

COMMISSION CONSULTATIVE

DE

L'ENVIRONNEMENT



Aérodrome

de

Chavenay



Compte rendu de la

réunion du jeudi 12 mars 2009

Isabelle THOMAS

Sténotypiste de Conférences

SOMMAIRE

Bilan d'activité	4
Bilan des contrôles	11
Point sur l'expérimentation des tours de piste	17
Révision du Plan d'Exposition au Bruit	59
Point sur les projets d'urbanisme des communes	73
Questions diverses	

La séance est ouverte à 14 heures 35 sous la présidence de M. Yannick IMBERT, Sous-Préfet de Saint-Germain-en-Laye.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs, merci de nous rejoindre pour cette Commission Consultative. Je vous prie d'excuser mon léger retard : comme nous avons quelques événements demain, non pas dans cet arrondissement mais dans ce département mais l'événement étant un peu dimensionné, tous les sous-préfets sont requis, en clair une visite présidentielle, j'ai pris un peu de retard dans mon agenda et j'ai un peu jonglé depuis ce matin avec les réunions.

Je suis heureux de vous rejoindre puisque, par définition, je suis le dernier entrant dans ce noble cénacle. On va faire un tour d'horizon à la fois en terme de bilan d'activité et puis quelques flash sur un certain nombre de sujets, en vous proposant que cette réunion puisse se tenir dans un délai raisonnable et pas au-delà de 16 heures 30, si vous le voulez bien. De toute façon, au-delà de cet horaire, notre capacité d'écoute, d'intelligence et d'expression sera largement épuisée et donc ce ne sera pas la peine d'insister. Ce qui n'aura pas été dit ne pourra plus l'être et ce qui n'aura pas été dit ne le sera pas dit qu'avec beaucoup d'énervement, de fatigue et ce n'est jamais bon pour nos stress réciproques. On va essayer de travailler utilement, ce qui n'interdit pas d'entendre ce que les uns et les autres ont à dire avec toute l'écoute et la concentration nécessaires.

On attaque notre séance, on va commencer par un bilan d'activité. Je vais proposer à M. de Ronne, notre Directeur et votre Directeur bien aimé de nous présenter un peu les choses.

- Bilan d'activité

M. DE RONNE (ADP).- Merci, Monsieur le sous-préfet.

On va commencer comme traditionnellement par une présentation du bilan d'activité. C'est le bilan d'activité de l'année 2008 mis en comparaison avec l'année 2007, c'est l'habitude. Vous verrez comme cela l'évolution.

On va commencer par un tableau détaillé qui permet de voir l'activité de l'année 2008 comparée à l'activité de l'année 2007, analysée selon un certain nombre de critères que je vais commenter. On vous a indiqué ici les variations 2008 par rapport à 2007 : moins 15,7 % en 2008 par rapport à 2007.

Et puis simplement, une information sur les mouvements qu'on appelle en transit, c'est-à-dire les avions qui survolent le secteur autour de l'aérodrome de Chavenay sans se poser sur l'aérodrome. C'est ce qu'on appelle les transits traditionnellement.

Trafic cumulé sur l'année : vous voyez qu'en 2008, il y a eu 57.358 mouvements, comparé à 2007 qui était une forte année où il y en a eu 67.000 et à 2006, 55.000. Vous voyez qu'il y a des fluctuations d'une année à l'autre. L'année 2007 avait été très forte, l'année 2008 est beaucoup plus faible.

A l'intérieur de ces 57.000 mouvements, l'essentiel c'est des mouvements d'avion : 56.371. Il y a un trafic d'hélicoptères : 116 mouvements et un trafic d'ULM : 871 mouvements avec une augmentation assez forte du trafic d'ULM. Le trafic d'hélicoptères, comme le trafic d'avions, est plutôt en baisse sensible en 2008.

Une autre analyse entre trafic IFR et trafic VFR : vous m'excuserez sur cette présentation mais c'est un tableau standard que nous présentons sur tous les aérodromes, il n'y a pas de trafic IFR à Chavenay, je vous le confirme bien.

Ensuite, une analyse par type d'activité : les tours de piste, les vols locaux qui sont des vols qui partent de l'aérodrome, qui s'éloignent et qui reviennent, et les vols de voyage qui sont des vols qui partent pour plusieurs heures, plusieurs jours et qui se posent sur un aérodrome extérieur. C'est la différence entre ces deux catégories.

On voit que, pour l'essentiel, les tours de piste, c'est 29.000 mouvements, les vols locaux c'est 11.000, les vols de voyage c'est 8.420 mouvements.

Et d'ailleurs on trouve 48.000 mouvements. Pourquoi trouve-t-on 48.000 et non pas 57.000 ? Il manque quelque chose : il manque du trafic estimé, 8.510 mouvements, puisque, sur cette plateforme, sur un certain nombre de journées dans l'année, il n'y a pas de service de contrôle, donc on n'a pas de décompte précis du trafic. Vous savez que nous décomptons le trafic à partir d'un petit support du contrôle qu'on appelle un strip qui est une petite bande de papier sur laquelle sont portées les indications précises correspondant au vol, son heure de décollage, son heure d'atterrissage, etc. Certaines journées ne sont pas contrôlées, on fait une estimation avec une petite équation qui permet de faire cette estimation. Cela fait les 8.510 mouvements pour l'année 2008.

Il y a eu un peu plus de journées en auto-information : 27 journées en auto-information au cours de l'année 2008, je n'ai pas le chiffre de 2007 mais sans doute un peu plus. C'est ce qui explique que le décompte précis donne un chiffre de 48.800 et, avec cette estimation, on est autour de 57.000.

Voilà ce que je peux vous dire sur cette présentation.

Ensuite, on a une analyse de l'évolution du trafic mois par mois. Je vais peut-être passer sur la vue suivante parce qu'on l'a représentée sous forme d'un graphique. Cela illustre le fait que certains mois sont des mois à très fort trafic avec des variations importantes d'une année à l'autre alors que certains mois sont à peu près stables.

Le trafic 2007 est représenté par la ligne noire avec des petits losanges et le trafic 2008 par la ligne violette avec des carrés. On s'aperçoit que, sur le début de l'année 2008, mois d'avril mai, on a eu un trafic qui a été très faible par rapport à celui de l'année précédente où il y avait un pic au mois d'avril. C'est, pour l'essentiel, liée aux conditions météorologiques qui ont un impact extrêmement important sur cette activité de vol à vue.

Pour le reste, sur la période du mois de mai au mois de septembre, vous voyez que, d'une année à l'autre, c'est à peu près la même chose.

Au mois de septembre 2007, il y avait eu un pic d'activité, on est resté très bas. Ensuite, on est en dessous de l'année 2007 mais avec la même variation d'un mois à l'autre.

On a mis dans ce document l'analyse par catégorie de trafic – on retrouve la même courbe – le trafic avion, le trafic ULM et le trafic hélicoptère sur la plateforme. Evidemment le nombre de mouvements n'est pas le même. Pour le trafic avion, on parle en milliers de mouvements par mois, pour les ULM et les hélicoptères, on parle de quelques mouvements par mois. Les échelles ne sont pas du tout les mêmes mais vous voyez les variations : une activité qui est à peu près constante d'une année à l'autre avec des variations fortes qui sont des variations saisonnières.

C'est un peu différent pour l'ULM. On commence à voir un peu plus d'activité d'ULM sur cette plateforme.

Voilà pour la présentation des résultats de trafic de l'année 2008.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup, Monsieur le Directeur.

On va ouvrir les échanges, est-ce que cet exposé appelle de votre part des commentaires ?

M. BREL (ADECNAP).- Question à M. de RONNE : concernant le

trafic, est-ce que vous pouvez rapporter ce trafic à Chavenay aux autres trafics des autres plateformes de la région parisienne dont vous êtes le gestionnaire ? Est-ce que l'évolution est identique ?

M. DE RONNE (ADP).- Elle est un peu variable d'une plateforme à l'autre mais je dirai qu'au global, sur la région parisienne, on a aux alentours de 600.000 mouvements par an sur l'ensemble des aérodromes qui font partie du domaine Aéroports de Paris. Je n'ai pas d'information sur les autres aérodromes que nous ne gérons pas mais, sur ceux que nous gérons, il y a environ 600.000 mouvements et, sur l'année 2008 au global, on est 4 à 5 % en dessous de l'année 2007 sur ce total.

Si on se projette un peu plus loin en arrière, on s'aperçoit qu'on est aux alentours de 600.000 mouvements depuis de très nombreuses années. Depuis plus de dix ans, on est sur ce niveau de trafic. C'est à peu près stable dans cette activité avec, comme je vous le dis, les variations d'une année à l'autre pour diverses raisons qui peuvent être des raisons météorologiques, qui peuvent être aussi des raisons économiques : les pilotes qui pratiquent cette activité pratiquent peut-être un peu moins ce genre de loisirs quand la situation économique est moins bonne.

En réalité, on n'a pas vraiment d'analyse de cela, ce sont des perceptions que nous avons au travers des échanges qu'on peut avoir avec le milieu de l'aviation légère sans pourtant pouvoir vous produire de justification très précise de cela.

M. BREL (ADECNAP).- J'avais une deuxième question : j'ai entendu à la radio ce matin qu'Aéroports de Paris avait de très bons résultats cette année. Pouvez-vous nous donner des informations sur les résultats, peut-être pas économiques mais en tout cas le bilan financier des recettes et des dépenses vis-à-vis d'Aéroports de Paris pour l'ensemble des dix aérodromes et peut-être pour l'aérodrome de Chavenay ?

M. DE RONNE (ADP).- Non, je ne peux pas vous communiquer de chiffre. Les résultats ne sont pas fameux, ce n'est pas sur l'aviation générale qu'Aéroports de Paris fait son résultat, loin de là.

M. FORTIN (ADNAC).- Deux questions :

La première très rapide : comment les ULM sont-ils gérés par rapport aux

vols d'avions ? Autrement dit, ont-ils des circuits imposés ? Ont-ils une réglementation particulière ? Si l'augmentation continue comme cela, à un moment, on ne sera plus autour de la table pour parler des avions mais pour parler des ULM. Ma question est : comment sont-ils gérés au point de vue circuit ?

M. DE RONNE (ADP).- Je vais laisser répondre les experts en la matière. Il y a ici le Service de Navigation Aérienne qui assure le contrôle et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile qui s'assure de la conformité des circuits et autres. Ils sont plus experts que moi pour répondre à cette question, le mieux est qu'ils vous apportent la réponse.

M. MOLINER (ADP).- En fait, l'activité ULM est apparue sur le terrain depuis deux années maintenant. Un arrêté du 17 juillet 1992 stipule, dans son annexe 4, qu'il est prévu que ces ULM ne peuvent utiliser les aérodromes comme celui de Chavenay que lorsque, effectivement, il existe des procédures adaptées ou exclusivement lorsqu'ils ont une autorisation des Services de la circulation aérienne et auquel cas ils utilisent exclusivement les circuits avions et se conforment à ce fameux arrêté du 17 juillet 1992.

On a eu effectivement, depuis une dizaine d'années, de nombreuses demandes concernant les ULM et certains ne pouvaient pas utiliser les circuits avions ou avaient des spécificités. Il se trouve qu'aujourd'hui, les avions et ULM modernes ont exactement les mêmes spécificités, si ce n'est que le poids change et là il s'agit de réglementation spécifique à l'ULM et à l'avion.

Nous sommes confrontés à cette spécificité technique et, pour nous, Circulation aérienne, émettant un avis technique au gestionnaire de l'aérodrome, c'est-à-dire Aéroports de Paris, à partir du moment où Aéroport de Paris acceptait que, sur ses aérodromes, viennent des ULM avec notre avis technique en disant bien que les ULM devaient spécifiquement utiliser le circuit avions et avoir les mêmes normes que les circuits avions et qu'ils étaient soumis à infraction dans la circulation d'aérodrome dès lors qu'ils n'utilisaient pas ces règles. Ayant un contrat entre les parties, il se trouve qu'aujourd'hui 6 ULM sont basés à Chavenay dont un ou deux font de l'école. Ce qui privilégie l'accès même occasionnel d'ULM à Chavenay, c'est lorsqu'on a affaire à des gens qui ont eu une activité avion qui achètent des ULM pour des raisons essentiellement économiques.

M. FORTIN (ADNAC).- Ma deuxième question est liée à la baisse du

trafic : avez-vous une explication de cette baisse et est-ce que cette baisse joue d'une façon générale sur tous les types de vols ou elle est plus significative sur les tours de piste ou sur les voyages ou sur les locaux ?

Votre graphique est très clair : il y a une baisse générale mais est-ce qu'éventuellement vous pouvez nous donner une indication : est-elle surtout liée aux tours de piste puisque c'est l'essentiel et l'objectif numéro 1 de cette CCE ?

M. DE RONNE (ADP).- Je ne sais pas vous dire si c'est plus les tours de piste que les autres, je n'ai pas les informations là. Par contre, je sais vous dire que, sur cette période du début de l'année, il y a eu des conditions météorologiques mauvaises qui ont conduit un certain nombre de journées à rendre les pistes inutilisables, ce qui explique, pour l'essentiel, la faible activité que nous avons là au début de l'année, c'est ce creux qui fait presque l'essentiel de la baisse.

M. FORTIN (ADNAC).- Excusez-moi, la réponse je ne l'avais pas vue mais elle est dans votre tableau.

M. DE RONNE (ADP).- Ah elle est dans mon tableau ! Alors j'ai mal lu ! Page 2, oui, on l'a ici effectivement.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres questions sur cette activité 2008 ?
S'il n'y en a plus, on passe au point suivant.

- Bilan des contrôles

M. LE PRESIDENT.- Je donne la parole à la Gendarmerie.

M. JARRIGE (GTA).- Bonjour Mesdames et Messieurs.

En 2007, il y avait eu 3 accidents matériels et, pour l'année 2008, on a 2 incidents : la perte de verrière d'un avion de voltige de l'aéroclub Dassault et une sortie de piste le 11 décembre 2008. Voilà.

M. LE PRESIDENT.- C'est tout ?

M. JARRIGE (GTA).- C'est tout. Pas d'infraction, pas de problème particulier.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des faits constatés mais en activité de contrôle autrement ?

M. JARRIGE (GTA).- En activité de contrôle, c'est la même que l'an dernier : en 2007, 19 contrôles ; en 2008, 20 contrôles.

M. LE PRESIDENT.- Et que donnent les contrôles ?

M. JARRIGE (GTA).- Aucune infraction, pas de problème particulier.

M. LE PRESIDENT.- Très bien ! Et la verrière, Monsieur GAILLARD ?

M. GAILLARD (AUDACE).- C'est un incident technique sans gravité, sans dommage. L'avion est revenu tout seul sur le terrain...

M. BATCABE (Dassault).- Pas tout seul, avec le pilote quand même !
(*rires*)

On ne sait pas. A mon avis, il y a eu un problème de manette de verrière qui a été mal verrouillée.

M. GAILLARD (AUDACE).- Ce qui peut arriver.

M. BATCABE (Dassault).- Cela n'a apporté aucun dommage. Juste la verrière qui est difficile à retrouver.

M. BREL (ADECNAP).- On ne peut pas demander à la gendarmerie et la

police de l'air d'être chaque jour en contrôle d'infractions mais il est évident que les riverains ne peuvent pas accepter qu'il n'y ait pas d'infraction quand journallement il y a des survols d'habitations qui sont systématiques et journaliers, que ce soit de Chavenay ou d'ailleurs. Il est impossible, pour des représentants d'association de riverains, d'entendre qu'il n'y a pas d'infraction. C'est absolument impossible à entendre. Il y a survols d'habitations systématiques et fréquents, plus ou moins fréquents et, comme les riverains ne sont pas habilités à témoigner de l'identification de l'avion, que les prises de photos ne sont pas reconnues, que les multiples témoignages ne sont jamais reconnus, c'est la seule bonne foi d'un agent assermenté de l'Etat, donc la gendarmerie, qui est en mesure d'apporter la preuve de ces infractions. C'est une simple remarque et un regret mais il est difficile pour un riverain d'entendre qu'il n'y a pas d'infraction quand, journallement, il en constate.

M. LE PRESIDENT.- C'est le droit commun, c'est comme sur la route : pas vu, pas pris !

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Pour relever une infraction, il faut qu'il y ait une réglementation opposable. Ce n'est pas chacun qui décide quelle est la règle qui doit être appliquée à son voisinage. Par rapport à quelle réglementation, considérez-vous qu'il y a infraction ?

M. BREL (ADECNAP).- L'interdiction de survol d'habitations à moins de 1.000 mètres pour des agglomérations de plus de 5.000 habitants, la réglementation traditionnelle.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- La réglementation traditionnelle, que je connais relativement bien, dit effectivement que des agglomérations d'une certaine taille ne peuvent pas être survolées en dehors des décollages et atterrissages et des manoeuvres associées. Si vous êtes sur une agglomération qui est dans un tour de piste, nous sommes dans les manoeuvres associées au décollage et à l'atterrissage et donc cette règle n'est pas opposable. Si, par contre, vous êtes en vol de navigation à l'extérieur de ces manoeuvres associées au décollage et à l'atterrissage, là effectivement on peut considérer qu'il y a infraction à la réglementation. Cela dépend de quelle agglomération vous parlez. La réglementation ne dit pas : « c'est 1.000 mètres pour tous les avions dans n'importe quelle situation ».

M. BREL (ADECNAP).- Nous sommes parfaitement d'accord. Je parle bien de survols d'habitations hors du cadre exclusif dont vous avez parlé au décollage et à l'atterrissage.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- De quelles habitations parlez-vous alors ?

M. BREL (ADECNAP).- Infractions caractérisées de survols d'habitations sur la totalité de la ville où il n'y a pas de proximité ou de raison particulière. On souhaite simplement que les contrôles soient augmentés, qu'il y ait, de temps en temps, des contrôles de survols d'habitations sur la ville de Plaisir notamment.

M. FORTIN (ADNAC).- Je voulais appuyer par un exemple, M. GAZEL va être directement impliqué mais vous m'en excuserez, ce n'est pas volontaire.

Le 30 juin à 19 heures 45, il y a un avion qui s'appelle FXBXR, qui est de votre aéroclub, qui a fait 11 tours de piste. Sur les 11 tours de piste, le troisième et le quatrième quand j'étais au téléphone parce que le troisième m'avait profondément choqué, n'ont absolument pas suivi les tours de piste : il a traversé Saint-Nom. Je peux vous dire que j'aurais pu faire arrêt sur image, j'aurais discuté avec le pilote : il était à moins de 30 m d'altitude. A-t-il voulu faire de la performance vis-à-vis d'un ami ?

Je suis allé à votre aéroclub le lendemain. Malheureusement, vous n'étiez pas là, vous étiez en déplacement. Je suis tombé d'ailleurs sur un mécanicien passionnant, j'ai passé une demi-heure avec lui très bien mais, cela étant, le problème n'a pas été résolu. Je peux vous dire que ce pilote aurait été pris par Messieurs les gendarmes, il rentrait à pied chez lui, il laissait son avion sur place et il repassait son brevet six mois après ! C'est un cas.

M. LE PRESIDENT.- On ne va peut-être pas tomber dans les exemples.

M. FORTIN (ADNAC).- C'est pour appuyer. Il y a quand même des cas assez fréquents. C'est pour appuyer le fait qu'il n'y a pas d'infractions contrôlées c'est vrai parce que vous ne pouvez pas être là en permanence mais elles existent.

M. LE PRESIDENT.- C'est comme en matière de circulation routière.

M. BREL (ADECNAP).- Il n'y a pas de contrôle.

M. GAZEL (AUDACE).- Il y a deux ou trois ans, vous nous avez demandé de venir vous expliquer un certain nombre de choses. Je suis venu avec M. MOLINER. Vous aviez établi, à la demande du Préfet, une grille pour déclarer ce que vous considériez comme des écarts par rapport aux trajectoires habituelles. On n'a jamais vu revenir un de ces papiers.

M. FORTIN (ADNAC).- C'est exact ! On ne sait pas le contrôler.

M. GAZEL (AUDACE).- Donc on ne peut pas faire de...

M. LE PRESIDENT.- C'est bien de le reconnaître.

M. FORTIN (ADNAC).- Je suis tout à fait d'accord. C'était un acte de bonne volonté mais qu'on ne peut pas gérer.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire...

M. FLAMANT (Maire de Chavenay).- Juste une précision que j'ai déjà apportée concernant Plaisir : je ne nie absolument pas qu'il y ait des survols de Plaisir mais, pour la plupart, ils sont liés plus à Saint-Cyr qu'à Chavenay et il ne faut pas se tromper de CCE. Je ne nie pas les survols de Plaisir mais, bien souvent, ce sont des problèmes liés à Saint-Cyr. Chavenay n'a pas vraiment de vocation à survoler Plaisir.

M. JARRIGE (GTA).- Concernant le survol de Plaisir, avec l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, cela ne dépend plus de la Gendarmerie des Transports Aériens, il faut vous adresser au bureau de Police aéronautique de Toussus-le-Noble. C'est la répartition des compétences territoriales. C'est pour vous expliquer que nous n'irons

pas à Plaisir.

M. BREL (ADECNAP).- Il n'y a pas confusion. On ne confond pas les vols de Saint-Cyr-l'Ecole avec les vols de Chavenay.

M. JARRIGE (GTA).- Tout à l'heure, vous avez terminé en disant que Plaisir était survolée mais il faut vous adresser à mes collègues de Police nationale.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres commentaires sur les contrôles ?

M. FORTIN (ADNAC).- On les voudrait plus fréquents.

- Point sur l'expérimentation des tours de piste

M. DE RONNE (ADP).- C'est mon collaborateur, Bernard PORQUET, qui va faire ce point puisque c'est lui qui a accompagné ce processus.

M. LE PRESIDENT.- On vous écoute attentivement, Monsieur.

M. PORQUET (ADP).- Fin 2007 et début 2008, il a été question de limiter de façon expérimentale le trafic de tours de piste le dimanche après-midi.

A cette fin, la chose a été discutée et, courant avril 2008, un cahier des charges, c'est-à-dire les modalités de l'expérience ont été définies de façon à mesurer l'effet de l'expérience en question par rapport au trafic ordinaire.

Le but de l'expérimentation souhaité était de réduire notablement et de façon mesurable le nombre de tours de piste le dimanche après-midi et de savoir comment cette disposition était ressentie dans l'activité des aéroclubs, quel impact cela aurait, est-ce que cela pourrait remettre l'activité des aéroclubs en question, la handicaper, la pénaliser par rapport à son fonctionnement traditionnel ?

La durée de l'expérimentation souhaitée était de trois mois.

L'expérimentation a eu lieu pas tout à fait dans les dates initialement prévues puisque du retard a été pris au moment du lancement mais, malgré tout, elle a

eu lieu.

Elle a eu lieu dans la période du 17 mai 2008 jusqu'au 31 août 2008.

Et si vous avez le document qui en retrace le bilan, on a pu faire les comptages des tours de piste effectués dans la période en différenciant le samedi du dimanche, comme cela figure sur le tableau de la 1^{ère} page du bilan.

On voit sur ce tableau déjà que, sur la période considérée, il y a une proportion du dimanche par rapport au samedi qui est de l'ordre de la moitié, 53 %, sachant que les tours de piste du dimanche ont lieu en moyenne 50 % le matin et 50 % l'après-midi.

Sur la période, sur les chiffres récupérés par les associations, on a pu faire un décompte et arriver à un chiffre de l'ordre de 600 tours de pistes transférés du dimanche vers un autre jour de la semaine, soit vers le samedi, soit vers un autre jour de la semaine.

Interprétation des résultats. C'est vrai que cette interprétation, je le mets sur cette fiche, n'est pas forcément très facile ne serait-ce que par rapport au trafic que l'on vient d'exposer tout à l'heure, à savoir une diminution du trafic en 2008 assez importante par rapport à 2007 comme on le voit ici sur le petit tableau. La comparaison en 2007-2008 n'est pas mathématiquement évidente à faire.

Malgré tout, ce qui est important, c'est de regarder le comptage sur le dimanche. Sur le dimanche, par rapport à avril juin 2007 qui avaient fait l'objet à cette époque-là d'un décompte très précis, on voit que, sur le dimanche, le nombre de tours de piste par jour était de 131 sur la période 2007 en question et que celui obtenu sur la période de l'expérimentation en 2008 est descendu à 49 en comptant toute la durée de mai à août étant donné qu'août était un mois peut-être moins significatif que d'autres. Il s'agit sur le dimanche d'une moyenne, on a en fait une moyenne de tours de piste le dimanche sur la période de l'expérimentation de 60. Cela remonte à 60. Ceci est à comparer à 131 pour l'année précédente.

Globalement, on observe une réduction des tours de piste le dimanche entre les périodes de référence 2007 et 2008 de 55 % et une réduction de 47 % des dimanches par rapport aux samedis en 2008 pour la période et l'expérimentation.

Après, le commentaire que l'on peut faire de l'expérience est que la diminution souhaitée le dimanche après-midi des tours de piste était basée sur la possibilité de le faire. Elle n'avait pas un caractère obligatoire pour les aéroclubs.

Les aéroclubs se sont organisés, ont respecté la règle du jeu et, de ce fait-là, il était demandé au niveau de leur économie quel impact cela avait eu.

Et là, la réponse obtenue auprès des aéroclubs est que l'impact est non seulement un peu difficile à mesurer mais les aéroclubs se sont organisés pour fonctionner de cette manière-là et, de ce fait, l'impact économique est considéré comme faible et sans conséquence critique pour leur fonctionnement.

C'est vrai que cela impose des contraintes d'organisation. Cela réduit la souplesse au niveau de ce qui est offert aux élèves. Cela impose donc une rigidité mais, globalement, les aéroclubs ne sont pas mis en péril dans leur survie même à cause de ce type de disposition.

Certains aéroclubs ont joué le jeu à 100 %. Pour certains, ils ont appliqué la règle complètement et donc cela agit dans le sens souhaité.

La conclusion que l'on en tire pour l'instant est que la règle du jeu instituée au départ a été suivie, qu'une réduction très sensible des tours de piste le dimanche après-midi a été obtenue pour la période, et que ceci est une contrainte importante mais supportable par les aéroclubs.

M. LE PRESIDENT.- Ce bilan qui vous est présenté va faire, j'imagine, l'objet de commentaires. Qui souhaite prendre la parole ? Monsieur le Président...

M. FORTIN (ADNAC).- Excusez-moi de prendre la parole mais on est forcément un des plus intéressés.

M. LE PRESIDENT.- On est là pour cela !

M. FORTIN (ADNAC).- Je tiens d'abord à remercier officiellement les aéroclubs d'avoir fait l'effort, bien qu'on ait eu un peu de déception avec votre prédécesseur, Monsieur le Sous-Préfet parce qu'on espérait une expérimentation sur six mois et elle s'est réduite à trois mois, peu importe, oublions ce passé, vous avez joué le jeu et je vous en remercie tout à fait officiellement.

M. LE PRESIDENT.- Cela commence bien.

M. FORTIN (ADNAC).- Tout à fait ! Il n'y a aucune raison qu'on ne le fasse pas. J'ai toujours remercié les aéroclubs ou les aviateurs quand il y avait des

efforts de faits que l'on constate à l'extérieur.

M. LE PRESIDENT.- Dont acte.

M. FORTIN (ADNAC).- Cela étant, je veux quand même rappeler l'aspect des nuisances.

Vous nous avez donné, l'année dernière, au mois de juin, les statistiques de 2007. Il se trouve que les statistiques de 2007 montrent qu'en tours de piste le dimanche uniquement, en moyenne, toutes les deux minutes pratiquement, il y a un mouvement.

Il faut quand même se mettre à la place des riverains : tous les dimanches après-midi, vous êtes dans votre jardin, vous avez en moyenne un avion au-dessus de votre tête toutes les deux minutes. Vous avez fait un effort incontestable, encore merci ! Mais le fait d'être passé de ce qui existait à moins 50 % veut dire qu'on va quand même toujours avoir un avion toutes les 4 minutes ! en dehors du pourcentage global de la réduction puisqu'il y a une petite baisse d'activité.

Je ne voudrais pas que les statistiques cachent l'aspect nuisances. L'aspect nuisance, qu'est-ce que c'est ? Ce sont les gens qui sortent dans leur jardin, qui déjeunent en famille dans le jardin, qui y dînent éventuellement, peu importe. Avant, la moyenne était – je vais vous le dire exactement et, si vous voulez, on fera les calculs ensemble – un peu moins de 2 minutes, 1,8 minute exactement. Si vous diminuez de 50 %, on va passer à 3 minutes ou 3 minutes et demi.

Cela veut dire quand même que, s'il y a un effort de fait, bravo mais il faut que cet effort continue parce que, quand vous êtes chez vous tranquilles le dimanche, un avion toutes les trois minutes, c'est quand même encore un peu agaçant.

Je ne dis pas si cela arrive tous les quarts d'heure, on sera plus souple mais il ne faut pas oublier ce côté nuisances. La statistique est une chose, encore bravo de vos efforts, encore merci, mais n'oubliez pas qu'un avion toutes les trois minutes ou quatre minutes est encore une nuisance même si c'est mieux qu'à l'époque où c'était toutes les 1,5 ou 1,8 minute. C'est une remarque, c'est tout ce que je dis. Je souhaite que l'effort continue.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Président...

M. GAZEL (Pdt Audace).- Il passe un certain nombre d'avions, je ne sais pas si les chiffres que vous nous donnez sont exactement ceux-là. C'est sûr qu'on entend les avions mais il y a quand même une question de niveau. Le bruit généré par les avions, si on l'évalue avec les procédures qui sont officiellement reconnues, est d'un certain niveau et ce niveau est très en dessous des chiffres que prennent en compte les règlements d'urbanisme. Il ne faut pas faire une réclamation excessive. On entend un peu les avions, je suis d'accord, mais ce n'est pas un niveau de gêne rédhibitoire.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire de Chavenay...

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- La question est simple. On a fait un essai que j'avais appelé de mes vœux puisque je crois aux vertus de l'expérimentation, on a expérimenté, on a fait un essai, la question est : est-ce qu'on transforme l'essai ? C'est toute la question qui va se poser à nous maintenant. Qu'est-ce qu'on fait pour transformer l'essai ? Nous souhaitons, avec les associations de défense des riverains, qu'il n'y ait plus de tours de piste du tout le dimanche après-midi d'avril à septembre...

M. FORTIN (ADNAC).- Et jours fériés.

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Et jours fériés.

Qu'est-ce qu'on fait maintenant ? L'expérimentation a eu le mérite de montrer, d'après ce que vous dites, que l'impact a été supportable – c'est le terme que je prendrai – pour les aéroclubs – je ne veux pas dire qu'il est nul mais il a été supportable – pour une diminution de moitié des tours de piste le dimanche. On montre également un impact positif sur l'environnement.

La difficulté à laquelle nous risquons d'être confrontés c'est si on dit : « voilà, il n'y a plus de tours de piste le dimanche après-midi » c'est facile, cela se contrôle facilement, pas de problème, mais si demain on dit : « voilà, on souhaite quand même continuer dans une diminution mais il faut que les aéroclubs, quand ils ne peuvent pas faire autrement, puissent y aller » cela va être difficile. Qu'est-ce qu'on va faire demain ? On va donner un quota aux aéroclubs de tours de piste à faire d'avril à septembre ? Difficile à gérer.

Je pose des questions, je n'ai pas obligatoirement de réponse mais je

pense qu'on peut trouver des réponses en discutant autour de cette table.

M. BREL (ADECNAP).- Je voulais ajouter les félicitations de l'ADECNAP à la bonne volonté des aéroclubs. Je crois que les relations avec les aéroclubs sont bonnes, on peut se parler et des progrès sont faits.

Je voulais aborder la voltige. La voltige n'était pas concernée par le protocole qui a été défini l'année dernière. Est-ce que vous pouvez nous dire si le nombre d'heures de voltige a été identique en 2008 par rapport à 2007 ? Et est-ce que la voltige peut faire un effort également le dimanche après-midi ? puisque c'est la nuisance essentielle qui est soulignée par les Plaisirois le dimanche après-midi.

M. GAZEL (AUDACE).- Je vais faire une intervention. Quand on fait les calculs pour pronostiquer le bruit en fonction du trafic connu, la voltige intervient extrêmement peu dans le bilan. Peut-être qu'un avion de voltige fait un peu plus de bruit qu'un avion normal, mais c'est tellement épisodique que, dans le total, c'est complètement noyé. On n'améliorera pas le bruit en édictant un règlement spécial sur la voltige.

M. REISSER (AUDACE-CEVA).- Je peux répondre sur la voltige. Déjà, l'avion est muni de silencieux et, cette année, vous n'avez pas été gênés pendant les mois d'été. Il faut savoir que, même si nous n'avons pas été signataires du protocole, nous nous sommes autocontraints pour l'activité voltige, M. FORTIN peut en témoigner.

M. FORTIN (ADNAC).- Tout à fait d'accord.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- En clair, cela veut dire qu'un vol ne dure que 30 minutes et, sur les 30 minutes de vol, il y a au maximum 15 minutes en voltige. Le dimanche après-midi, en moyenne, on fait trois ou quatre vols de voltige, pas plus. Au maximum, cela fait une heure de voltige dans toute l'après-midi, à la verticale.

Il faut savoir aussi que l'avion possède un enregistreur de vol et que, si on comptabilisait précisément les heures de voltige, la voltige réelle ne dépasse pas 7 à 8 minutes sur une demi-heure de vol.

M. BREL (ADECNAP).- Je croyais que c'était une centaine d'heures qui étaient prévues.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- On fait une centaine d'heures sur Chavenay sur l'année.

M. FORTIN (ADNAC).- Monsieur REISSER, avez-vous fait les mêmes efforts au CEVA, c'est-à-dire à l'aéroclub de la voltige, par rapport à ceux de l'aviation légère ?

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- On essaie. Vous avez pu constater que, cette année, on ne vous a pas beaucoup gênés ! On essaie bien sûr.

M. BREL (ADECNAP).- Votre décompte montre qu'il y a eu 100 heures en 2008 comme 100 heures en 2007.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Sur l'aérodrome de Chavenay mais, dans les 100 heures de vol sur Chavenay, il n'y a pas que le dimanche après-midi. J'ai fait un rapide calcul : l'activité du dimanche après-midi, c'est entre 20 et 25 % des heures de vol.

M. BREL (ADECNAP).- 25 % le dimanche après-midi ?

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- En moyenne 20 % sur la totalité des heures effectuées à Chavenay parce qu'on vole aussi la semaine, on vole beaucoup la semaine.

M. FORTIN (ADNAC).- Vous ne pouvez pas diminuer cela un peu ? C'est quand même énorme : un quart de l'activité voltige le dimanche après-midi !

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Quatre vols vertical, samedi

dimanche. Quatre vols le dimanche après-midi maximum, alors qu'on pourrait voler toute la journée légalement. On s'est quand même auto-contraint.

M. FORTIN (ADNAC).- C'est beaucoup quatre vols le dimanche après-midi !

M. REISSER (AUDACE/DEVA).- Cela fait une heure de vol.

M. FORTIN (ADNAC).- Je reviens sur la philosophie générale de l'effort fait par l'aviation légère. Si, cette année, il y a eu quatre tours de voltige en moyenne - grosso modo, ne chipotons pas - le dimanche après-midi, c'est quand même une grande nuisance. C'est incontestable. Ma question est simplement : avez-vous l'intention de faire le même effort que vos collègues de l'aviation générale et, s'il y en a eu quatre cette année, quand on sera là l'année prochaine, vous nous direz : « on n'en a fait que deux ! » ?

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Compte tenu de notre activité, je ne pense pas que ce soit possible parce que tous les vols du week-end, c'est là notre activité principale. On essaie quand même aussi, si on peut, de les reporter en semaine.

Il faut savoir qu'on a un instructeur qui travaille. La liberté des gens qui font de la voltige et la liberté des loisirs de l'instructeur, il faut pouvoir collationner les deux.

M. LE PRESIDENT.- Pour ma gouverne personnelle, qu'est-ce qui vous a conduit à ne pas signer le protocole ?

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Parce que la voltige a démarré après le protocole mais on y adhère entièrement.

M. LE PRESIDENT.- Donc rien ne s'oppose, dans l'hypothèse où nous reconduirions les choses, à ce que vous vous associiez à nous ?

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Bien sûr ! On s'est toujours associé.

M. BREL (ADECNAP).- J'avais une dernière question concernant les silencieux. Est-ce qu'on doit considérer définitivement que la flotte de Chavenay, avec 24 appareils, je crois, équipés de silencieux, est parfaitement équipée en silencieux ou pas ? Est-ce que l'effort pour réduire les nuisances à la source par la pose de silencieux peut être poursuivi avec une échéance ou est-ce qu'on doit l'abandonner définitivement ?

M. GAZEL (AUDACE).- Pour les avions école, on a beaucoup d'avions écoles qui sont des Robin DR400. Pour les DR400, il existait des pots d'échappement, tout avait déjà été fait. Il a donc été facile de décider d'équiper tous les DR400 de pots d'échappement. Comme cela représente peut-être 60 % du trafic en tours de piste, on a effectivement apporté un gain important.

Après cela, les autres avions soit il s'agit d'avions qui sont déjà « silencieux » au départ et il n'y a pas de pot d'échappement à monter, ils en ont déjà un de construction ; soit il s'agit d'avions relativement anciens pour lesquels la démarche de leur construire un pot d'échappement n'a jamais été faite. On ne peut plus tellement faire évoluer cette situation.

Il existe une autre voie par contre, il est mis au point des hélices multipales qui sont, paraît-il, beaucoup plus silencieuses. Il faut attendre que cela se finisse. Cela a été essayé sur un avion, c'était très bon paraît-il, mais c'est encore un seul avion. Ce sont des DR400 180 cv qui peuvent être équipés de l'hélice qui a été essayée. Nos avions école sont des DR400 120 cv. Ce n'est pas tout à fait la même hélice. Il y a un travail à faire.

M. LE PRESIDENT.- M. MENON avait demandé la parole et je vous redonne la parole ensuite.

M. MENON (Yvelines Env.).- En fait, cela rejoignait tout à fait la question des silencieux. Sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, l'accord qui a été signé prévoit effectivement que ne peuvent voler en tour de piste, pendant ce qu'on appelle la plage de moindre bruit, uniquement les avions équipés de silencieux.

Dans toutes ces expérimentations dont vous nous avez parlé avec une réduction de 50 % du nombre de vols, est-ce que tous les avions qui tournent en tour

de piste sont des avions équipés de silencieux ou est-ce que vous ne distinguez pas les avions équipés de silencieux des autres ?

M. GAZEL (AUDACE).- On n'a pas fait de distinguo.

M. MENON (Yvelines Env.).- S'il y a déjà, me semble-t-il, un effort supplémentaire à faire, ce serait peut-être de faire le distinguo, c'est-à-dire d'autoriser davantage les avions équipés de silencieux à tourner que ceux qui ne sont pas équipés de silencieux. Cela a un effet positif qui d'ailleurs a été remarqué à Saint-Cyr où le plan d'équipement de silencieux s'est trouvé accéléré par le fait que l'on n'autorisait que les avions équipés de silencieux à tourner.

M. GAZEL (AUDACE).- Les plages de silence, à quel moment cela se passe ?

M. MENON (Yvelines Env.).- L'accord qui a été signé en juillet 2007 est que ne peuvent voler en tour de piste que les avions équipés de silencieux entre 12 heures et 14 heures les week-ends et jours fériés. Là, vous avez déjà plus à Chavenay mais, par contre, il n'y a pas ce distinguo équipé ou pas équipé de silencieux.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Je voulais revenir sur la voltige. Monsieur FORTIN, rappelez-vous dans le protocole que l'on a fait, seuls ne peuvent voler vertical Chavenay que les avions de voltige silencieux.

Il en existe beaucoup d'autres qui font dix fois plus de bruit et on s'interdit de voler avec. Ce ne sont que des avions qui ne font pas de bruit.

M. FORTIN (ADNAC).- Ce n'est même pas « que des avions », ce n'est qu'un avion, si mes souvenirs sont bons.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Il y a d'autres possibilités. On peut voler avec d'autres avions.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur...

M. BATCABE (Dassault).- Je voudrais qu'on se projette un peu dans l'avenir parce que vous parlez de silencieux qui n'ont jamais donné tellement de résultats. La première génération, c'était n'importe quoi sauf que cela réduisait la puissance et cela mettait plus ou moins les gens en danger lors des décollages où on a besoin de beaucoup de puissance.

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est qu'apparaît maintenant une génération d'avions et vous avez parlé d'ULM. Les ULM ne sont pas ce qu'on voyait dans le temps, c'est-à-dire ce genre de bricolage plus ou moins dangereux. Ce sont de véritables avions trois axes qui sont tenus d'avoir un certain poids par rapport à une certaine puissance de moteur et qui, de ce fait, ont un poids très petit par rapport à la puissance moteur et atteignent des vitesses qui leur permettent maintenant d'être en tour de piste comme tout le monde sinon de dépasser la génération des avions d'avant.

De plus en plus, ces avions sont équipés, aussi bien les ULM que la nouvelle génération d'avions école, de Rotax qui sont des moteurs qui font 30 % de bruit en moins. Nous allons nous, aéroclub Dassault, acheter un Lionceau qui est fabriqué par Issoire Aviation. Cet avion quand on l'a sur le terrain, regardez-le passer ! Vous avez aussi un D20 chez Renault équipé d'un Continental. Vous avez derrière un D20 qui est équipé aussi d'un Rotax 100 cv. Ces avions font entre 25 et 30 % de bruit en moins.

Par contre, cela ne se fera pas du jour au lendemain parce que cela a un coût.

La dernière chose que je voulais vous dire : quand on dit que le nombre d'heures de tour de piste ou de mouvements diminue, c'est lié effectivement à une météo quelquefois qui n'est pas extraordinaire en début d'année mais surtout à une fermeture de terrain intempestive. Deuxièmement, on voit la démobilitation malheureusement par rapport à ce qui se passe dans toutes les sociétés et il faut savoir que l'on perd actuellement environ 20 % des heures de vol. Pour ne citer qu'un cas, il y a trois ans, on était à 5.100 heures par an, on est actuellement à même pas 3.600 heures.

Naturellement que cela descend et cela continuera à descendre parce que le pouvoir d'achat n'est plus le même. La personne qui même voulait faire de l'avion se dit : « j'ai mes gosses à faire bouffer et ma maison à payer ! » On le voit sur le nombre d'inscriptions, cela descend tous les ans.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur GAILLARD...

M. GAILLARD (AUDACE).- Sur le bruit des avions et sur les silencieux, tout à l'heure on a dit 130 mouvements toutes les deux minutes, cela ne fait pas tout un après-midi d'un dimanche.

M. LE PRESIDENT.- J'allais poser la question : on parle de quelle heure à quelle heure ?

M. FORTIN (ADNAC).- 9 heures - midi 30 et 15 heures - 19 heures 30. Cela fait 8 heures d'autorisation de vol par dimanche pendant la période.

M. LE PRESIDENT.- La période dite silencieuse, c'est l'après-midi, donc c'est 15 heures – 19 heures 30 ?

M. BREL (ADECNAP).- 12 heures 30 – 15 heures le dimanche.

M. GAILLARD (AUDACE).- Je reviens là-dessus, on est quand même l'un des premiers aérodromes à avoir appliqué ces normes pour le bien de tout le monde. Quand vous parlez de Saint-Cyr, à Saint-Cyr on parle de plage de silence comme nous. On est en avance sur Saint-Cyr sur ce point. Vous devez quand même reconnaître qu'à Chavenay, nous sommes sûrement un des aérodromes en France à valeur comparable, parce que vous avez déjà pris des aérodromes qui sont un peu spécifiques, qui a fait le plus d'avancée dans la discussion avec vous sur ces plages de silence.

M. BREL (ADECNAP).- Plus aujourd'hui.

M. GAILLARD (AUDACE).- Sur nos avions école, presque tous nos avions écoles, que je sache, sont équipés de silencieux.

M. FORTIN (ADNAC).- Je suis tout à fait d'accord avec Monsieur qui parlait du long terme mais, aujourd'hui, la moyenne d'âge de la flotte de Chavenay, je ne sais pas de combien elle est mais des avions dont vous avez parlé qui sont effectivement très peu générateurs de bruit, il y en a trois ou quatre.

M. BATCABE (Dassault).- A l'heure actuelle oui, mais il y en aura de plus en plus !

M. FORTIN (ADNAC).- Il y a quand même 110 ou 120 avions basés à Chavenay. Vous voyez, le temps que toute la flotte soit reconvertie de l'ancien modèle au nouveau modèle, nous serons tous dans la tombe. Je veux bien le long terme mais il ne faut quand même peut-être pas exagérer.

M. BATCABE (Dassault).- Je vous arrête parce que...

M. LE PRESIDENT.- Ne l'arrêtez pas comme cela parce que vous n'avez pas encore la parole ! Vous l'arrêterez après !

M. FORTIN (ADNAC).- Vu la moyenne d'âge du parc, même s'il est très bien entretenu, si vous achetez un ou deux avions par an parce que cela coûte cher, je comprends qu'il y ait des problèmes financiers, avant que le parc soit complètement converti, c'est du très très long terme !

M. LE PRESIDENT.- C'est vrai mais c'est à peu près comme si vous me disiez : il faut retirer tous les véhicules en circulation dans la rue qui ont des normes d'émission de carbone qui ne correspondent plus aux nouvelles normes souhaitables. Remarquez, cela me ferait des progrès en matière de sécurité routière !

M. FORTIN (ADNAC).- Mais je suis preneur qu'il y ait des avions neufs.

M. LE PRESIDENT.- J'imagine bien que les progrès enregistrés sur les très gros porteurs vont finir par avoir des conséquences sur les petits avions...

(mouvements divers)... Non ? Même pas ? Pourquoi ?

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Ce n'est pas la même motorisation.

M. BREL (ADECNAP).- En deux mots, je veux bien reconnaître effectivement que Chavenay a été un précurseur pour équiper sa flotte d'avions école mais on est quelques années beaucoup plus tard et il faut poursuivre l'effort. Il y a d'autres aérodromes qui ont largement atteint et dépassé les plages de moindre bruit que l'on constate aujourd'hui.

M. GAILLARD (AUDACE).- Non !

M. LE PRESIDENT.- On va appeler un juge de paix puis M. le Maire a demandé la parole. Est-ce qu'il y a des aérodromes plus en avance que Chavenay ?

M. DE RONNE (ADP).- Je n'ai pas l'intention d'être juge de paix, Monsieur le Sous-Préfet, mais simplement pour vous dire qu'il y a trois ou quatre ans, dans ces réunions de Commission Consultative de l'Environnement, quand la question se posait du renouvellement des flottes, je disais il n'y avait effectivement pas grand-chose qui se passait en matière d'aviation légère dans ce domaine-là.

Aujourd'hui, c'est complètement différent. On voit apparaître de nombreux avions modernes beaucoup plus silencieux sur les aérodromes et je prends référence sur les dix aérodromes que nous gérons en région parisienne. On voit apparaître très nettement une modernisation des flottes avec des matériels complètement différents, des matériels qui sont presque silencieux, que nous n'entendons pas lorsqu'ils sont en tour de piste. On l'a montré sur divers aérodromes, on a fait des comparaisons en survol.

Cela ne veut pas dire que le problème est réglé mais, puisqu'on parle du long terme, on est quand même sur une tendance d'aller vers la modernisation des flottes avec des matériels beaucoup plus silencieux.

Le problème est le coût de ces matériels qui est très élevé. C'est la même chose que pour les compagnies aériennes qui renouvellent leur flotte mais qui ne la renouvellent pas du jour au lendemain. Il y a une certaine durée pour faire cette opération. Mais je crois qu'aujourd'hui clairement les matériels existent et

commencent à être exploités par nos aéroclubs un peu partout en France. Donc on est bien sur cette tendance.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont les machines mais, sur la question : est-ce qu'il y a des aérodromes plus en avance sur les protocoles dits de période silencieuse ?

M. BREL (ADECNAP).- Citons Toulouse où le vol est interdit le dimanche après-midi.

M. FORTIN (ADNAC).- Le dimanche toute la journée.

M. LE PRESIDENT.- En région parisienne ?

M. DE RONNE (ADP).- En région parisienne, c'est très nettement l'aérodrome de Chavenay qui est en avance.

M. LE PRESIDENT.- Voilà, on est les meilleurs !

M. FORTIN (ADNAC).- Nous avons été les meilleurs, Monsieur le Sous-Préfet ; nous ne le sommes plus.

M. DE RONNE (ADP).- C'est l'aérodrome de Chavenay qui a publié la première charte de l'environnement.

M. LE PRESIDENT.- Qui est meilleur dans le secteur, dans la région, selon vous ?

M. FORTIN (ADNAC).- Dans le secteur ? Pourquoi le secteur ? Dans un aérodrome équivalent au nôtre en nombre de pilotes, en population, en nombre d'avions, etc. il y a des gens qui ont des plages horaires complètement interdites le week-end, qui sont limitées en nombre de vols, en nombre d'avions en tour de piste, etc. Nous n'avons pas encore cela. Ce n'est pas grave, je ne suis pas jaloux, mais

soyons raisonnables !

M. LE PRESIDENT.- Il faut pouvoir comparer les choses comparables. C'est pour cela que je ne veux pas trop retenir des idées à Toulouse ou ailleurs parce que les degrés de tolérance sont différents selon les régions, selon les impacts urbains, selon ceci ou cela. C'est pour cela que je demandais : est-ce que dans une proximité relativement immédiate en Ile-de-France ou en Normandie, il y a des aérodromes qui sont plus en avance que le nôtre ?

M. BREL (ADECNAP).- La zone la plus sensible est la région parisienne.

M. LE PRESIDENT.- Et là, est-ce qu'on est les meilleurs ?

M. BREL (ADECNAP).- Et les aérodromes parisiens ne sont malheureusement pas donnés en exemple même si Chavenay est en tête des aérodromes parisiens.

M. LE PRESIDENT.- On est en tête.

M. FORTIN (ADNAC).- Non, on l'était mais on n'avance plus !

M. LE PRESIDENT.- Oui mais les autres ne nous rattrapent pas !

Monsieur le Maire...

M. FLAMANT (Maire de Chavenay).- Je m'attendais à avoir un retour assez vif de la part des aéroclubs quand j'ai parlé de transformer l'essai tout à l'heure. J'en profite juste pour faire une digression : on a le don, dans cette Assemblée, de ne pas parler des sujets importants.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes agréable ! Franchement, je fais ce que je peux ! (*rires*)

M. FLAMANT (Maire de Chavenay).- Je sais bien. Le problème c'est qu'on a demandé, on a obtenu une expérimentation, c'est très important, cela a été une avancée. Maintenant, je veux savoir ce que l'on en fait.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir, ne vous inquiétez pas, je n'oublie rien !

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Si je n'ai pas eu de retour vif comme je l'escomptais, c'est sans doute par conséquent que c'est soit envisageable de ne plus faire de tours de piste le dimanche après-midi, soit envisageable de les limiter à un quota de 60, ce qui a été réalisé lors de l'expérimentation.

Je voudrais vraiment qu'on parle de cette question-là.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir, rassurez-vous ! Pour la bonne équité des débats, Monsieur voulait arrêter le Président FORTIN tout à l'heure, c'était sur quoi ? Il s'est arrêté tout seul mais si vous voulez l'arrêter à nouveau...

M. BATCABE (Dassault).- Il disait que ce serait sur une durée assez longue. Ce n'est pas forcément vrai parce que, on ne va pas rentrer dans les détails mais, actuellement, sur les avions qui vous gênent et qui sont bruyants, il y a une polémique énorme avec les anciens avions Robin qui actuellement est en justice, ce qui fait que les pièces détachées, pour l'instant, on ne les a plus.

M. LE PRESIDENT.- Donc ils restent au sol. Il n'y a rien de plus silencieux !

M. BATCABE (Dassault).- Et même, ces avions, comme vous dites, sont d'une génération, les clubs vont être obligés plus ou moins et avec le fric... Par contre si vous les empêchez de voler, ils n'auront plus de fric, et là vous serez tranquilles parce qu'il n'y aura plus de vol !

M. LE PRESIDENT.- Je vois bien à vos échanges que c'est une

expérimentation qui a été menée sérieusement avec des résultats que chacun s'accorde à juger suffisants ou pas suffisants mais en tout cas significatifs.

La question c'est à la fois : 1/ est-ce qu'on renouvelle ? 2/ est-ce qu'on le fait sur une période plus longue ? 3/ est-ce qu'on essaie un saut qualitatif et, si oui, en quoi peut-il être qualitatif ?

Après, il y a plusieurs voies : il y a la voie de savoir si on limite le nombre de vols, il y a la voie de savoir si on élargit légèrement la plage d'interdiction. Tout est ouvert là-dessus. Est-ce qu'on joue sur les durées d'envol et qu'on dit : il ne faut pas de décollage en deçà de cinq minutes d'espacement entre deux décollages ? je n'en sais rien.

En clair, quels sont ceux qui sont partisans d'un renouvellement mais dans des conditions identiques ? Quels sont ceux qui souhaiteraient des améliorations et, si c'est le cas, en quoi pourrait-il y avoir améliorations ?

Quels sont ceux qui appelleraient de leur vœu un renouvellement ? Ce ne serait d'ailleurs pas un renouvellement de l'expérimentation, l'expérimentation a été menée. Cela veut dire qu'il faut qu'on passe dans un système pérenne. Et j'ai retenu, mais je parle sous votre contrôle, Monsieur REISSER, que, pour la forme, déjà on aura un nouveau partenaire autour de la table pour signer qui serait le CEVA. Déjà on a fait un progrès, c'est un partenaire de plus.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Monsieur le Sous-Préfet, on applique déjà les normes : on ne vole pas avant 15 heures.

M. LE PRESIDENT.- Oui, j'ai bien compris mais c'est plus sympathique d'avoir un stylo de plus autour de la table, c'est cela que je veux dire.

M. REISSER (AUDACE/CEVA).- Il n'y aura aucun souci pour signer.

M. LE PRESIDENT.- C'est déjà acquis. Il y a un progrès : on a un signataire de plus.

Deuxièmement, je vous propose d'arrêter de parler d'expérimentation puisque, par définition, au moment où chacun s'accorde à reconnaître que c'est positif, on passe dans un système de droit commun. C'est un deuxième progrès parce qu'on aurait pu conclure que l'expérimentation n'était pas concluante et qu'on arrêta

tout. Je vous propose, sauf objection, de dire qu'on passe maintenant dans un système permanent.

Troisièmement, y a-t-il une possibilité d'amélioration à la marge ? Est-ce qu'on peut faire encore, histoire de ne pas se faire rattraper par ceux qui ne nous ont pas encore rattrapés, un petit effort ou pas ? Forcément, je pose la question aux Présidents de Clubs. Est-ce qu'ils le souhaitent d'abord, c'est votre droit de le souhaiter ou de ne pas le souhaiter et ensuite, si vous le souhaitez, où sont les marges ?

Sachant que j'ai déjà signalé les progrès. Je considère qu'il y a déjà des progrès à passer dans un système pérenne et avec un partenaire supplémentaire. La question est : est-ce qu'on met un petit coup de pouce supplémentaire ou pas ? Et si oui, comment ?

Chacun est libre. Je pose les questions, j'écoute les réponses. Monsieur le Président de l'AUDACE...

M. GAZEL (AUDACE).- Sous réserve de refaire le point avec mes collègues, on a donc constaté que le système qui était en place n'était pas, comme l'a expliqué M. PORQUET, pénalisant au point que ce soit insupportable. Mais on maintiendra la position qu'on avait, c'est-à-dire que nous, pour remplir notre mission de formation des gens, on ne peut pas éviter d'avoir à faire des tours de piste le dimanche.

D'une façon générale, je souhaiterais aussi que, quand on discute, on discute sur des paramètres quantifiables. Qu'on dise : « je ne suis pas content, cela fait trop de bruit » et puis « on n'en fait pas assez par rapport à l'année dernière », on va toujours parler de cela. Il faut revenir...

M. LE PRESIDENT.- Je vais venir à cet aspect-là. Je note bien votre question, j'y répondrai.

Monsieur ESPERON veut parler.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Comme vous le disiez, il y a quand même un besoin impératif de formation en tour de piste. Je constate, dans les statistiques de trafic, qu'en 2008, il y a eu une diminution de 23 % en tours de piste alors que, sur les autres vols, on est à moins 12 % pour les vols locaux et moins 1,5 % pour les vols de voyage. Ce qui veut dire qu'il y a une très forte réduction du nombre

de tours de piste. Ces tours de piste, auraient-ils été faits en partie ailleurs ? où ont-ils été faits ?

M. GAZEL (AUDACE).- On les a faits à Chavenay. La différence, c'est que probablement, je n'ai pas la donnée, on a formé moins de gens en 2008 qu'on en a formé en 2007.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Comment expliquez-vous qu'il y ait une telle différence entre la variation du nombre de tours de piste et la variation des autres types de vols ?

La question sous-jacente est : à partir du moment où il y a un volume équivalent, une proportion relativement stable du trafic consacré aux tours de piste, ce que vous ne faites pas sur Chavenay, où le faites-vous ?

M. GAZEL (AUDACE).- Je n'ai pas les données analysées dans ce sens-là mais il y a eu moins d'élèves en 2008, il y a eu moins de formations.

M. ESPERON (DGAC/DSAC).- Vous l'expliquez comme cela.

M. GAZEL (AUDACE).- A priori c'est comme cela que je l'explique. Après, il faudrait se concerter pour savoir combien on a formé de gens.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que les autres Présidents de club veulent s'exprimer ? CEVA, Aéroclub Dassault ?

M. GAILLARD (AUDACE).- Je ne suis pas Président de club...

M. LE PRESIDENT.- Ou représentant. On est toujours Président de quelque chose un jour, rassurez-vous !

M. GAILLARD (AUDACE).- Je suis vice-président de l'Audace pour préciser.

Où sont passés les tours de piste ? question de M. ESPERON. J'ai présenté l'autre jour les statistiques sur la Région Ile-de-France à l'Assemblée Générale du Comité Ile-de-France. On a une baisse significative depuis 2006, 2007, 2008 de l'activité. On perd des gens en formation d'une façon importante et, comme le disait mon ami et collègue de Dassault, on perd des gens, c'est simple : 5.200 heures – 3.600 heures, on voit cela sur tous les aéroclubs dans la Région. Il y a des contraintes de partout. Perdre des gens le dimanche, ils vont faire une autre activité. Je ne dis pas pour tous mais c'est cela qui se passe en gros. Il faut quand même le savoir, il ne faut pas se voiler la face. S'il y a des contraintes et des contraintes, vous allez faire une autre activité, vous allez faire du golf, du cheval, etc. et c'est fini pour nous !

Nous sommes quand même, Monsieur le Sous-Préfet, une activité économique, il y a des salariés...

M. LE PRESIDENT.- Oui, j'ai bien compris.

M. GAILLARD (AUDACE).- Il faut quand même penser à tout cela.

M. LE PRESIDENT.- La présentation a montré, et d'ailleurs le Président de l'AUDACE le rappelait, que cela n'avait absolument pas porté préjudice.

M. GAZEL (AUDACE).- On s'était organisé pour que cela ne porte pas préjudice.

M. LE PRESIDENT.- Oui, c'est pour bien signaler ce point-là. On n'a pas mis en péril que ce soit dans cette affaire.

Quoi qu'on en pense, ce qui a été évoqué autour de la table en matière de situation économique et de pouvoir d'achat y compris de vos membres, va forcément avoir une influence en 2009. Cela ne durera pas éternellement, je l'espère d'ailleurs, mais il y aura forcément une influence en 2009. Je pense assez logique qu'on ait une réduction mécanique cette année due à cette situation-là.

Est-ce que, eu égard à cette réduction mécanique, il est parfaitement exclu d'élargir, même si c'est symbolique, cette période de 12 heures 30 - 15 heures à 12 heures - 15 heures ou à 12 heures 30 - 15 heures 30, pour la seule année 2009 ?

M. FORTIN (ADNAC).- Ce n'est pas notre problème.

M. BREL (ADECNAP).- Cela intéresse les riverains l'extension des plages !

M. LE PRESIDENT.- Je propose. Si le débat est : est-ce qu'on passe à une interdiction définitive sur le dimanche ? je ne l'ouvre pas. Je propose de pérenniser un système dont, parce qu'il y aura un progrès chaque fois, on veillera en permanence à un équilibre équitable entre l'absence de nuisances supplémentaires et donc une amélioration de la situation pour les riverains tout en ayant un dosimètre qui nous permet de ne pas mettre en péril l'activité économique des salariés que représente cette activité.

M. FORTIN (ADNAC).- C'est la question posée ici, Monsieur le Sous-Préfet. Est-ce qu'on reconduit sur trois mois ou sur six mois, je n'en sais rien, l'expérimentation ? On n'est pas en train de discuter des créneaux horaires.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est plus de l'expérimentation. Je propose de pérenniser, je propose qu'on ait un acteur supplémentaire autour de la table. Je dis qu'on enregistre forcément une prévision de baisse d'activité compte tenu de ce qui a été dit du contexte économique. Je dis : est-ce qu'on pérennise pour l'année 2009 un système sur ces bases et qui prévoit par ailleurs éventuellement un petit progrès ? C'est tout.

M. LE PRESIDENT.- Votre proposition est de reconduire sur les mêmes mois, c'est-à-dire avril à septembre ?

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Avril à septembre représente les dates retenues par le protocole pour qu'il n'y ait pas de tour de piste le samedi et le dimanche aux heures des repas.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on pérennise cela ?

M. FORTIN (ADNAC).- Ce n'est pas remis en cause, cela !

M. LE PRESIDENT.- Sûrement pas. Je demande si on le pérennise.

M. GUALINO (ADNAC).- Avec un objectif de nombre de tours de piste.

M. LE PRESIDENT.- Après, la question est : est-ce qu'on fait...

M. FORTIN (ADNAC).- Il n'y a pas de remise en cause de ce protocole !

M. LE PRESIDENT.- Je ne parle plus de cela. Madame le Maire, aidez-moi ! Je n'ai pas été clair.

Mme WAJSBLAT (Maire St-Nom).- Je pense qu'il y a confusion, Monsieur le Sous-Préfet, si je peux me permettre, en fait la question de l'expérimentation a porté non pas sur cette période de 12 heures 30 - 15 heures mais sur le fait qu'il n'y ait pas de tours de piste du tout l'après-midi. La question est bien sur : pas du tout l'après-midi ou pas.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

Mme WAJSBLAT (Maire St-Nom).- Le protocole a déjà acté le fait qu'il n'y ait pas de tours de piste de 12 heures 30 - 15 heures de toute façon. C'est le cas et cela demeure. La question qui se pose pour l'avenir est de savoir si on pérennise l'expérimentation : pas de tours de piste le dimanche après-midi.

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Ou réduction avec un objectif.

Mme WAJSBLAT (Maire St-Nom).- Ou réduction sur une plage horaire

un peu plus large que ce que prévoyait le protocole.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que je demande. Vous faites bien de le clarifier.

M. DE RONNE (ADP).- Si vous le permettez, le principe de l'expérimentation, je me réfère au protocole : « Il s'agirait d'adapter les dispositions de la charte de 1996 pour réduire le nombre de tours de piste le dimanche après-midi - on ne précise pas les heures - afin d'évaluer les inconvénients d'une telle disposition ».

M. FORTIN (ADNCA).- Ce sont les quatre heures et demie de 15 heures à 19 heures 30. C'est cela dont on parle.

M. DE RONNE (ADP).- La mesure a été faite surtout l'après-midi.

M. GUALINO (ADNAC).- C'est global sur l'ensemble du dimanche.

M. FORTIN (ADNAC).- Nous, les riverains, je peux vous dire qu'on reconduit sur six mois et non pas sur trois.

M. MENON (Yvelines Env).- Cela veut dire que vous demandez 50 % de réduction de 15 heures à 19 heures 30 ?

M. FORTIN (ADNAC).- On avait toujours demandé cela parce que, effectivement, demander l'interdiction brutalement était, je le reconnais, sévère, même si c'était un peu notre stratégie il y a deux ou trois ans quand on a mis le sujet sur la table. Mais, aujourd'hui, il a été accepté et convaincu qu'il n'y a pas de problèmes très économiques. Même s'il y a une influence, vous reconnaissez qu'elle ne met pas en péril les aéroclubs.

Il y a eu un effort de fait de l'ordre de 50 %, on n'est pas là à se bagarrer sur des pourcentages. Nous demandons, vu la discussion, nous en tant qu'ADNAC, que cet effort soit reconduit pour l'été 2009, sauf qu'au lieu de le faire trois mois,

faisons le six mois.

M. LE PRESIDENT.- D'avril à septembre.

M. FORTIN (ADNAC).- Oui, d'avril à septembre. Et j'espère que, l'année prochaine, on reviendra avec des chiffres qui montreront encore une baisse de l'ordre de 40 ou 50 %.

M. LE PRESIDENT.- Messieurs les Présidents ou Représentants de Présidents ?

M. GAZEL (AUDACE).- Je suis prêt à examiner avec mes collègues mais on n'est pas tous là. Il faut que je vérifie.

M. LE PRESIDENT.- Quel est votre sentiment comme cela, s'il n'y avait que vous ?

M. GAZEL (AUDACE).- Pour moi, c'est négociable en interne mais si on me dit niet, ce sera niet !

M. LE PRESIDENT.- Cela n'engage que vous à ce stade, j'ai bien compris. Je demande comment vous ressentez les choses. C'est un objectif.

M. FLAMANT (Maire de Chavenay).- Pour être tout à fait clair, si on fixe un objectif, cela veut dire qu'on retient le chiffre de 60 tours de piste moyens...

M. GAZEL (Pdt Audace).- Non, on retient exactement les termes de l'essai.

M. LE PRESIDENT.- Alors allons-y !

M. GAZEL (Pdt Audace).- On a fait un essai en disant qu'on allait essayer d'atteindre 50 % de réduction par rapport à 2007.

M. LE PRESIDENT.- On reste sur cet objectif-là.

M. FORTIN (ADNAC).- De quoi ? Par rapport à 2007 ? Ah non !

M. GAZEL (Pdt Audace).- On ne peut pas se réduire...

M. FORTIN (ADNAC).- Il faut qu'il y ait un progrès. On a refusé, il y a deux ans, l'interdiction globale, ce qui était normal. On a dit : on va faire des progrès.

M. LE PRESIDENT.- J'ai compris que vous vouliez passer de trois à six mois. C'est bien cela le progrès que vous vouliez ?

M. FORTIN (ADNAC).- Ah bon ! Alors vous restez avec les 50 % par rapport à 2007 sur six mois ?

M. LE PRESIDENT.- Oui, on ne peut pas jouer sur...

M. FORTIN (ADNAC).- Excusez-moi, je n'avais pas saisi.

M. GAZEL (AUDACE).- Si c'est 50 % tous les ans, il suffit de se projeter dans dix ans et on peut fermer tout de suite ! (*mouvements divers*)

M. FORTIN (ADNAC).- C'est quand même l'objectif !

M. LE PRESIDENT.- Cette réflexion commune étant nécessaire, quand pensez-vous être en mesure de me dire si la proposition de reconduction du protocole d'accord de 50 % par rapport à la situation de 2007 mais sur une période de six mois d'avril à septembre... ?

M. GAZEL (AUDACE).- Sous 15 jours.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Ce sera le mois d'avril.

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- 15 jours, cela va !

M. MENON (Yvelines Env).- A partir du 4 avril.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que je peux écrire un procès-verbal qui dit que, sous réserve de confirmation écrite de la part des représentants des clubs, cet objectif sera mis en place à partir du mois d'avril ? Est-ce que vous m'autorisez à écrire cela ?

M. GAZEL (AUDACE).- C'est cela. C'est la reconduction des conditions de l'essai.

M. LE PRESIDENT.- Cela veut dire qu'après, je n'ai plus qu'à diffuser le courrier que vous m'enverrez pour officialiser l'affaire en appui du compte rendu. On gagne du temps.

M. FORTIN (ADNAC).- Cela veut dire qu'il n'y a pas d'accord.

M. LE PRESIDENT.- Pourquoi ?

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Si parce que là ils démarrent tout de suite.

M. FORTIN (ADNAC).- Je connais mes amis les aviateurs...

M. LE PRESIDENT.- Oh, personne n'a fait de procès d'intention

jusqu'à présent !

M. FORTIN (ADNAC).- Nous avons fait, Monsieur REISSER, une expérience de trois mois qui est devenue définitive. Si vous êtes dans le même esprit, je donne mon accord tout de suite pour cela. Mais si vous n'êtes pas dans le même esprit parce que là, c'est l'inverse...

M. LE PRESIDENT.- Personne n'a fait de procès d'intention, ne commençons pas ! J'acte au procès-verbal que nous sommes d'accord sur l'idée de reconduire un système auquel s'associera le CEVA, qui consiste à maintenir l'objectif de 50 % de réduction par rapport au chiffre de 2007 sur une période d'avril à septembre, sous réserve de confirmation par les Présidents de clubs sous quinze jours.

M. REISSER (CEVA).- Je m'engage sur les tours de piste mais je ne m'engage pas sur les vols de voltige. Je ne peux pas passer, aujourd'hui, de quatre vols à deux vols le dimanche après-midi.

M. LE PRESIDENT.- On ne va pas rentrer dans la dissociation parce que, par définition, on a un objectif global de réduction des nuisances. On avait commencé sur les ULM, il y a les avions, après il y a la voltige, etc. on ne va pas se mettre à faire des tableaux.

Il y a une nuisance globale, appelons-la comme cela, ce n'est pas péjoratif, sur l'aérodrome. On a un objectif de réduction d'ensemble. Si on s'aperçoit, sur le bilan de l'an prochain, qu'on doit plus les réductions à tel ou tel, se posera toujours la question, et s'il advenait que votre contribution à la réduction soit moindre que les autres partenaires, il serait toujours temps de dissocier.

Mais, pour l'instant, restons dans une approche globale qui est encourageante, qui a été constatée cette année, qui n'a pas fait l'objet de contestation. On reste dans cette logique-là. Vous vous associez à un objectif de réduction de 50 % mais comme tout autre utilisateur de l'aéroport. On ne va pas s'amuser à dire : « pour Untel, ce sera 65 % de réduction, pour Untel 40 % ». On n'en est pas là aujourd'hui.

M. DELANOUE (ADNAC).- J'habite Villepreux et la voltige également nous gêne. Ils ont quatre vols aujourd'hui. Ne peuvent-ils pas aussi avoir un souci de

participer ? parce qu'au niveau phonique, c'est le plus important.

M. LE PRESIDENT.- Oui, on le verra sur le bilan final.

Quand on fera le bilan l'an prochain, on aura malheureusement – ne le prenez pas comme un jugement sur le problème qu'on règle – forcément des chiffres meilleurs l'an prochain de par la situation économique. A partir de là, très franchement, je ne suis pas sûr que ce soit intéressant de savoir si les voltigeurs plus que d'autres vont être frappés par cela. Par définition, cela frappera tout le monde.

Ensuite, on a appris tout à l'heure qu'en tout cas, sur une certaine partie de la flotte, il y avait des problèmes d'entretien de cette flotte. Personne n'appelle de ses vœux que la flotte reste au sol pour ces raisons-là mais, objectivement, il y a quand même des avions qui vont rester au sol faute d'avoir les pièces de rechange.

Tout cela va participer et il est raisonnable de penser qu'on aura encore des améliorations l'an prochain. Sauf qu'à part cette situation qui nous échappe tous qu'est la situation économique, c'est quand même intéressant de mettre sur six mois ce qui était sur trois mois, de mettre un partenaire de plus autour de la table tout en maintenant un objectif de réduction qui est stable par rapport à l'évolution qu'on a décrite.

M. GAILLARD (AUDACE).- Simplement une chose : là on rentre dans une théorie des dominos, c'est-à-dire qu'on va petit à petit grignoter jusqu'à temps qu'on ne vole plus le dimanche. C'est ce qu'on veut obtenir en 2010.

M. LE PRESIDENT.- Non...

M. FORTIN (ADNAC).- Pourquoi pas ?

M. GAILLARD (AUDACE).- C'est vers là qu'on se dirige, il faut quand même le savoir. On a dit tout à l'heure qu'on était un des aérodomes en avance sur ces problèmes et en avance de façon significative. C'est comme l'âne de Buridan : il y a un moment où, si on tire trop, on nous tue économiquement. Il y a d'autres problèmes que M. de RONNE connaît qui sont les augmentations des taxes et redevances sur les aéroports, il y a les réductions de trafic, il y a les problèmes de pistes qui sont fermées qui nous réduisent l'activité. Il y a un moment, les clubs vont

mourir. Or, on a quand même une culture historique aéronautique dans le bassin parisien et dans cette Région.

Si vous demandez cela, il faudrait aussi qu'on s'entende sur quelque chose : dire jusqu'où on peut aller au moins pour une période à moyen ou long terme. En 2010, on va nous demander encore, en 2011 encore et, à la fin, où on va ?

M. LE PRESIDENT.- Non, je ne pense pas parce que, encore une fois, il se trouve que l'indicateur qui aurait pu cette année nous inquiéter, qui aurait été que cela porte atteinte à la santé de vos clubs, celui-là pour l'instant ne bouge pas. Si, l'an prochain, il bouge et il y a des facteurs objectifs qui permettront de le mesurer, je n'ai entendu personne autour de la table qui veut la mort des clubs, on est dans un équilibre subtil, personne n'est quand même complètement maso à vouloir la disparition de vos salariés et de votre activité.

On reste dans le même esprit, c'est-à-dire qu'imaginez que, dans le compte rendu qui nous a été fait tout à l'heure, il y avait eu un paragraphe disant « on a regretté malheureusement la disparition de l'aéroclub x », il y aurait eu un vrai problème. Il n'y a pas cela. On verra bien l'an prochain.

Ce verrou-là, on a un système un peu matriciel, il y a plusieurs indicateurs, celui-là ne bouge pas cette année. S'il bouge l'an prochain, d'abord il faudra regarder pourquoi il a bougé, est-ce qu'il a bougé par rapport à ce que serait l'élargissement à six mois de ce qui était sur trois mois ou est-ce qu'il a bougé objectivement sur d'autres facteurs qui peuvent être des facteurs de baisse d'activité objective ? parce que vous avez peut-être des membres qui, par arbitrage budgétaire, vont peut-être commencer à s'interroger à la fois sur le nombre d'heures de vol qu'ils veulent faire, voire sur la possession d'un avion, qui demanderont peut-être à le revendre, qui cesseront peut-être leur activité. On n'en sait rien mais on est dans cet esprit-là. On en fera le bilan l'an prochain de la même manière.

M. GAILLARD (AUDACE).- Puis-je me permettre une dernière remarque ?

M. LE PRESIDENT.- Oui, allez-y !

M. GAILLARD (AUDACE).- Vous n'êtes pas sans savoir que, dans toute négociation, quand il y a deux parties, ce qui est le cas actuellement, une partie

fait des concessions et l'autre partie fait une autre concession. Quelle est la concession qu'est prête à faire la partie des riverains ? Parce que ce sont toujours les aviateurs qui font les concessions !

M. BREL (ADECNAP).- C'est curieux : ce sont les riverains qui subissent les nuisances de vols de loisirs !

M. LE PRESIDENT.- Je voyais sa belle moustache frétiller, c'était pour rire qu'il disait cela !

Très franchement, je ne suis pas là pour prendre parti pour qui que ce soit mais, objectivement, dans la discussion on le voit bien, la contrepartie c'est que je n'ai pas entendu une association autour de la table demander maintenant une interdiction totale et définitive, ce qui pourrait être la position que je qualifierais d'un peu maximaliste.

Monsieur MENON...

M. MENON (Yvelines Env).- Je pense quand même qu'il y a une contrepartie, pour être le plus objectif possible, qui ne vient pas forcément des associations représentant les riverains mais qui vient plutôt des élus.

Je pense qu'on va en parler dans le sujet prochain parce qu'il faudrait peut-être quand même qu'on arrête de construire toujours plus près des aérodromes pour qu'ensuite les gens qui s'y installent disent : « il faut supprimer l'aérodrome ». C'est vraiment un problème de fond.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir à l'instant.

M. GAILLARD (AUDACE).- Merci.

M. LE PRESIDENT.- J'acte ce point-là. C'est ce que vous attendiez comme réponse ?

M. GAILLARD (AUDACE).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Cela va faire une transition toute trouvée.

J'acte que, sous réserve de confirmation par un courrier signé du Président concerné avant le 31 mars, nous appliquerons dès cette année du 1^{er} avril... on va peut-être dire 15 avril quand même parce que le 1^{er} avril cela fait blague, personne ne va le croire... ou premier week-end d'avril, je ne sais pas comment cela tombe.

En tout cas, j'attends un courrier de votre part avant le 31 mars et, sous réserve de validation de cela, on a acté la reconduction de notre dispositif sur une période de six mois avec le même objectif de 50 % de réduction des nuisances par rapport à 2007.

D'accord ? Très bien.

M. BATCABE (Dassault).- Je vous interromps deux secondes, je vais malheureusement être obligé de partir. Je remercie l'assemblée que cela se passe dans la bonne humeur. Il y a quelques personnes qui sont un peu plus vindicatives mais, dans l'ensemble, on voit tellement de choses surtout dans les syndicats que c'est rare quand ça se passe comme cela.

M. LE PRESIDENT.- Merci de vos encouragements, Monsieur, et merci de votre présence.

Madame la Députée...

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Je voudrais dire aussi que, si cela pouvait être reproductible sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, il y a des villes qui en bénéficieraient grandement. C'est peut-être pour faire avancer les négociations.

M. LE PRESIDENT.- Comme vous le savez, on a échangé là-dessus, Madame la Députée, parce que je sais que c'est un sujet qui vous préoccupe beaucoup et on est en liaison avec Philippe VIGNES le Secrétaire général de la Préfecture qui a plus d'autorité sur Saint-Cyr. Effectivement, on est quand même dans l'idée d'harmoniser progressivement les choses.

La transition était toute trouvée avec le point 4 qui est celui de la révision du Plan d'Exposition au Bruit et j'ai compris que c'était M. FAVAREL qui

intervenait. Nous vous écoutons, Monsieur.

- Révision du Plan d'Exposition au Bruit

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Je vais vous refaire une présentation de la révision du PEB de Chavenay, présentation générale que certains ont dû déjà entendre l'année dernière.

M. LE PRESIDENT.- On peut peut-être cibler, si vous voulez bien, pour des questions de temps, sur la révision proprement dite, si vous avez déjà eu l'occasion de présenter...

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Tout à fait, je vais rapidement faire une présentation générale.

M. LE PRESIDENT.- Remettez-nous tout cela en tête et on en vient au sujet qu'est la révision. Merci, Monsieur.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Le PEB, comme vous le savez tous, est un document d'urbanisme qui définit des contraintes aux abords d'un aéroport. Son objectif est d'éviter l'installation de populations nouvelles, de concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines et de déterminer des utilisations de sols compatibles avec cet objectif.

Pour Chavenay, il s'agit d'une révision de PEB selon un nouvel indice. Ce nouvel indice est l'indice Lden que je vais vous présenter tout à l'heure. Ces modifications ont été faites suivant un décret sorti en 2002, qui a été abrogé depuis. L'ensemble de ces dispositions ont été codifiées au Code de l'Urbanisme.

Le champ d'application du PEB, c'est la loi du 11 juillet 1985, relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports.

284 aéroports civils ou militaires doivent disposer d'un PEB.

De nouvelles dispositions introduites en 2002 modifient le Code de l'Urbanisme et prescrivent l'indice Lden pour l'établissement des PEB.

Ces dispositions se réfèrent aux articles L147-1 à 8 et modifient les

articles R147-1 à 11 du Code de l'Urbanisme.

Auparavant, c'était l'indice psophique. C'était le niveau sonore maximal de crête et il était rapporté au nombre de mouvements moyen par 24 heures. On pouvait considérer cela comme une journée caractéristique, à l'époque. Il était pondéré sur deux périodes : la journée de 6 heures à 22 heures et la nuit de 22 heures à 6 heures.

Désormais, c'est l'indice Lden (Level day evening night). Maintenant, ce sera pondéré sur trois périodes : une période de jour entre 6 heures et 18 heures, une période de soirée entre 18 heures et 22 heures et une période de nuit entre 22 heures et 6 heures.

Le Plan d'Exposition au Bruit est un document graphique au 1/25.000ème où sont représentées quatre zones :

- une zone A de bruit fort, indice de valeur Lden 70,
- une zone B de bruit fort, indice choisi entre les valeurs Lden 65 à 62,
- une zone C de bruit modéré, indice choisi entre les valeurs Lden 57 à 55,
- une zone D de bruit faible, indice de valeur Lden 50 qui est facultative pour cet aéroport.

La procédure de révision du PEB :

C'est une mise à l'étude initiée par le Préfet, le relevé des trajectoires, le relevé des mouvements de l'année n-1 par types d'avions et trajectoires, le relevé du nombre de jours d'inactivité, la réalisation d'une étude sur la base du trafic réel n-1, la formulation des hypothèses de trafic aux horizons court, moyen et long terme, la répartition des mouvements jour/soir/nuit pour chacune des trajectoires et pour chacun des types d'avions. Il sera présenté un avant-projet de PEB avec tracé des courbes.

Actuellement, où en sommes-nous à Chavenay ?

Le relevé des trajectoires a été effectué. Le relevé des mouvements de l'année n-1, nous avons pris à l'époque l'année 2006, cela a été effectué. Nous avons relevé la typologie des appareils sur cet aéroport et nous avons également réparti l'ensemble des mouvements de l'année 2006 de ces appareils sur les différentes trajectoires qui ont été tracées.

Nous en sommes à la validation de ces trajectoires et de cette typologie d'appareils auprès de la Délégation Régionale Ile-de-France. Quand cela sera fait, le gestionnaire d'aéroport nous proposera des hypothèses de trafic à court, moyen et

long termes.

En partant de ces trois données court, moyen et long termes, nous élaborerons l'avant-projet qui vous sera présenté en CCE formelle où vous serez amenés à faire un choix sur les courbes extérieures des zones B et C à retenir : Lden 65 à 62 pour la zone B, Lden 57 à 55 pour la zone C.

Egalement, vous serez amenés à donner votre avis sur le choix de conserver ou non la zone D.

C'est bien cette première consultation de la CCE dont je vous parlais : formelle sur la valeur d'indice à retenir pour les courbes B et C, et informelle sur une éventuelle zone D.

Suite à cette CCE et à ce vote, le Préfet décidera de réviser le PEB. Là, nous établirons un projet de PEB sur la base des valeurs fixées par le Préfet. Le projet sera notifié pour avis aux Maires et Présidents d'EPCI. Ils disposeront de deux mois pour rendre un avis sur le projet.

Une deuxième consultation de la CCE avec présentation des avis des communes et EPCI, et avis de la CCE sur le projet.

Suite à cette deuxième consultation, il y aura soumission à enquête publique. Puis approbation par arrêté préfectoral et procédure de publication et annexion aux documents d'urbanisme.

Un examen quinquennal par la CCE de la pertinence des hypothèses sera effectué suite à l'approbation du PEB. Et proposition éventuelle de la CCE pour une mise en révision de nouveau du PEB si le nombre de mouvements qui aura été retenu ne correspond pas aux valeurs réelles sur le terrain.

Comme je vous l'ai dit, actuellement, sur Chavenay, la Délégation Régionale Ile-de-France est en cours de validation des trajectoires et de la typologie des appareils. Dès que nous aurons les hypothèses de court, moyen et long termes, nous élaborerons l'avant-projet.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur. Sur quel calendrier sommes-nous concrètement sur vos différentes phases ?

Pouvez-vous nous dire, à titre indicatif, sur tout ce que vous venez de nous dire dans la dernière partie de votre exposé, sur quel calendrier on est ?

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Plusieurs choses à ce sujet-là. La

procédure la plus longue est effectuée. La procédure la plus longue, c'est relever les trajectoires, la typologie et mettre un pourcentage d'évolution. C'est fait.

Maintenant, nous attendons la validation de la Délégation régionale et, ensuite, il sera demandé au gestionnaire de l'aérodrome des hypothèses de trafic court, moyen et long termes.

Du moment que nous avons ces hypothèses-là, nous aurons assez rapidement élaboré l'APPEB et il conviendra de trouver d'une date pour réunir la CCE pour la première consultation.

M. LE PRESIDENT.- Quand la DGAC va-t-elle donner son avis sur les relevés de trajectoire ?

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Incessamment sous peu.

M. LE PRESIDENT.- En clair, quel est le délai ? Avant l'été ?

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- On a déjà fait des commentaires sur l'étude qui nous a été transmise. Je vais profiter de la présence de M. MOLINER ici pour en discuter. Il faut que je fasse quelques vérifications. Disons que, d'ici la fin du mois d'avril, on devrait avoir conclu pour ensuite transmettre le projet à Aéroports de Paris. Après, Aéroports de Paris, je ne sais pas quels sont les délais pour examiner ce type de dossier.

M. LE PRESIDENT.- Quel objectif vous fixez-vous pour présenter l'avant-projet avec les tracés de courbe ? Dans votre schéma de travail, pour quand serait la première consultation de la CCE ?

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Si on compte deux mois pour Aéroports de Paris plus un mois chez nous...

M. LE PRESIDENT.- Mai, juin, donc on est à l'été.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Juin au plus tôt sinon à la rentrée.

M. LE PRESIDENT.- On est censé réunir, au troisième trimestre de l'année, la CCE pour le premier avis ?

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Si je peux me permettre, il y avait deux choses. Je vous ai parlé de la première, mais une chose très importante est qu'on avait un vrai souci dans l'élaboration des PEB pour les terrains d'aviation générale parce que l'élaboration de ce PEB sur le nombre de mouvements de l'année se faisait sur 1/365^{ème} jour, cela veut dire qu'on divisait la totalité des mouvements de l'année par 365. Cela allait très bien pour les gros aéroports comme Roissy ou Orly, tous les aéroports Acnusés, mais cela ne va pas du tout pour les terrains d'aviation générale où le trafic se condense beaucoup le week-end.

Il nous arrivait d'avoir la plupart du temps des courbes de PEB qui à peine sortait des clôtures de l'aérodrome.

Donc à force de se plaindre, nous avons ouvert un groupe de travail national dont je faisais partie donc je peux vous en parler, qui a essayé de trouver des solutions pour que les courbes ressemblent à de vraies courbes en aviation générale et puissent permettre de faire le tour des pistes au moins avec la zone D pour pouvoir informer les gens.

Nous arrivons au terme de ce groupe de travail. J'ai contacté la DTA ce matin. On a fait une étude sur Saint-Cyr d'ailleurs qui est très prometteuse, Saint-Cyr a fait partie d'un des terrains pilotes pour ce travail-là. Je peux vous dire que le décret va passer en Conseil d'Etat et ce décret va permettre de revoir les deux articles du Code de l'Urbanisme : le R147-1 et D va être modifié et permettra d'avoir des courbes plus intéressantes pour les terrains d'aviation générale.

Ce matin, ils m'ont dit que la possibilité de pouvoir commencer ce travail ne se ferait pas avant l'été parce qu'il faut préparer le dossier pour le Conseil d'Etat, c'est assez long. Il est urgent d'attendre que ce décret sorte pour pouvoir élaborer l'APPEB. Tant que le décret n'est pas sorti, il est temps d'attendre pour élaborer l'APPEB puisque les courbes ne seront plus du tout les mêmes.

M. LE PRESIDENT.- C'est important. En dehors de cette question du décret, on aurait pu être en mesure de réunir la CCE au 3^{ème} trimestre pour étudier une première fois le point, on va être obligé d'attendre la sortie de ce décret.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Oui, tout à fait parce qu'il transforme énormément. Pour vous dire, à la place d'être sur 365 jours, on va passer à 180 jours sur le trafic total de l'année et la valeur d'indice de la courbe extérieure de la zone C de l'indice Lden 55 va passer à 52. Je peux vous assurer que, même pour Saint-Cyr, déjà la zone D prend tout le tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- Oui, ce n'est pas négligeable.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Ce n'est pas négligeable. Les gens seront informés qu'ils ont une habitation au-dessus du passage des avions et la zone C arrive pratiquement en vent arrière, donc c'est très intéressant.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des questions ? Monsieur le Président ?

M. GAZEL (AUDACE).- 180 jours, comment les choisissez-vous ?

M. FAVAREL (DSAC Nord).- On fera des moyennes par terrain et on nous a limité à 180 jours. Sur certains terrains, on voulait aller beaucoup plus loin. Notre centrale n'a pas voulu aller en dessous de 180 jours. Vous savez, ce n'est pas tellement les 180 jours, pour avoir fait pas mal d'études là-dessus, c'est l'indice Lden 52 à la place du Lden 55 qui porte beaucoup plus que le nombre de mouvements d'avions.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup de la qualité de votre exposé parce que cela permet de bien avoir en tête que là où on aurait pu raisonnablement avancer... Qu'Aéroports de Paris et la DGAC n'en concluent pas que finalement c'est moins urgent pour rendre leur avis ! Je compte sur leur célérité pour les rendre dans des délais qui étaient prévus, mais c'est vrai qu'on sera obligé d'attendre ce petit top départ du décret parce qu'effectivement on voit bien les conséquences non négligeables qu'il va avoir.

On passe au point suivant ?

M. FORTIN (ADNAC).- Excusez-moi, j'ai une ou deux questions.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en prie !

M. FORTIN (ADNAC).- D'abord c'est une assurance : je crois que le PEB fait partie du SDRIF, du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, c'est-à-dire que, s'il rentre dans le SDRIF, on en prend pour vingt ans. Tout à l'heure, on parlait du long terme, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France dure vingt ans, il n'est pas remis à jour et le PEB rentre dans le SDRIF. C'est la question : il y rentre ou pas ?

M. GALLOT.- C'est une servitude donc il n'entre pas dans le SDRIF. C'est un servitude, les servitudes pouvant évoluer à l'intérieur d'un document d'urbanisme.

M. FORTIN (ADNAC).- Merci, c'était une assurance que je voulais avoir.

Deuxièmement, vous dites que vous allez réaliser l'étude sur l'année n-1. Comme vous la faites en 2009, l'année n-1 c'est donc 57.358 mouvements de l'année. Vous allez grosso modo baser votre première étude sur 60.000 mouvements annuels.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- L'étude est déjà faite sur l'année 2006.

M. FORTIN (ADNAC).- Sur l'année 2006 qui était à 65.000. C'est bon !

M. FAVAREL (ADNAC).- C'est une élaboration assez longue, donc on a traité depuis 2006.

M. FORTIN (ADNAC).- La vraie raison de ces deux questions est la suivante : depuis un peu plus de vingt ans, l'aérodrome de Chavenay a toujours tourné autour de 66.000 mouvements du comptage d'aujourd'hui, puisque, avant, il y avait un ancien comptage, sauf peut-être l'année dernière où il y a eu un petit dépassement et je crois qu'il y en avait eu un en 94 ou 95. Là il faut savoir que c'est cela la réalité. La

réalité ce n'est pas quelque chose de plus grand en dehors de la petite variation qu'on peut accepter.

Si on accepte une évolution du PEB, nous souhaiterions que cette évolution se fasse avec les chiffres de départ parce que, si vous faites votre étude en disant : « dans cinq ans, ce ne sera plus 66.000 mais 100.000 mouvements » parce qu'entre temps, Saint-Cyr aura fermé ou on aura une expansion économique telle qu'il y aura plein de gens à la porte de l'aérodrome pour faire des vols, si on fait un chiffre supérieur aux 66.000, il n'y a pas d'enquête d'utilité publique. C'est-à-dire qu'on donne un chèque en blanc aujourd'hui au Plan d'Exposition au Bruit, et cela, nous le refusons.

Je suis désolé de le dire, je suis peut-être un peu brutal, nous le refusons.

Nous souhaitons que le Plan d'Exposition au Bruit, s'il est fait, il faut se baser sur ce qui se passe depuis vingt ans : 66.000 mouvements grosso modo par an et s'il y a une évolution ou un besoin nécessaire, à ce moment-là, obligatoirement, il y aura enquête d'utilité publique.

Et cela, nous y tenons parce que, si vous mettez une hypothèse à 70.000 ou à 80.000, Saint-Cyr peut fermer, basculer sur Chavenay. Nous, les riverains, nous n'aurons que nos oreilles pour entendre et nos yeux pour pleurer, on nous dira : « vous avez été d'accord sur le PEB à 70.000 mouvements ! »

M. LE PRESIDENT.- Monsieur FAVAREL, rassurez-nous !

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Il y a plusieurs questions. Ces questions-là sont récurrentes dans les CCE concernant le Plan d'Exposition au Bruit.

Il faut bien dissocier le PEB qui est un document de contraintes d'urbanisme et le business plan qui sera prévu sur un terrain.

Le PEB est là justement pour équilibrer l'activité de l'aérodrome ainsi qu'après tout ce qui est urbanisme autour de cet aérodrome.

Où est l'intérêt ? L'intérêt est de protéger tout le monde et de protéger justement les futurs riverains. Vous, vous n'êtes pas concernés, le PEB concerne les futurs riverains et non pas les gens qui sont sur place.

M. FORTIN (ADNAC).- Sauf pour l'évolution des maisons.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- L'intérêt est de prendre l'enveloppe du court, moyen et long termes, qui est plus 5, plus 10, plus 15 ans. De cette enveloppe, on va sortir un PEB. Peut-être qu'il va être à 100.000 mouvements sur du long terme à quinze ans mais cela ne veut pas dire que, dans quinze ans, vous aurez 100.000 mouvements, il y en aura peut-être 30.000. Ce n'est pas un business plan sur l'évolution du terrain sur quinze ans. C'est la protection qu'on pourrait donner sur cet aérodrome sur les années à venir.

C'est pour cela que, tous les cinq ans, on va vous proposer une révision de ce plan qui peut très bien être à la hausse comme à la baisse. Mais quand vous allez voter pour le PEB, vous n'allez pas voter pour 100.000 mouvements dans quinze ans, non pas du tout. Vous allez voter pour un document d'urbanisme qui va protéger votre région, c'est tout.

M. FORTIN (ADNAC).- C'est vrai dans la philosophie. Cela veut dire donc que le premier projet que vous allez fournir prochainement sera sur la base de 60.000-65.000 ?

M. FAVAREL (DSAC Nord).- Je ne peux pas m'avancer. C'est le gestionnaire qui doit faire ses hypothèses.

M. ESPERON (DGAC-DSACN).- Le gestionnaire va faire ses hypothèses, on va les regarder, on va prendre en compte ce que vous dites aujourd'hui et ce que disent beaucoup de riverains et d'élus dans d'autres enceintes. On verra ce qu'on vous propose en terme d'hypothèses de trafic sachant qu'il ne faut pas perdre de vue l'objectif de protéger les populations de la gêne occasionnée par le trafic de l'aérodrome.

M. FORTIN (ADNAC).- Que ce soit une garantie, ce n'est pas tout d'avoir une bonne intention.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- On a bien compris votre remarque. Inutile d'en parler davantage puisque, actuellement, on n'a pas fait les hypothèses de trafic et que le mode d'élaboration de ces courbes n'est pas encore établi par décret,

comme on l'a dit tout à l'heure.

M. FORTIN (ADNAC).- Voilà le PEB qui a été établi en 1984 et le PEB actuel. Le nombre de vols – il faut que je le traduise, mais ce n'est pas grave puisqu'il était dans l'ancien décompte – aujourd'hui est, avec le nouveau décompte, à 100.000 mouvements.

Chavenay tourne autour de 60 – 65.000 mouvements. Il est à 100.000 mouvements. Si, pour des raisons tout à fait économiques, peu importe, de loisirs, aujourd'hui on était à 70.000 ou à 80.000 mouvements, il n'y avait pas d'enquête publique.

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Il y a enquête publique systématique qu'il y ait 2.000 ou 100.000 mouvements.

M. LE PRESIDENT.- Cela a été présenté sur le slide d'ailleurs. Ce sera soumis à enquête publique.

M. FAVAREL (DSAC Nord).- C'est systématique, il y aura enquête publique. Je vous l'ai dit. Vous aurez, vous, deux consultations plus l'enquête publique qui suivra.

M. LE PRESIDENT.- Il y a une période de concertation qui est la CCE mais aussi l'avis des maires, des conseils municipaux, etc. et ensuite il y a enquête publique. Avec cela, vous n'êtes pas venu pour rien, Monsieur le Président !

M. FORTIN (ADNAC).- Non mais je voulais en être assuré parce qu'il n'a pas bougé depuis 84. Heureusement qu'on est toujours à 70.000 mouvements. M. MOLINER aurait eu un coup de fil tous les quarts d'heure !

M. LE PRESIDENT.- Vous savez que le Grenelle de l'Environnement est passé par là et qu'on va dans le sens de choses mieux maîtrisées, un peu plus équilibrées, un peu plus responsables et sûrement pas avec des plans sur la comète à 50 ans.

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Une question rapide : est-ce qu'aujourd'hui il y a une réglementation qui limite le nombre de mouvements à Chavenay ?

M. ESPERON (DGAC-DSAC).- Non.

M. LE PRESIDENT.- Nous abordons notre dernier point à l'ordre du jour.

Mme LE MOAL (CG).- Vous n'avez pas fixé la première consultation ?

M. LE PRESIDENT.- Non. On retient que la consultation aura lieu quand on pourra faire la jonction entre le travail qui va être mené conformément au calendrier prévisionnel sauf qu'il faudra caler avec la prise en compte du décret.

- Point sur les projets d'urbanisme des communes

M. LE PRESIDENT.- C'est une bonne idée de la DGAC de demander à ce qu'un point puisse être fait sur ces questions-là pour éviter des malentendus. Monsieur GALLOT, vous avez la parole.

M. GALLOT (DDEA).- Veuillez m'excuser, le plan n'est pas à la mesure des dimensions de la salle. J'ai vu un peu petit.

Je vais vous brosser un tableau des projets de construction de logements qui n'est pas totalement exhaustif, loin de là, qui n'est pas définitif non plus. Ce sont les opérations les plus significatives. Bien entendu, je parle sous couvert de Madame et Messieurs les élus.

Je ne vais pas mentionner les projets d'urbanisation pour les activités économiques qui ne sont pas concernées et, évidemment, ne figurent pas les projets qui peuvent surgir plus dans les villes que dans les villages autorisés par les documents d'urbanisme que personne n'imaginait ou n'avait vu venir mais il peut y avoir un renouvellement urbain, un projet de 50, 100 voire plus logements nés de

l'imagination d'un aménageur ou d'un promoteur à partir des règles d'urbanisme.

Ce n'est pas forcément très lisible de très loin, je vais faire un tour, je vais prendre dans le sens des aiguilles d'une montre.

Concernant Thiverval Grignon, le Plan Local d'Urbanisme est en élaboration. Les possibilités d'extension de logements vont être très limitées de toute façon. Je ne fais pas figurer le village de Thiverval mais sur le hameau de Grignon et sur le site de Folleville, de toute façon, il y aura très peu de constructions de logements.

Vous ne pouvez pas le voir, sauf les gens très proches, j'ai mis en pointillés le site de l'école de Grignon, qui restera peut-être identique ou qui évoluera mais on n'imagine pas qu'il y aura des dizaines ou des centaines de logements bien entendu dans le château ou dans l'école quel que soit l'avenir de l'école. C'est une parenthèse.

M. LE PRESIDENT.- On avance, puis Madame et Messieurs les Maires commenteront éventuellement.

M. GALLOT (DDEA).- Davron : son document d'urbanisme est également en révision. La commune élabore un PLU. Elle est soumise à un développement modéré. L'urbanisation y sera limitée. La commune souhaite pouvoir construire en marge du village et à l'intérieur de la commune pour pouvoir faire vivre ses équipements et notamment conserver son école. C'est une urbanisation qui ne pourra pas être négligeable, ce n'est pas la construction de 15 logements qui pourra sauver l'école, mais qui sera relativement limitée.

Ensuite, on passe à Feucherolles. Il y a deux grandes zones urbanisables dans le bas du village, ce sont les deux plus grandes zones urbanisables de la plaine de Versailles au titre du Schéma Directeur de l'Ile-de-France. Elles sont urbanisables à long terme au document d'urbanisme et urbanisables au SDRIF. C'est de l'ordre de 35 ha. C'est très important. C'est plutôt un fardeau pour la commune qui, de toute façon, dans le prochain Schéma Directeur, sera considérée comme une commune rurale avec un développement limité.

Il y aura peut-être des opérations de logements mixtes activités et équipements ou cela pourra être une réserve de terrains pour les projets de l'intercommunalité de la Plaine de Versailles, mais tout cela n'est pas d'actualité pour l'instant. C'est pour cela qu'elles sont figurées en clair parce qu'elles ne sont

vraiment pas d'actualité pour l'instant.

Saint-Nom-la-Bretèche : le document d'urbanisme est également en révision. Il y a peu de possibilités d'extensions nouvelles en dehors d'une petite zone d'activités économiques puisqu'on commence à être dans le site classé de la Plaine de Versailles. Vous avez le terrain de Launay, il y a 2 ou 3 ha pour du logement et de l'activité.

Du côté de la Bretèche, un terrain de 1,5 ha est libre près de l'église destiné à du logement et j'ai mis en un peu plus foncé, pour ceux qui le voient, les opérations de renouvellement : une ferme qui pourrait accueillir une quinzaine de logements et puis des possibilités très anecdotiques du côté du Hameau de Val Martin.

Je continue et je finirai par Chavenay.

Villepreux : je ne parle pas des opérations qui sont en train de se terminer aux abords du domaine des Gondy ou près du centre. Le grand projet est l'urbanisation de la zone du Trianon. Villepreux veut construire beaucoup de logements pour des raisons qui lui sont propres. Le document d'urbanisme est également en cours de révision. Elle a un niveau d'équipement très important et elle a besoin de population pour que tous ces équipements soient bien utilisés. On a 25 ha complètement urbanisables au Schéma Directeur et, dans le prochain Schéma Directeur, c'est conservé avec ce qu'on appelle deux pastilles d'urbanisation : c'est la zone la plus proche de l'aérodrome mais en même temps Villepreux compte beaucoup construire à cet endroit-là.

J'ai fait également figurer les futures voies qui limiteront les zones d'urbanisation par rapport au site classé de la Plaine de Versailles. J'ajoute, pour Villepreux, que c'est le seul terrain constructible en dehors du site classé de la Plaine de Versailles, donc Villepreux compte bien l'utiliser.

Les Clayes-sous-Bois : là, c'est justement une question de renouvellement urbain, une opération qui est en contentieux actuellement mais vous avez un projet d'une centaine de logements entre la route départementale et la voie ferrée, qui est autorisé par le document d'urbanisme. Il y a la zone d'aménagement concerté du centre-ville qui compte 250 logements qui sont partiellement maintenant réalisés, et puis des petites zones urbanisables, relativement petites notamment du côté de la Bréteche avec une vingtaine de logements. Cela, indépendamment de ce qui peut se réaliser, autorisé par le document d'urbanisme.

Plaisir : vous avez un périmètre d'étude sur le centre-ville pour une optimisation des terrains en centre-ville. Il n'y a pas de projet formalisé pour l'instant.

Actuellement en cours, il y a un permis de construire déposé pour le triangle de la Boissière, 150 logements, et puis également pour la zone des Peupliers, à peu près du même ordre mais on s'éloigne relativement de l'aérodrome mais j'ai fait volontairement figurer tout ce qui était aux alentours. Je vous dis encore : indépendamment de ce qui peut surgir comme opérations. Tant mieux pour les gens qui cherchent un logement d'ailleurs.

Chavenay : il y a deux petites zones urbanisables qui viennent d'être urbanisées du côté du site de Fontaine vers le Nord et il y a une petite zone urbanisable, pour l'instant d'ailleurs sans règlement, je n'ai plus en tête le nom du lieu-dit, au Sud du ru de Gally qui est de l'urbanisation à long terme.

J'ai fait figurer pour l'anecdote un petit périmètre ici : lors de la révision du PLU, vous aviez dit que c'était une réserve d'urbanisation pour le siècle à venir éventuellement et une poire pour la soif de Chavenay entre le village et la sucrerie mais c'est vraiment des perspectives à très long terme.

Je pense que je n'ai rien oublié. Le site de l'aérodrome est en plein milieu. Je n'ai pas fait figurer les zones d'envol relatives au PEB actuel ou futur.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur GALLOT. Est-ce que Madame et Messieurs les Maires ont des commentaires à faire sur ce panorama général d'information ?

Monsieur le Maire de Plaisir...

M. LERSTEAU (Maire-adjoint Plaisir).- Pour moi, la Boissière c'est 145 logements.

M. GALLOT (DDEA).- Oui, j'ai arrondi les chiffres.

M. LERESTEAU (Maire-adjoint Plaisir).- Au centre-ville, ce sera un petit bâtiment avec 95 logements.

M. GALLOT (DDEA).- Oui, effectivement, j'ai oublié une petite opération.

M. LERESTEAU (Maire-adjoint Plaisir).- Et nous avons une zone de réserve dans le centre-ville dans le cadre du PLU mais c'est plus pour des nouveaux bâtiments communaux.

Dans la ZAC des Peupliers, il y a également une centaine de logements.

M. GALLOT (DDEA).- Bien sûr, je n'ai pas fait figurer toutes les opérations au sud de Plaisir qui étaient en dehors de la carte.

M. LE PRESIDENT.- D'autres commentaires, Madame et Messieurs les Maires ?

Monsieur le Maire des Clayes-sous-Bois...

M. ROUSSEL (CM Clayes-sous-Bois).- La partie en contentieux le long de la voie ferrée est, comme vous l'avez justement dit, très entre parenthèses. C'est la plus près du tour de piste effectivement mais on n'en est pas là.

M. LE PRESIDENT.- D'accord, c'est enregistré.

D'autres commentaires ? Monsieur ESPERON...

M. ESPERON (DGAC-DSACN).- Je vois qu'il y a Villepreux qui prévoit quand même des constructions proches des tours de piste. Comment les activités de l'aérodrome sont-elles prises en compte ?

M. LE PRESIDENT.- Le problème est qu'il n'y a personne de Villepreux.

M. GALLOT (DDEA).- Je vous parlais de documents d'urbanisme en révision, ils commencent tous ceux dont on a parlé. C'est vraiment un démarrage.

M. FLAMANT (Maire Chavenay).- Là, pour le coup, il serait vraiment intéressant qu'on ait un Plan d'Exposition au Bruit parce qu'on est vraiment juste à côté. On l'a vu quand le Trianon a été aménagé, on a eu beaucoup de gens du Trianon

qui ont manifesté leur réprobation avec le bruit des avions, c'est clair. Là, c'est la même zone.

M. GALLOT (DDEA).- Il faudra faire avec le PEB qui existera à ce moment-là parce que Villepreux, je pense, est assez pressée et ne va pas avoir un PLU qui va s'éterniser.

M. LE PRESIDENT.- De toute façon, indépendamment du PEB, dans les portés à connaissance que fera l'Etat, ce point-là fera évidemment l'objet d'une vigilance particulière. Je le dis au nom de l'Etat ici puisque je suis appelé à porter à connaissance, mais on fera de l'anticipation forcément sur ce qu'on saura a minima du PEB et de l'évolution des choses. Je pense que les calendriers des documents en révision sont d'ici la fin de l'année début de l'année prochaine...

M. GALLOT (DDEA).- Un PLU dure deux ou trois ans.

M. LE PRESIDENT.- En tout cas, on aura vraisemblablement avancé de manière suffisamment significative sur le PEB pour pouvoir s'en inspirer largement et, encore une fois, de toute façon, à titre prudentiel, l'Etat sera particulièrement vigilant sur les PLU et sur les projets d'urbanisation dans des zones dont il ne sera pas difficile de penser qu'elles seront problématiques en termes d'acceptabilité par les populations. Le but est clair, c'est évidemment d'éviter des implantations avec des personnes qui, une fois implantées, revendiqueront.

Nous en avons terminé avec notre ordre du jour. J'en viens donc à la question classique des questions diverses. Y en a-t-il ?

Il n'y en a pas. Je vais vous proposer si vous le voulez bien... Je vous en prie, Monsieur le Président.

M. FORTIN (ADNAC).- Juste un petit retour sur la phase expérimentale reconduite : est-ce que nous serons dans l'obligation d'attendre la prochaine CCE qui suivra cette période pour connaître les chiffres ou, quand les chiffres auront été établis par Aéroports de Paris, il sera possible qu'il y ait soit un courrier à nos Maires, soit un courrier aux Présidents d'association nous informant de ces chiffres même si la CCE a lieu deux ou trois mois après ?

M. LE PRESIDENT.- Je ne vois pas d'objection à ce qu'on communique à l'ensemble des membres de la Commission les chiffres dès qu'ils seront connus.

M. FORTIN (ADNAC).- Ce sera M. de Ronne...

M. LE PRESIDENT.- Il me les communiquera et je les diffuserai sous mon timbre à l'ensemble des membres de la CCE.

On ne va pas fixer à ce stade de date de prochaine réunion. On sent bien qu'on se réunira d'ici la fin de l'année forcément, en espérant que, d'ici là, nos affaires de décret aient avancées ou qu'on ait des indications à donner. En tout cas, on fera en sorte de ne pas réunir la CCE sur trop peu de sujets, on a tous beaucoup de choses à faire, mais cela n'interdira pas des phases intermédiaires, dont la première, Messieurs les Présidents, est l'attente vive que j'ai de votre courrier avant le 31 mars, je vous le rappelle et je vous en remercie par avance.

Je vous remercie de votre participation, de la qualité des échanges et je vous souhaite une bonne fin de journée.

(La séance est levée à 16 heures 40)