuisances résultant des infractions au code de bonne conduite et aux règles des tours de piste. Il souligne également l'importance de la mise en place d'une "démarche qualité" formalisée pour améliorer le comportement des pilotes et diminuer les nuisances.

Au terme de cette discussion, Monsieur le Président demande à M. Choix, en liaison avec Aéroports de Paris, de lister pour la prochaine réunion

l'ensemble des mesures qui pourraient être prises pour faire progresser le respect des procédures et des règles de bonne conduite.

- **Installation du réseau d'évaluation des nuisances**

M. BRUN (ADP) indique que la station de mesure de bruit sera installée au cours du premier semestre 2002 à Courcelles-sur-Viosne dans l'axe de la piste 05-23 qui est la piste la plus fréquentée. Cette station de mesure sera reliée téléphoniquement à ADP et les données seront traitées au jour le jour.

Les données recueillies par cette station de mesure ne seront véritablement exploitables qu'au terme d'une année d'expérimentation, temps nécessaire à la constitution d'une base de données permettant d'apprécier les évolutions dans le temps et selon les conditions climatiques.

Les résultats seront communiqués régulièrement à la commission consultative de l'environnement.

La mise en place d'une telle station de mesure représente un investissement de l'ordre de 300 à 400 KF, financé intégralement par Aéroports de Paris.

En réponse à une question de M. Martinot (Union des amis du PNR) demandant si le PNR comptait participer au financement de l'installation du réseau de mesures, M. Giroud indique que c'est une possibilité qui pouvait être envisagée, par exemple pour le financement d'une station mobile qui pourrait être installée aux lieux sensibles.

Pour répondre aux préoccupations des membres du Comité, il est convenu qu'Aéroports de Paris préparera une note technique précisant les types d'informations qui pourront être fournis à partir de cette station de mesure.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur le Président lève la séance après avoir fixé la date de la prochaine réunion au mercredi 27 mars à 14 heures 30.

◆◆◆