

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



**Compte rendu succinct  
de la réunion du 26 février 2003**

*La séance s'est tenue à la sous-préfecture de Pontoise, de 15 heures à 17 heures 20, sous la présidence de M. Bernard Finance, sous-préfet de Pontoise.*

**~~☞~~ Approbation du compte rendu de la réunion du 26 juin 2002.**

M. le Président demande aux membres du Comité s'ils ont des corrections à apporter au projet de compte rendu.

M. Hénin (Les Amis du Vexin Français) fait observer que le compte rendu succinct n'intègre pas les observations qu'il avait transmises dans un courrier en date du 7 mai 2002.

M. le Président (ADP) précise, de façon générale, qu'il est tout à fait ouvert à intégrer les observations des membres du comité au compte rendu à condition toutefois que ces observations rectifient une erreur ou des propos qui seraient en contradiction avec la réalité des propos tenus. Si tel est le cas, le compte rendu sera modifié pour tenir compte des remarques de M. Hénin.

Par ailleurs, M. Hénin (Les Amis du Vexin Français) demande à M. le Sous-Préfet s'il a pu obtenir des informations sur l'impact de la révision du SDAURIF concernant l'aérodrome de Pontoise-Cormeilles. M. Le Noan (Préfecture du Val d'Oise) précise que les travaux de révision du SDAURIF ne seront engagés qu'en 2004. M. Brun (ADP) complète en précisant qu'à ce jour Aéroports de Paris n'a pas d'information quant à une éventuelle modification de la fonction assignée à la plate-forme telle qu'elle figure au SDAURIF actuel.

Sans autre observation sur le compte rendu du comité du 26 juin 2002, M. le Président propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

**~~☞~~ Tableau de suivi des décisions**

M. le Président commente rapidement les points figurant au tableau de suivi des décisions :

- recensement des aéronefs.
- demandes de subventions :

M. Lebrun (DIRAP) demande si l'enveloppe budgétaire, prévue initialement pour 31 aéronefs, a été redimensionnée pour tenir compte du nombre plus faible d'avions (18), ou si, au contraire, il reste de l'argent disponible. M. le Président indique qu'il y a eu reconduction de l'enveloppe disponible mais il précise que cette enveloppe n'est utilisable que pour financer ce programme précis de silencieux d'échappement.

M. Buteux (DIRAP) demande également si le solde budgétaire disponible permettrait de financer des projets de silencieux d'autres aéro-clubs. M. le Président répond qu'il faudrait d'abord que ces autres aéro-clubs se manifestent et acceptent les critères déjà définis entre les partenaires. Si tel n'était pas le cas, le solde budgétaire disponible ne pourrait évidemment pas être utilisé.

- dépôt de dossiers de l'AS THOMSON et d'HISPANO SUIZA (voir infra suivants)

- les procédures d'homologation : elles ont été obtenues pour les 150 et en cours pour les 152 (voir infra).

- l'arrêté portant restriction d'usage des avions non équipés : il a été pris.

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

- élaboration du tableau de suivi : réalisé.

- envoi des comptes rendus sous un délai d'un mois : délai respecté.

- observations des membres sous un délai de 15 jours : délai respecté

- rédaction d'un compte rendu succinct des réunions : réalisé.

- consultation des comptes rendus en sous-préfecture : le compte rendu in extenso peut être consulté à la sous-préfecture.

- transmission des décisions de la DGAC (1980,1986,1998) : réalisé.

- information sur "la nuit la plus courte" (voir infra)

- essais d'un nouveau circuit de piste (proposition DIRAP) : essais réalisés les 30 novembre 2001, 12 avril et 25 juin 2002 (voir infra).

- intégration à la charte des dispositions prévues pour le respect des tours de piste : en attente d'une vision définitive sur les tours de piste.

- prise de contact avec les non-signataires de la charte : Aéro Academy a cessé son activité et accord de M. Krotoff sous réserve de l'article 10.

- respect des tours de piste : pas d'évolution de la problématique.

- vols de nuit entre 22 h et 7 h : pas de vol de nuit constaté depuis le début de l'année. M. le Président propose qu'on fasse un point sur le milieu de l'année.

- installation de la station de mesure de bruit (voir infra).

- diffusion d'une note technique par ADP : la note a été remise à la CCE du 3 juin 2002.

- consultation de l'ACNUSA pour avis sur la technique retenue : pas d'information.

- participation du PNR au financement d'une seconde station de mesure de bruit mobile : pas d'information.

M. Buteux (DIRAP) réitère la demande formulée, lors de la dernière réunion du comité, de mise en place d'un répondeur téléphonique pour recueillir les plaintes des riverains en l'absence du responsable de l'aérodrome. M. le Président demande à ADP d'équiper l'aérodrome d'un répondeur téléphonique à cette fin et indique que cette mesure sera notée au tableau de suivi des décisions.

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

M. le Président rappelle qu'il ne s'agit pas de donner au cours de cette réunion une information officielle sur les causes de l'accident, l'enquête étant actuellement en cours, mais simplement de relater brièvement les circonstances générales du drame.

Il indique que cet accident concerne un aéronef de l'association Hispano Suiza. L'accident mortel s'est produit le 3 décembre lors d'une manœuvre de décollage effectuée par le pilote avant atterrissage, la piste étant occupée par un autre aéronef.

Puis M. Blin (Directeur de l'aérodrome) et M. Choix (Hispano Suiza) complètent cette information :

L'accident fait l'objet actuellement d'une enquête administrative menée par le BEA (Bureau Enquête Accident) de la DGAC et d'une enquête judiciaire effectuée par la gendarmerie des transports aériens de Roissy sous l'autorité du Procureur de la République qui a, par ailleurs, missionné un expert indépendant.

M. Choix (Hispano Suiza) précise les circonstances de l'accident : l'accident est survenu à l'occasion d'une manœuvre de retardement, un "360 degrés", effectuée à très faible vitesse, à l'entrée de l'aéroport, en plein milieu des champs. Le pilote en cause était un pilote expérimenté, reconnu pour son sérieux.

M. Lebrun (DIRAP) se demande si cet accident ne pose pas la question de la nécessité d'une limitation du nombre d'avions en vol simultanément sur un même circuit.

M. Choix (Hispano Suiza) souligne, en réponse, que l'avion était seul dans le circuit de piste, en dehors de l'autre aéronef en roulage.

M. Lebrun (DIRAP) soulève ensuite la question des actions correctives envisagées pour éviter la répétition d'un tel accident.

M. Choix (Hispano Suiza) mentionne qu'il rappellera aux pilotes de son association l'interdiction d'effectuer un "360°", pourtant réglementairement autorisé, en finale d'atterrissage. Il ajoute, par ailleurs, avoir saisi la Direction de

l'Aviation Civile d'une demande d'interdiction de cette manœuvre dans ce type de configuration.

M. Lebrun (DIRAP) demande que le comité soit tenu informé de l'ensemble des incidents aéronautiques graves, au-delà des accidents mortels. Une discussion s'engage à ce propos entre les membres du comité.

Au terme de cette discussion, M. le Président conclut sur la position suivante : outre l'enquête annuelle du BEA permettant d'établir une comparaison avec les autres aérodromes, M. le Président propose d'informer le comité des accidents présentant un caractère d'importance. Par contre, il souligne n'être pas favorable à une information systématique des membres du comité dès l'instant où il y aurait incident matériel.

M. Le Mee (Val d'Oise Environnement) demande, dans cette affaire, si la tour de contrôle pouvait refuser à l'aéronef la possibilité d'effectuer cette manœuvre.

M. le Président indique qu'il n'est pas habilité à répondre à cette question sur laquelle travaillent actuellement les enquêteurs. M. Krotoff (Privés basés sur aérodrome) précise que le pilote est "maître à bord" et que s'il demande à la tour de faire un 360°, l'autorisation doit lui être accordée, sauf s'il y a risque d'interférence avec d'autres aéronefs.

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

M. Sochard (ADP) rappelle que la station de mesure de bruit est installée à Courcelles-sur-Viosne, sous l'axe des départs et des arrivées de la piste 05-23, sur un terrain appartenant à la Compagnie des Eaux. Ce site présente l'avantage d'être isolé des autres bruits (trafic routier, bruits de voisinage etc.) pouvant perturber la mesure des bruits du trafic aéronautique. Elle fonctionne depuis juin 2002.

Il précise que la station de mesure ne permet pas de mesurer la gêne ressentie par les riverains mais le niveau sonore des survols d'aéronefs. L'intérêt de ces mesures étant de pouvoir comparer l'évolution de la nuisance sonore sur des périodes longues de plusieurs mois.

M. Sochard présente ensuite des documents retraçant le dépouillement manuel de deux journées de mesures et répond aux questions des membres du comité.

Puis M. le Président pose la question de la périodicité de publication des résultats des mesures effectuées.

M. Brun (ADP) propose d'établir un bilan sur une période d'un an qui est la périodicité habituellement retenue pour ce type d'analyse.

M. Patto (Maire-adjoint de Courcelles-sur-Viosne) préférerait une périodicité plus rapprochée.

Il est convenu finalement d'établir des bilans semestriels.

En réponse à une demande de M. Patto, M. Brun (ADP) propose, lors de la première présentation, de prendre quelques exemples illustrant l'évolution du niveau sonore en fonction de la distance par rapport à la station de mesure (perte de 6 décibels à chaque fois que la distance double par rapport à la source sonore).

M. Lebrun (DIRAP) souligne que l'important pour les riverains est le prolongement qui sera donné à l'interprétation des mesures. Il lui semble essentiel, en particulier, de pouvoir faire la relation entre les niveaux sonores relevés et les aéronefs de façon à pouvoir détecter les avions les plus bruyants.

M. Michal (ADP) fait observer qu'une classification des avions par niveau de bruit peut être obtenue directement à partir des certificats de limitation de nuisance que chaque avion possède et que l'objectif des mesures effectuées est avant tout de déterminer s'il y a hausse ou baisse de la nuisance sonore globale.

M. Buteux (DIRAP) émet le souhait d'avoir une copie des documents de mesures présentés par M. Sochard de manière à pouvoir réfléchir aux modalités futures de présentation des résultats.

M. Domy (PNR du Vexin Français) dénonce les nuisances sonores importantes occasionnées par les avions du Salon du Bourget qui se tient tous les deux ans au mois de juin pendant deux semaines. Il souhaiterait que des consignes soient prises pour limiter le bruit de ce trafic aérien supplémentaire.

M. Lorient (ADP), en réponse à la demande de M. Buteux, précise qu'il ne souhaite pas distribuer de documents de mesures sans que ceux-ci ne soient accompagnés des commentaires ou explications permettant d'éviter des erreurs d'interprétation. Par ailleurs, une communication semestrielle des résultats lui semble être une bonne périodicité sur le plan de la durée des mesures et de la pertinence des interprétations qu'on peut en faire.

M. le Président décide, avec l'accord d'Aéroports de Paris, qu'une première information commentée sur les mesures sera faite lors de la prochaine réunion de la commission consultative de l'environnement, fin avril.

#### **✍️ Recensement des équipements de silencieux d'échappement – Point sur les attributions des subventions liées aux équipements de silencieux.**

M. le Président fait le point rapidement sur l'équipement en silencieux des avions-école de l'AS THOMSON et d'HISPANO SUIZA :

- AS THOMSON : 1 avion est en cours d'équipement. Compte tenu des difficultés techniques rencontrées avec le silencieux installé (matériel Gomolzig), le second appareil ne sera équipé qu'une fois le problème technique résolu.

- HISPANO SUIZA : les 12 Cessna 150 sont équipés de silencieux ; les 4 Cessna 152 sont en cours de réalisation, compte tenu de difficultés rencontrées lors de la procédure d'homologation.

Puis M. le président cède la parole à M. Choix (Hispano Suiza) pour informations complémentaires.

M. Choix précise que le retard d'équipement des Cessna 152 s'explique par la sortie de nouvelles normes de certification par l'Aviation Civile alors que des essais et des calibrages avaient déjà été effectués sur les avions. Néanmoins le fabricant de silencieux (Chabard) a pu faire valoir que les travaux avaient déjà faits selon les anciennes normes de certification. Une certification a finalement été obtenue contre l'engagement que les nouveaux silencieux qui équiperont les Cessna 152 répondent aux nouvelles normes, ce qui implique de la part du constructeur certaines mesures complémentaires.

Normalement, les Cessna 152 devraient être équipés en mai ou juin 2003.

M. Choix précise, par ailleurs, que les Cessna 152 ne volent plus depuis le 1<sup>er</sup> janvier entre 12 h et 14 h le week-end.

Le coût global de l'opération d'équipement des 16 aéronefs se monte à 95.768,45 euros, soit 10 % de plus que ce qui était prévu initialement.

En réponse à une question de M. Pichery (Conseiller Général), M. Choix indique que la demande de subvention a été faite à l'origine et qu'un dossier avec les factures a été envoyé récemment.

M. le Président demande à M. Choix d'être vigilant sur ce point, de se rapprocher des trois financeurs (DIREN 40 %, Conseil Général 20 %, ADP 20 %) pour vérifier que les dossiers sont bien complets et éligibles, et éventuellement de contacter ses services en cas de difficulté.

M. Lebrun (DIRAP) salue l'aboutissement de cette démarche d'équipement des avions école mais s'étonne que, dans cette opération subventionnée à hauteur de 80 %, les associations n'aient pas eu leur mot à dire dans le choix du fournisseur.

M. le Président tient à rappeler que, pour tout projet subventionné, la responsabilité du choix du fournisseur incombe uniquement au maître d'ouvrage, en l'occurrence l'aéro-club, qui assume d'ailleurs la responsabilité civile et pénale des conséquences de son choix. D'un point de vue légal, en aucun cas les organismes qui subventionnent ne peuvent interférer dans le choix du prestataire fait par le maître d'ouvrage.

Par ailleurs, en réponse à une observation de M. Lebrun (DIRAP) sur la procédure d'homologation, M. le Président souligne que la procédure d'homologation suivie dans cette affaire a été parfaitement réglementaire et non écourtée.

M. Patto (mairie de Courcelles-sur-Viosne) tient à remercier le Président d'Hispano Suiza pour la rapidité d'équipement de ses avions-école.

 **Expérimentation d'un nouveau circuit de piste.**

M. Blin (Directeur de l'aérodrome) informe le comité que le nouveau circuit de piste n'a pu être expérimenté dans des conditions normales de trafic du fait de l'absence de conditions météorologiques favorables pour le faire (excellente visibilité, plafond élevé).

M. Michal (ADP) fait observer que la difficulté à mettre en œuvre l'expérimentation laisse à penser que, dans la pratique, ce circuit risque d'être très peu utilisé. Il ajoute, par ailleurs, que le circuit de piste actuel lui semble déjà très étendu et qu'il serait sans doute opportun d'étudier la faisabilité d'un tour de piste raisonnablement rapproché qui ferait tourner les avions moins longtemps.

M. Choix (Hispano Suiza) souligne qu'il n'est pas possible d'avoir plusieurs circuits de piste concomitants. Il indique être toujours prêt à réexaminer l'éventualité de mettre en place des circuits glissants.

M. Lebrun (DIRAP) fait remarquer que le circuit proposé par la DIRAP, sur le papier, n'est pas plus étendu que le circuit actuel. Il ajoute d'autre part avoir toujours proposé de conserver le circuit actuel par mauvaise visibilité et de n'utiliser ce nouveau circuit qu'en cas de conditions météorologiques favorables.

M. le Président conclut en demandant que le circuit de piste proposé par la DIRAP soit testé dans les conditions convenues. Il ne voit pas d'objection à ce qu'un circuit plus court, tel que proposé par M. Michal, puisse être également étudié et expérimenté.

Puis M. le Président cède la parole à M. Michal (ADP) pour exposer le projet de modification de la procédure aux instruments de Pontoise (QFU 05).

M. MICHAL indique que la procédure actuelle est une procédure dérogatoire et que le projet de mise à jour a pour but de la normaliser. Cette nouvelle procédure consiste essentiellement à déplacer la zone d'attente, actuellement à la verticale de l'aérodrome, à mi-chemin de la finale, à environ 8 km du seuil de piste. M. Michal précise enfin que cette modification de procédure n'est pas de nature à augmenter le trafic et vise seulement à sécuriser les évolutions des aéronefs et éviter un débordement des limites de protection de la zone de contrôle.

M. le Président demande à M. Michal, au-delà du document technique déjà diffusé, de rédiger une note explicative afin de répondre, en termes facilement accessibles, aux questions que peuvent se poser les membres du comité : où se situe la zone d'attente ? à quelle hauteur ? quelles sont les modifications apportées ? etc.

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

M. Krotoff, représentant des privés basés sur l'aérodrome, confirme son accord pour signer la charte dans les conditions convenues.

M. le Président reprendra contact avec lui pour lui transmettre le document à signer.

### **✍️"La nuit la plus courte".**

M. LORIENT (ADP) se propose d'établir un document d'information à l'intention des élus et des riverains sur "la nuit la plus courte".

Ce document sera diffusé à l'ensemble des membres de la commission consultative.

### **✍️Questions diverses.**

M. Lebrun (DIRAP) souhaiterait que la question de la délocalisation des tours de piste à l'écart des zones habitées soit étudiée par le comité.

M. Michal (ADP) indique qu'il n'existe malheureusement pas de plate-forme de dégagement en région parisienne pour accueillir les tours de piste des pilotes de Pontoise-Cormeilles, compte tenu de leur trafic actuel. Le seul terrain envisageable serait celui de St André de l'Eure, à proximité d'Evreux, mais cette plate-forme est beaucoup trop éloignée.

M. Hénin (Les Amis du Vexin Français) demande s'il y a des projets d'implantation de compagnies "low cost" à Pontoise.

M. le Président répond par la négative. Le projet dit "Air Gascogne" qui prévoyait un aller-retour journalier entre Auch et Cormeilles n'a pas de concrétisation compte tenu de l'insuffisance de moyens de son promoteur. M. Lorient (ADP) confirme l'absence de projet concret de cette nature sur la plate-forme de Pontoise-Cormeilles.

M. Hénin (Les Amis du Vexin Français) évoque les Assises Régionales pour la Charte de l'Environnement et pose la question de l'insertion au plan local des travaux réalisés lors de ces Assises. M. Le Noan (Préfecture du Val d'Oise) confirme que certains principes examinés lors de ces assises peuvent s'appliquer aux travaux de la commission (notamment les principes d'information, de participation, de responsabilité etc.).

L'ordre du jour étant épuisé et sans autre question diverse, M. le Président lève la séance après avoir indiqué que la prochaine réunion de la Commission Consultative se tiendra fin avril, début mai.