

**COMMISSION CONSULTATIVE  
DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AERODROME  
DE MEAUX-ESBLY**



**Vendredi 16 janvier 2009**

**ORDRE DU JOUR**

1/Bilan d'activité	7
2/Nuisances sonores - Bilan des contrôles	12
3/ Modification des procédures d'atterrissage et de décollage	41
4/Point sur le Plan d'Exposition au Bruit	56

*La séance est ouverte à 9 heures 30 sous la présidence de Mme QUEINNEC, Chef de Bureau de coordination interministérielle, représentant M. le Sous-Préfet de Meaux.*

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Mesdames et Messieurs, bonjour !

Monsieur le Sous-Préfet étant retenu par des obligations, il m'a demandé de le remplacer pour présider cette réunion.

Je voudrais rappeler que la Commission Consultative de l'Environnement a été renouvelée récemment par arrêté préfectoral en date du 30 septembre 2008. Nous ne nous sommes pas vus depuis assez longtemps puisque la dernière commission remonte effectivement à quatre ans maintenant.

Cette absence de réunion s'explique en partie par la réorganisation qui a eu lieu entre les services de la DGAC et Aéroports de Paris - M. ESPERON de la DGAC nous présentera cette réorganisation – et par le fait que la sous-préfecture a connu un petit problème de fonctionnement puisque nous avons été assez longtemps en intérim d'un nouveau sous-préfet. Cela n'explique pas tout mais en partie le fait que la commission ne soit pas réunie.

Je vous prie de nous en excuser et M. le Sous-Préfet a bien indiqué qu'il souhaitait que le principe d'une réunion par an soit repris.

Je vous propose de passer la parole à M. ESPERON pour qu'il nous présente la nouvelle réorganisation avant de rentrer dans l'ordre du jour.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Merci, Madame la Présidente. Je suis Dominique ESPERON, le délégué Ile-de-France pour la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord.

Je vais vous présenter en quelques mots la réorganisation qui a eu lieu en 2005.

Jusqu'en 2005 Aéroports de Paris était un établissement public qui assurait des fonctions pour le compte de l'Etat. En juillet 2005, Aéroports de Paris a été transformé en société anonyme avec pour fonction essentielle l'exploitation des aérodromes, notamment celui de Meaux. Toutes les fonctions Etat ont été transférées à la Direction Générale de l'Aviation Civile, à différents services.

Un nouveau service a été créé, le Service de la Navigation Aérienne de la Région Parisienne, qui s'occupe de la gestion du trafic, de la tour de contrôle pour

parler simplement, notamment de la tour de contrôle de Meaux. Les fonctions de surveillance ont été transférées à une Direction qui s'appelle la Direction de la Sécurité et de l'Aviation Civile Nord, depuis le 1er janvier 2009, que je représente ici.

Pour faire simple, jusqu'en 2005, vous aviez une seule entité qui s'occupait de l'exploitation de l'aérodrome, de la tour de contrôle et de la surveillance des activités, aujourd'hui vous avez trois entités : Aéroports de Paris, société anonyme, qui est représenté ici par M. de RONNE, le Service de la Navigation Aérienne représenté par M. Cyril MICHAL, et la Direction de la Sécurité et de l'Aviation Civile que je représente aujourd'hui.

Avez-vous des questions sur ce sujet ?

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Juste un regret : que vous ne nous ayez pas transmis au moins un dossier là-dessus. Vous nous présentez cela très bien aujourd'hui, oralement. Cela a été mis en place depuis de nombreux mois et il faut venir en réunion pour savoir quelle est votre organisation. Je trouve cela fortement regrettable et je tiens à vous le dire.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- C'est noté. Nous sommes bien entendu toujours à votre disposition via la Préfecture ou via vos partenaires habituels pour vous apporter tous les compléments d'information que vous souhaiteriez.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Les informations, vous deviez les transmettre directement qu'on n'ait pas toujours besoin de demander. Il y a une nouvelle organisation, de grâce transmettez les documents, qu'on sache à quoi s'en tenir et qui interpellent éventuellement en cas de besoin ! Mais là, on va voir qui pour quoi ? On n'en sait rien. Je trouve cela, une fois de plus, regrettable ! C'est votre rôle de nous informer, ce n'est pas nous à courir après l'information.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je rejoins mon collègue. Je suis le maire d'Isles-les-Villenoy. L'aérodrome est sur ma commune. Il est vrai que, lorsque j'ai des problèmes, je ne sais pas où taper. Le problème est là : qui appeler et où ? On n'en sait rien. Quand on a un numéro, c'est : "c'est pas moi", "je sais pas", on joue au ping-pong avec les élus. C'est un "truc" que je n'apprécie pas du tout ! Mais pas du tout ! Je vous le dis franchement.

J'aimerais bien, comme vient de le dire mon collègue, savoir les

différentes fonctions des différentes personnes que l'on peut appeler quand on a un problème, surtout pour ma commune. Mes collègues aussi qui sont tous des communes environnantes autour de l'aérodrome, aimeraient bien savoir qui appeler et être dirigés et non pas "c'est pas moi", "il faut voir", "on ne sait pas qui".

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Je tiens à vous présenter nos excuses pour le manque de communication à votre niveau bien qu'il y ait eu toutefois une large communication mais probablement insuffisante à votre niveau. Néanmoins, je crois qu'il y a eu un esprit de continuité de service. Même si ce n'était pas forcément le bon interlocuteur, les trois organismes ont coopéré pour essayer de traiter les différentes questions ou les différents soucis qui pouvaient se poser. En général, il y a quand même une communication entre Aéroports de Paris, le Service de la Navigation Aérienne et la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile qui permet de donner une réponse aux différentes sollicitations. On peut sans doute améliorer le processus mais on n'a jamais laissé une question lettre morte. On a toujours essayé de répondre.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Pour répondre à la demande de Messieurs les Maires, est-ce qu'il serait possible de joindre au compte rendu un nouvel organigramme ou quelque chose avec les trois Directions et les numéros de téléphone ?

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Ce n'est pas un organigramme, nous ne sommes pas de la même entité. Peut-être n'ai-je pas été suffisamment clair mais il y a trois services différents :

Vous avez Aéroports de Paris qui est une société anonyme qui assure l'exploitation de l'aérodrome, mais je ne vais pas présenter l'organigramme d'Aéroports de Paris ;

Vous avez le Service de la Navigation Aérienne qui est représenté sur place par le chef de la circulation aérienne, Monsieur Patrick VINCENT. Vous avez aussi M. Cyril MICHAL, ici présent, que vous connaissez.

Quant à ma Direction, j'ai donné mes coordonnées, je suis votre interlocuteur pour ce qui concerne la surveillance des activités.

Je peux faire une note pour écrire ce que je viens de dire mais ce sera au compte rendu et j'imagine que les coordonnées seront jointes.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- On joindra la fiche de présence.

Messieurs les Maires, si vous avez des problèmes, vous saisissez la sous-préfecture et on fera le relais pour acheminer votre requête.

D'autres participants veulent-ils intervenir sur la réorganisation ?

Je vous propose d'aborder le premier point de l'ordre du jour...

### **1/ Le bilan d'activité.**

**M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).**- Bonjour, je suis Alain NUTKOWICZ, l'adjoint de Michel de RONNE qui est le Directeur de l'aéroport du Bourget et des aérodromes d'aviation générale. Au sein d'Aéroports de Paris, c'est l'entité qui est en charge de l'ensemble des aérodromes en termes de gestion et de tout ce qui est infrastructures au sol.

Nous sommes devenus depuis la loi de 2005 une société anonyme dont l'Etat a encore 65 % des parts.

Je vais vous donner des éléments concernant le trafic de cette année et de l'année précédente. On fera aussi référence à l'année 2006.

Le document sera mis au compte rendu.

Si on regarde l'année 2007 par rapport à 2006, on constate une décroissance du trafic de 8,8 %.

Nous avons pris les résultats à fin novembre et si on prend l'année 2007 par rapport à 2008, on constate que cette décroissance continue et s'accroît. C'est un phénomène qu'on retrouve à peu près sur la plupart des aérodromes d'aviation générale.

Il n'y a pas de trafic IFR, c'est uniquement du vol à vue.

Si on regarde plus précisément la nature du trafic, on constate cette année une décroissance encore plus forte des tours de piste.

En terme statistique, j'avais noté que l'année dernière les tours de piste représentaient à peu près 69,2 % du trafic. Ils sont passés cette année à 65,2 %.

Pour ce qui est des aéronefs basés, on constate une faible décroissance de ce trafic l'année dernière alors que cette année on observe une forte décroissance (- 21,6 %) du trafic des aéronefs basés. Cela traduit également le fait que la répartition

entre trafic des aéronefs basés et trafic des aéronefs non basés s'est légèrement modifiée. Elle est passée de 86,7 % à 75,45 %.

Sur Meaux, il y a un trafic avec un contrôle mais, lorsque le contrôle n'est pas présent, on fait une estimation des vols. Cette année, il y a eu un peu plus d'impossibilités.

Si on regarde maintenant le trafic par mois et par type de trafic, on constate en 2008 que le trafic des aéronefs est de 26.213 mouvements, que le trafic des hélicoptères est de 2.086 mouvements et que le trafic ULM est assez important puisqu'il se monte à 16.541 mouvements. Et vous avez un peu plus de 15.000 mouvements estimés.

Si on regarde le trafic par mois, on constate que, depuis début de l'année, les résultats sont très bizarres : par exemple, février est un mois qui a été très favorable au trafic alors qu'on aperçoit une grande chute en avril.

L'explication qu'on a en la matière est que c'est lié généralement aux conditions climatiques qui font que l'on vole plus ou moins.

Il y a un cadre général qui montre une légère décroissance significative du trafic et une évolution mois par mois qui est très tributaire du temps qu'il fait mais aussi des périodes où il y a moins de vols parce que les gens sont en vacances.

Vous avez en dernière page les courbes superposées de 2007 et 2008. Vous voyez qu'il y a des décalages. L'explication fondamentale pour ce type d'aérodrome reste la nature du temps qu'il fait.

En synthèse, on peut dire qu'il y a un phénomène de décroissance du trafic sur cet aérodrome.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Y a-t-il des questions sur cette présentation ?

**M. MACHU (CALME).**- Je voudrais réagir sur le premier tableau que vous avez communiqué. Si on regarde la colonne de droite concernant les variations, il n'y a qu'une valeur positive : c'est le trafic cumulé des hélicoptères. Et là, c'est vraiment dommage parce que c'est quand même une activité qui, pour nous, est très nuisante. Les hélicoptères sont considérés quasiment comme des électrons libres : ils vont où ils veulent, ils stationnent des moments importants sur les communes avec bien sûr un bruit adapté à leur motorisation.

**M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).**- Je ferai une simple remarque : entre 2007 et 2006, il y a une chute énorme des hélicoptères parce qu'une entreprise basée est partie. En fait la croissance est un rééquilibrage à minima.

**M. MILLET (GUAME).**- Les informations qui nous sont indiquées mériteraient une maille un peu plus fine.

Par exemple, dans les observations qui viennent d'être faites, pour les hélicoptères, ce sont souvent des exercices d'hélicoptères qui sont en semaine, Samu ou autres qui viennent faire leur formation et très peu le week-end. Donc premier point, la différence entre la semaine et le week-end est importante.

Deuxième aspect, on ne s'est pas réuni depuis quatre ans, c'est tout de même dommage que dans l'évolution de l'activité on ne cite pas l'évolution des matériels. Quand on parle des hélicoptères, effectivement une entreprise est partie pour un autre terrain, mais surtout les machines ont largement évolué. On n'a plus le vieux "truc" russe qui se balade, ni les Alouettes 2 qui faisaient un boucan terrible. On a maintenant des matériels de nouvelle génération de type R 44 qui sont des machines qui ont été conçues avec l'objectif de répondre à un environnement moins bruyant. C'est un point important.

Autre aspect, sur nos matériels, c'est bien de faire des courbes mais il peut y avoir des pics d'activité : par exemple, en septembre 2008, il y a eu la fête des 111 ans de l'ACDF. Cela n'arrive pas tous les jours. C'est donc un point majeur de notre activité. Quand on parle d'activité, il faudrait parler aussi de développement, voire de développement durable pour l'avenir de nos plates-formes. Sinon on n'aura bientôt plus d'aéronautique en France et plus d'industriels non plus en France, on ira acheter nos Airbus en Chine. Il faut faire attention à ce l'on fait quand on parle de l'activité, l'activité c'est aussi le pain de demain.

Dernier point, nous, en tant qu'aéroclubs, nous avons aussi travaillé sur le moins de nuisance. On est en train de changer une génération de machines, cela nous coûte un peu d'argent et parfois on a quelques échecs. On avait invité M. MACHU par exemple pour le lancement de notre avion diesel qui faisait moins de bruit et qui consommait moins. Cette société est aujourd'hui en faillite, on se retrouve avec une machine de 100.000 euros sur les bras. On fait des choix de matériels, on est dans une phase d'évolution tendancielle qui disparaît : avant on rachetait toujours les mêmes machines, c'était la même génération de machines depuis quarante ans. Aujourd'hui, il y a un vrai problème : le principal industriel en France d'avions légers a déposé le

bilan. On ne sait pas ce que deviendra la moitié du parc d'avions français. On a de vrais problèmes qui sont liés à la crise économique et à l'évolution de notre industrie.

Donc attention à ce qu'on fait et regardons cela d'un peu plus près et pas simplement en ne regardant que le terrain de Meaux.

Dernier point, je pense qu'il faut regarder aussi comment on fait notre activité. On a fait plein de choses dans notre activité pour moins nuire. Il y a ce que l'on fait sur le terrain, le type d'activité qu'on y pratique, les cheminements que l'on a. Tout cela, c'est de l'activité qui tient compte de l'environnement riverain.

Voilà ce que je voulais dire.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**-Merci.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je rejoins ce que vous venez de présenter. C'est très bien que vous vous préoccupiez de ce problème.

On tient compte de l'évolution des matériels mais on ne tient pas compte de l'évolution des mentalités. Qu'est-ce qui se passe aujourd'hui ? Je constate que le pilote, de façon générale, ne respecte rien. Si nous subissons du bruit sur nos communes, certes c'est un problème de matériel, mais c'est surtout un problème aussi de mentalité. Est-ce que les gens aujourd'hui respectent les communes ? Je dis : non.

On en est toujours au même problème : ces individus font tout et n'importe quoi. On pourra vous en donner la preuve dans un deuxième temps mais j'en parlerai tout à l'heure.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Y a-t-il d'autres interventions ?

On va passer dans ce cas au deuxième point de l'ordre du jour...

## **2/ Nuisances sonores – bilan des contrôles.**

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Je vais laisser la parole au Service qui a effectué des contrôles sur la plate-forme.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Bonjour. Nous faisons surtout des contrôles à l'aide des jumelles télémétriques concernant les hauteurs de survols des avions.

En 2008, aucune infraction n'a été relevée suite à ces contrôles qui ont été effectués par nos services.

Pour résumer l'activité de la GTA, nous faisons d'une part des contrôles de hauteur des avions et d'autre part, nous relevons les infractions aéronautiques éventuelles par procès-verbal qui sont ensuite transmises à la DGAC.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Monsieur le Maire, je pense que vous vouliez intervenir sur ce sujet ? Avez-vous relevé des infractions sur la commune ?

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Des infractions, on en relève tous les jours. On parlait des Ulm. Qui contrôle l'évolution des Ulm sur l'aérodrome de Meaux-Esbly ? C'est une question que je pose. Qu'on veuille bien me répondre.

Je dirai : personne ! Quand je les vois faire le week-end, c'est une horreur. Qu'on donne des explications, je veux bien.

Monsieur MICHAL, on a travaillé il y a quelques années d'une façon très importante sur ce problème de survol des agglomérations. On a essayé de mettre en place quelques réglementations, on n'y est jamais arrivé d'ailleurs. On prend de bonnes résolutions dans les réunions, comme toujours, mais dès qu'on rentre chez soi, chacun fait ce qu'il veut. C'est ce que je constate.

A Mareuil, on se bat depuis une cinquantaine d'années, ce n'est pas nouveau, là-dessus. Pour moi, il n'y a aucune évolution. On en est toujours au même point, on supporte toujours les mêmes nuisances.

Nous en avons assez à Mareuil de supporter tout cela. Cela nous a coûté cher. Nous avons investi dans du nouveau matériel. Nous avons acheté des jumelles télémétriques. Ces jumelles télémétriques vont nous permettre de contrôler d'une façon efficace et journalière les évolutions des avions qui sont en infraction au-dessus de la commune.

J'invite les responsables de l'aérodrome ou des aéroclubs à se joindre à nous s'ils veulent voir l'efficacité de ce travail que nous allons exécuter. Nous sommes obligés d'en arriver là aujourd'hui. Nous sommes obligés, nous, mairie, d'investir dans le contrôle du survol de nos communes. Vous voyez où nous en sommes arrivés

aujourd'hui ? Je trouve cela inadmissible !

Nous avons engagé une dépense considérable. Nous avons acquis ces jumelles, nous les avons à disposition et nous allons commencer dès aujourd'hui à les utiliser.

Voilà ce que je voulais vous dire.

**M. MILLET (GUAME).**- Je me permets de constater qu'il y a une grande différence entre le fait de constater qu'il y a beaucoup de survols en infraction, comme vous l'avez dit, mais le fait qu'apparemment ce ne sont pas des infractions : la gendarmerie est chargée de cette mission et elle signale qu'il n'y a pas d'infraction. Il y a quand même quelque chose qui me paraît délicat.

Deuxièmement, je comprends parfaitement que Monsieur le Maire, qui est un élu, soit respecté dans situation d'élu. Ils ont besoin d'informations, de savoir comment on travaille et ce que l'on fait.

Je constate simplement que depuis l'époque où on s'est vu, j'ai dit tout à l'heure qu'on avait travaillé sur le matériel, mais on a aussi travaillé sur les cartes VAC grâce à la DGAC. J'observe aujourd'hui que les cartes sont modifiées deux ou trois fois par an, qu'elles portent maintenant les communes, les zones où l'on ne doit pas passer, on a même matérialisé la bordure de Villenoy pour que ce soit bien précis. Il y a maintenant des tours de piste publiés. Ces tours de piste doivent être suivis par des Ulm. Est-ce que cette information a été signalée aux maires ? Je ne pense pas. C'est dommage parce qu'il y a un travail qui a été fait.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je vous arrête tout de suite, on n'a aucun document, je n'ai pas connaissance de ces informations-là. C'est encore une grosse lacune et c'est pour cela que, la plupart du temps, nous, en tant que maires, sommes en colère. Il n'est pas normal que nous ne sachions pas du tout ce dont vous avez droit et ce dont nous avons droit aussi. Les droits, c'est dans les deux sens.

Les hélicoptères viennent de l'extérieur, pendant des demi-journées complètes, tourner sur le terrain. Ils vont jusqu'au D5, c'est-à-dire à la limite d'Isles-les-Villenoy, du village, ils vont aussi de l'autre côté mais je ne peux pas le contrôler, je parle pour ma commune. Un tour, deux tours, ça va. Mais au bout de sept à huit tours, heureusement c'est l'hiver, mais l'été c'est abominable ! L'été, on prendrait bien une carabine pour tirer dedans. C'est exaspérant !

Quand on appelle la tour de contrôle, on est parfois très mal reçu à la tour de contrôle, une fois je me suis fait envoyer aux pelotes. Depuis un moment, je n'ai pas appelé la tour de contrôle, c'est l'hiver, les fenêtres sont fermées, mais quand on leur dit quelque chose, ils répondent : "oui, oui, je préviens". Nous, en tant qu'élus, on est pire que le balayeur du coin. Je ne supporte pas ça du tout ! S'il faut porter plainte, je porterai plainte. Je l'ai déjà fait une fois, je suis monté jusqu'à Roissy pour cela. Evidemment, j'ai été débouté parce qu'on m'a dit : "il était dans son droit" alors que j'avais la preuve qu'il était au-dessus du village. Il passait au-dessus de l'église et moi, j'habite au pied de l'église. Je lève les yeux, il est en face de moi. Quand vous entendez le responsable du terrain d'aviation, il vous dit : "mais non ! vous n'êtes pas à l'oblique, vous ne pouvez pas juger". Ils nous prennent pour des imbéciles. On nous prend pour des imbéciles ! C'est ça qui me désole.

A quoi sert-on ? Question que je vous pose. Les coups de téléphone des gens de la commune, ce n'est pas vous qui les recevez, ce sont les maires. Et les engueulades ? J'aime autant vous dire qu'ils ne prennent pas de gants.

Je supporte pas ce genre de choses, les cartes etc, on ne les a pas, je découvre mais je ne suis pas le seul. C'est pour ça que cela me met en colère. Je hausse le ton parce qu'on nous prend vraiment pour des imbéciles. Je suis désolé de le dire mais je le dis franchement. J'ai l'habitude de parler franchement, je le dis franchement !

**M. MILLET (GUAME).**- J'ai une proposition à faire : il y a quelques années, on a arrêté de travailler ensemble. Même si on n'a pas des intérêts communs, il faut trouver le moyen de discuter. Tout ce travail...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Il n'y a pas de discussion actuellement, Monsieur !

**M. MILLET (GUAME).**- Justement, il faut reprendre nos activités communes en dehors de séances plénières. Il faut reprendre un dialogue, des diffusions d'informations, l'utilisation de la messagerie, de façon à ce que vous soyez informés ou que vous compreniez ce qui se passe. A Vignely, par exemple, quand on fait un lâcher d'un jeune pilote, il faut comprendre que, quand vous voyez un Cessna 150 qui est un avion école, si le gars est tout seul, il peut y avoir quelquefois des erreurs, cela peut se comprendre. Mais si on connaît mieux ce qui se passe avec les autres, on se comprend mieux. Par contre, si vous voyez un avion de voyage qui passe

au-dessus du clocher, normalement c'est un gars expérimenté, ce n'est pas la même chose. Il ne faut pas qu'on tombe dans l'intolérance et que cette tolérance soit évaluée en fonction de l'acte qui est commis. Il faut trouver un moyen de travailler ensemble.

Ces réunions que nous avons, dans la mesure où elles pourraient vous apporter a minima de l'information, je pense qu'on est tout à fait prêt à les reprendre.

**M. RIBY (GUAME).**- Personnellement, Monsieur ORLOWSKI, je me suis souvent efforcé de répondre à vos...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je vous ai appelé plusieurs fois d'ailleurs, si vous avez bonne mémoire.

**M. RIBY (GUAME).**- Oui, je me suis toujours efforcé, s'il y avait une raison non valable pour un survol, d'essayer de temporiser et de faire en sorte que les intervenants ne continuent pas dans le sens qui n'était pas souhaitable.

Les cartes ont été diffusées même à des réunions bien antérieures. Nos tours de piste ont été réduits de façon à moins survoler la ville de Mareuil qui nous incrimine le plus et qui est la plus proche.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je voudrais quand même souligner que ces cartes, si elles en sont là aujourd'hui, c'est grâce aux réunions qu'on a faites à la mairie de Mareuil en présence de M. MICHAL et d'autres personnalités.

Il faut dire rendre à César ce qui lui appartient, c'est grâce à Mareuil si nous en sommes arrivés là. Il ne faudrait pas l'oublier.

D'autre part, vous avez fait allusion à la gendarmerie de l'air tout à l'heure. Je me demande si elle existe vraiment aujourd'hui. Dans le temps, j'arrivais à les voir de temps en temps. Ils venaient me voir. Un jour, un adjudant-chef est venu me voir avec de belles jumelles pour me dire : "à partir de maintenant, vous allez voir, on va faire des contrôles". Cela fait cinq ou six ans de cela. Mais maintenant, je ne les vois plus. Je ne sais pas si ces gens-là existent !

On nous a dit tout à l'heure qu'ils faisaient des contrôles. Je ne sais pas s'ils font des contrôles mais, à Mareuil, je ne les vois jamais. S'ils font des contrôles sur l'aérodrome ou je ne sais où, effectivement ils ne doivent pas relever grand-chose. S'ils ne viennent pas sur les sites où il y a vraiment les problèmes, effectivement, les

contrôles ne servent pas à grand-chose. On est bien d'accord.

Voilà ce que je voulais dire en ce qui concerne la gendarmerie.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Si je peux avoir un droit de réponse. Je n'ai pas de recul suffisant sur les cinq dernières années parce que je suis en poste depuis quelques mois. Mais sur l'activité de 2008, des contrôles ont été effectués : 24 février, 32 contrôles ; 26 avril, 12 contrôles ; 5 avril, 17 contrôles.

Maintenant je n'ai ni le recul ni l'information suffisante pour vous dire exactement où ces contrôles ont été effectués.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- C'est bien dommage !  
Une fois de plus !

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Par contre, je prends en compte votre question et je vous fournirai précisément les lieux de contrôle. Je ne les ai pas sur ce document-là, donc je ne peux pas vous répondre aujourd'hui où ils ont été faits. Ce que je peux vous dire, c'est que des contrôles ont été faits en 2008 et sur les contrôles effectués, il n'y a pas eu d'infraction relevée.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Jusqu'à présent, quand on fait une réclamation, on nous dit toujours : "vous n'avez pas de preuve, vous ne pouvez pas justifier exactement où se situe l'infraction". Vous nous dites que vous avez fait des contrôles mais vous n'en donnez pas plus. On est dans l'ignorance complète. C'est bien là le problème.

C'est pour ça que nous avons acheté ces jumelles et là vous saurez officiellement où cela s'est passé et comment cela s'est passé au niveau des altitudes et des caps. Et là, vous aurez des preuves écrites parce que ces jumelles sont reliées à un ordinateur. Nous avons fait faire un programme spécifique pour cela et nous aurons des preuves réelles qu'on ne pourra pas contester.

**M. MACHU (CALME).**- Est-ce que vous pouvez préciser si ces contrôles sont uniquement des contrôles de hauteur ?

**M. ANTOINE (GTA).**- Il y a des contrôles de hauteur mais il y a également des contrôles d'aéronefs, c'est-à-dire qu'on vérifie tous les documents aéronefs pour qu'il n'y ait aucun souci au niveau des aéroclubs. Au niveau des contrôles de hauteur, je ne pourrai pas vous donner un chiffre exact. Ils sont faits. C'est vrai qu'on ne visite pas les élus mais uniquement par manque de temps. On se rendrait volontiers auprès des mairies mais une matinée ou une après-midi, ce sont des contrôles en moins...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Messieurs, je vous arrête tout de suite puisque maintenant tout le monde a l'informatique, vous envoyez les mails.

**M. ANTOINE (GTA).**- Pour ?

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Pour nous dire que vous avez fait un contrôle à tel endroit sur telle commune, c'est tout. Ce n'est pas plus difficile. La gendarmerie a passé tant de temps, on ne demande pas le compte rendu au point-virgule près. On demande de nous dire : on a fait un contrôle sur votre commune tel jour, il n'a pas été constaté d'infraction etc.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Vous comprenez la difficulté de trouver tous les acteurs concernés. Je vous envoie ça, je veux bien, Monsieur le Maire...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Puisque vous n'avez pas le temps de nous rencontrer.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Vous me sollicitez aujourd'hui, je prends en compte ce que vous dites et éventuellement on essaiera de faire passer des contrôles mensuels mais c'est quelque chose que je ne peux pas deviner avant, je ne peux pas savoir qui a besoin de ces éléments-là. Je ne peux pas inventer ça. Aujourd'hui, vous vous me dites : j'ai besoin de savoir le nombre de contrôles effectués par les services de l'Etat, c'est une réponse que je vais pouvoir vous amener. Mais jusqu'alors, comment voulez-vous que je sache ? J'envoie à qui ? à quels maires ? Je n'ai pas de

visuel là-dessus.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- L'aérodrome, c'est Isles-les-Villenoy, tous les villages aux alentours de tous mes collègues, le jour où vous faites un contrôle sur une commune, vous envoyez directement à la commune concernée, point à la ligne. Ce n'est pas la peine d'envoyer le résultat à toutes les communes. A la commune qui est concernée, vous lui dites : tel jour on a fait un contrôle sur votre commune.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Monsieur le Maire, je n'ai pas un devoir de faire ça. Je veux bien mais ...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je sais très bien que vous n'avez pas un devoir.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Je suis ouvert, c'est pour cela qu'aujourd'hui je vous entends et que je vais vous apporter une réponse. Je prends en compte votre requête...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Vous n'avez aucun compte à rendre aux maires, je sais, dans tous les domaines d'ailleurs, ce qui est un petit peu désolant.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Par contre, il faut rentrer dans une communication, il ne faut pas se fermer. Je dis aujourd'hui que j'entends votre demande et que j'y ferai suite. Mais je ne peux pas rendre des comptes aux maires, à tout le monde, ce n'est pas faisable. Maintenant je prends en compte votre demande et vous aurez des informations. Mais je ne peux pas prendre une liste des maires...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je sais très bien que vous n'avez pas de comptes à me rendre. Je ne demande pas qu'on me rende des comptes mais de temps en temps qu'on nous signale qu'il y a une surveillance de la navigation aérienne sur les communes environnantes. On n'a pas besoin de tous les détails. Il y a

des détails qui ne nous regardent pas. Mais qu'on sache qu'il y a eu des contrôles.

**M. ANTOINE (GTA).**- Je reviens sur ce que vous avez dit tout à l'heure, vous vous étiez rendu sur Roissy et vous aviez été débouté. Vous n'êtes pas venu, je pense, à la GTA ?

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je suis allé à Roissy à la Maison de l'Environnement. J'ai été reçu et auditionné par la gendarmerie à Roissy.

Je n'ai plus les documents, c'est très vieux, cela fait au moins 7 ou 8 ans, peut-être plus.

**M. ANTOINE (GTA).**- Sachez que notre porte est ouverte. Si vous venez chez nous, il n'y a pas de problème.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- On m'a fait comprendre qu'ils avaient autre chose à faire. J'ai été débouté gentiment.

**M. ANTOINE (GTA).**- Si vous souhaitez déposer plainte pour tel ou tel problème...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- J'avais le numéro de l'hélicoptère, j'avais tout, il était passé tellement prêt que je n'avais pas besoin de jumelles pour prendre son numéro.

**M. ANTOINE (GTA).**- Sachez de toute façon que la porte est ouverte et c'est avec plaisir que nous accueillerons tous les élus.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Pour rebondir, nous ne sommes pas fermés sur la communication car, sur cette année 2008, on répond aux plaintes des riverains sur des vols à basse hauteur. La difficulté sur les tours de piste, sans rentrer dans les détails techniques, c'est par exemple le vent de travers qui fait que le pilote pousse un peu plus loin sur la circonscription. Mais ce sont des plaintes auxquelles je réponds.

Ou alors il peut y avoir un meeting aérien qui fait qu'il y a un peu plus...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Les meetings aériens, c'est autre chose.

**M. DOUCHEZ (GTA).**- C'est simplement pour vous dire que je prends ça en compte et que je réponds. Je suis tout à fait ouvert à la communication, il n'y a pas de problème là-dessus. Pour moi, c'est une première saisie sur le dossier, je prends en compte votre demande et on essaiera d'avancer.

**M. MILLET (GUAME).**- Je voudrais intervenir parce qu'on a parlé, ce qui est normal, de la répression mais il y a aussi la prévention. Je l'avais déjà dit il y a quelques années, l'association de défense de Lognes qui s'appelle l'ADIHR a publié cela à Lognes : c'est de la prévention. Les pilotes qui arrivent pour la première fois à Lognes, ce n'est pas toujours très facile, il ne faut pas oublier qu'EPAMARNE a construit 14.000 logements autour de Lognes sans autorisation. Pour éviter des survols, certains éléments indiquent au pilote qui vient pour la première fois des points de repère. Ici, il y a quatre bâtiments, il y a un carré qui indique le point sur lequel vous devez passer pour vous aligner sur la piste.

On peut aussi travailler entre nous là dessus. Les individus qui, comme le disait Monsieur le Maire, ne seraient pas des citoyens tout à fait comme les autres - certains pilotes habitent Mareuil, Villenoy, ce sont aussi vos citoyens, certains travaillent aussi dans la région – ces pilotes sont tout à fait conscients des nuisances qu'ils peuvent occasionner. On travaille non seulement sur les matériels mais on peut aussi travailler sur la façon de matérialiser les tours de piste pour éviter qu'il y ait des pilotes qui se trompent.

Dernier point, il n'y a pas d'interdiction de survol, je tiens à le préciser. C'est quelque chose qui m'est arrivé, c'était un pilote novice, il avait un avion plus rapide que le mien, plutôt que de survoler Mareuil, il est passé par-dessus mon avion pour me passer devant car j'avais un avion trop lent. C'est quelque chose qui est interdit. Son obligation en fait était de me doubler et de passer par Mareuil s'il ne pouvait pas faire autrement.

Il y a des cas de sécurité, d'urgence, pour lesquels on ne doit pas mettre la vie de l'autre en danger même si on fait du bruit. La vie est plus importante qu'un

élément de bruit. Si cet avion était repéré sur Mareuil, à la verticale de l'église, il fallait que le pilote puisse expliquer sa situation et les raisons du survol. C'est important de le savoir parce qu'il ne faut pas faire n'importe quoi sous prétexte qu'on a de beaux tracés sur un ordinateur.

**M. MACHU (CALME).**- Vous parlez de prévention plutôt que de répression, il faut savoir, par rapport à ce que disait M. BOUSQUET sur l'achat des jumelles télémétriques qui ont été achetées par la mairie et confiées à l'association au niveau de l'utilisation, que nous allons mettre en place très prochainement une procédure qui va vous avertir, c'est pour cela qu'on est intéressé par le nouvel organigramme qui a été présenté tout à l'heure, des dates et des horaires de mesure.

On vous convie à venir avec nous faire les mesures sur Mareuil. Ce sera, je pense, l'occasion de montrer votre bonne foi et là on fera, non pas de la répression, mais de la prévention.

Par contre, sachez que l'investissement qui a été fait par la mairie, c'est surtout pour arriver à une tolérance zéro durant l'année 2009.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je veux simplement dire que les beaux jours vont arriver dans quelque temps et je pense que le ballet aérien va recommencer.

Donc si les associations et les différents responsables pouvaient anticiper et remettre l'accent sur la réglementation, c'est le moment ou jamais.

**M. RIBY (GUAME).**- On a également investi dans des matériels nouveaux moins bruyants, dans des silencieux montés sur les avions école qui font le plus de tours de piste et tout cela dans le but d'atténuer les récriminations de nos voisins riverains. Ces dépenses que nous avons faites sont certainement largement supérieures à une paire de jumelles.

Malgré cela, à chaque fois on est critiqué. Il y a trente ou quarante ans que j'assiste aux réunions et que j'ai toujours les mêmes griefs malgré les efforts qui sont faits : réduction de tours de piste, achat de silencieux etc.

**M. MACHU (CALME).**- J'ai l'impression qu'il y a quand même, depuis de nombreuses années, un dialogue de sourds. On ne peut pas nier les efforts que vous

faites sur le matériel. Mais, par pitié, ne survolez plus les communes.

Cela paraît simple mais ceci a l'air d'être très compliqué. Actuellement, je peux vous dire que nous avons fait des tests à blanc avant l'utilisation des jumelles et nous sommes, en période d'activité normale avec une situation anticyclonique, entre 100 et 150 survols de la commune de Mareuil par jour le samedi et le dimanche. On part quand même de très loin.

**M. BOUCHET (Véliblaine).**- Bonjour, Serge BOUCHET, je suis chef pilote d'un des clubs Ulm.

Vous nous avez invités à l'instant à venir avec vous pour des contrôles préventifs. Je dis oui. C'est une bonne idée.

Il y a même une deuxième solution : on peut venir sur place et on peut aussi vous donner très facilement les interlocuteurs auxquels vous pouvez faire remonter l'information, à savoir l'identification de la machine car au niveau des Ulm c'est assez facile à voir et le jour et l'heure où vous avez constaté quelque chose. Nous pourrions, par ce moyen-là, retrouver le pilote en question et lui faire un rappel sur les bonnes trajectoires à respecter. Ce que l'on fait assez souvent mais il faut répéter et il y a aussi tous les cas particuliers des jeunes pilotes, comme le décrivait tout à l'heure Jean-Paul.

Pour finir, on peut rester en contact pour avancer là-dessus.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Je vous remercie tous de vos remarques. Je pense qu'il ne faut pas nier les efforts qui sont faits par les usagers de la plateforme. Mais j'ai l'impression, car cela fait des années et des années que je participe à ces Commissions Consultatives de l'Environnement, à chaque fois chacun est prêt à faire des efforts, mais j'ai l'impression que personne ne se parle entre temps. Il y a vraiment un manque de communication.

C'est vrai que des choses se font. Mais Messieurs les Maires nous disent qu'ils ne sont pas au courant. Des contrôles sont faits, Messieurs les Maires ne sont pas au courant.

Il faut aussi travailler beaucoup sur la prévention, c'est très important.

La répression aussi, cela fait aussi partie du jeu. C'est comme sur la route, il y a des gens qui respectent la réglementation et d'autres qui ne la respectent pas, il ne faut pas le nier non plus.

On a l'impression que tout le monde est de bonne composition, que tout le monde veut que les choses s'améliorent et s'arrangent mais il faut vraiment renouer le dialogue. Comme l'a dit Monsieur, il y a vraiment un dialogue de sourds. Cela fait des années et des années autour de la table, on entend toujours les mêmes choses.

Je sais que les personnes changent aussi, il y a des visages nouveaux. Il faudrait sans doute que le message passe aussi et que le témoin soit passé aux successeurs.

Je vous demande simplement que le dialogue s'instaure. Je ne sais pas par quel moyen. Monsieur le Maire, lorsque vous ferez vos contrôles, vous inviterez les usagers de la plate-forme de façon à ce qu'ils soient bien informés.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je voudrais juste répondre à Monsieur, quand il fait remarquer que les investissements faits sur le matériel coûtent plus cher qu'une paire de jumelles à Mareuil. Je crois qu'il ne faut pas non plus tout mélanger. A Mareuil, nous ne sommes pas des professionnels de la navigation, nous sommes des élus pour le fonctionnement de la commune.

Que vous investissiez dans l'amélioration de votre matériel, c'est de votre ressort. Quand vous critiquez quand on achète des jumelles, vous nous obligez à faire l'investissement dont on se serait bien passé. Pourquoi se sert-on des jumelles ? Parce que vous ne faites pas votre boulot. C'est tout. C'est ce que je ressens.

**M. RIBY (GUAME).**- On ne peut pas être dans 150 avions en même temps.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- C'est votre problème. Je règle dans la commune les problèmes qui sont liés à la commune, Dieu sait qu'ils sont nombreux, je ne vais pas traiter ceux de la navigation.

**M. MILLET (GUAME).**- Nous avons un organisme qui est là pour ça, c'est la BGTA. Elle nous surveille...

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Elle existe ?

**M. MILLET (GUAME).**- C'est la gendarmerie nationale, c'est un organisme officiel de notre République et moi je la respecte. La BGTA est là pour ça, elle vient régulièrement dans nos aéroclubs, elle contrôle les papiers minutieusement, elle fait son travail.

Si vous achetez des jumelles, c'est peut-être pour compléter le travail qui est fait par la BGTA mais ce n'est pas une obligation, il y a un service de la République qui est fait pour ça.

Deuxièmement, nous essayons aussi de faire de la prévention. Il faut donc associer la répression avec cette prévention. Si on doit à nouveau se reparler et travailler ensemble, je vous rappelle que même un 1<sup>er</sup> janvier nous avons bu du champagne ensemble, cela veut dire qu'il faut retravailler sur tout cela sur les deux aspects des choses.

Les pilotes sont tout à fait prêts à travailler pour bien s'insérer dans le milieu social et environnemental. C'est notre but. On n'est pas dans la délinquance, on veut faire des progrès à la fois sur le matériel et sur la technologie et puis, pourquoi pas ?, vous pouvez nous aider à rentrer un peu mieux dans cette définition.

**M. LE CAZ (ACF).**- Christian LE CAZ, Président de l'Aéronautique Club de France. Il y a un élément qui n'a pas été évoqué autour de cette table et je profite de l'occasion pour le faire. N'oubliez pas que nos aéroclubs sont aussi des centres de formation initiaux qui permettent à des jeunes de nos communes de s'orienter vers des métiers de l'aéronautique et de devenir des techniciens, des professionnels, des pilotes, des commandants de bord sur les compagnies que vous connaissez tous.

Je voudrais souligner que la moitié des vols au moins qui sont effectués sur la plate-forme sont des mouvements de jeunes pilotes qui sont en phase de formation à la fois pour des activités dites de loisirs mais pour la plupart d'entre eux, j'invite Messieurs les Maires à venir rencontrer les jeunes qui volent dans nos aéroclubs, avec un sérieux désir d'entrer dans des carrières aéronautiques et qui sont, qu'on le veuille ou non, des vecteurs de formation pour cette filière professionnelle.

Tous les aéroclubs de France génèrent tous les ans des jeunes qui seront, à plus ou moins court terme, des commandants de bord sur des compagnies que vous connaissez tous.

Soyons fiers aussi de ce travail par les aéroclubs de formation de nos enfants des communes environnantes. C'est un élément qui me paraît non négligeable

dans nos activités.

Evidemment, dans toutes ces phases de formation, les jeunes ne sont pas et, nous non plus, des professionnels de l'aviation, nous sommes des gens qui essayons de faire notre activité de loisir ou notre activité de formation dans de bonnes conditions mais a fortiori les jeunes pilotes ont des difficultés, comme pour tout apprentissage et, comme vous le savez très bien, Messieurs les Maires, il n'y pas de trottoir le long des tracés qui sont sur les cartes. Il n'y a pas de trottoirs, l'espace est en trois dimensions et les avions volent à 150 km/h. On n'est pas à 60 km/h ou à 30 km/h dans un centre ville en suivant les trottoirs. On est quelque part dans l'espace avec un respect de la trajectoire et de l'altitude et sans bordure et sans flèche. Tout cela avec des jeunes qui ont parfois 15 ans, 16 ans ou 17 ans et qui sont la fierté de leurs parents et de nous tous et qui se dirigent vers ces activités du monde aéronautique. Ils sont heureux de le faire, ils sont volontaires pour le faire et qui maîtrisent une machine de 150 CV tout seuls dans l'espace au bout d'un an ou un an et demi de formation.

N'oublions pas cet aspect de nos activités qui est la plupart du temps l'activité fondamentale des aéroclubs : former des jeunes.

**M. LEPLAT (Villenoy Demain).**- Je voudrais revenir sur ce que Madame disait tout à l'heure : sur le manque de communication entre les parties.

En 2005, lors d'une réunion avec le sous-préfet, il avait été prévu la désignation d'un médiateur. Où en est cette question de médiateur ?

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Qui peut répondre ?

**M. LEPLAT (Villenoy Demain).**- C'était le sous-préfet de l'époque qui avait émis cette idée.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Il y avait une personne pressentie mais apparemment il n'y a pas eu de suite. Est-ce que quelqu'un a des informations complémentaires sur ce point ?

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Tout simplement, cela rejoint ce que je disais en tout début de réunion : on prend de bonnes résolutions dans les réunions et après... ! Et Monsieur LEPLAT en donne la preuve.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Si j'ai bien compris, j'abonde dans le sens qu'avec un meilleur dialogue, il y aurait probablement moins de difficultés.

Pour moi le dialogue, cela commence par quelqu'un qui prend l'initiative d'organiser une réunion. Est-on vraiment obligé de passer par le médiateur pour organiser une réunion ? Est-ce que le groupement des usagers ou est-ce qu'une commune ne peut pas amorcer l'initiative d'une réunion pour que chacun apporte sa pierre à l'édifice et échange des informations aussi bien sur les efforts fournis par les opérateurs en matière de réduction de bruit que sur les constatations faites par les riverains sur des survols de leur ville ? Est-ce qu'on a besoin d'un médiateur pour organiser ce type de réunion ? Est-ce que quelqu'un du groupement des usagers ou est-ce que Messieurs les Maires ne pourraient pas prendre cette initiative ?

**M. LEPLAT (Villenoy Demain).**- C'est précisément ce qui a été fait par la ville de Mareuil. M. BOUSQUET, ici présent, a bien fait plusieurs réunions à ce sujet-là. Le sous-préfet avait dit à l'époque qu'il était nécessaire d'avoir un médiateur qui soit indépendant.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Le sous-préfet avait fait cette proposition parce qu'en fin de compte les discussions qui avaient été menées par Monsieur le Maire n'avaient pas abouti, me semble-t-il. Monsieur le Maire avait fait des efforts pour renouer le dialogue mais je crois que, malheureusement, toutes ces discussions n'avaient pas pu aboutir. C'est dans ce contexte-là que le sous-préfet avait éventuellement envisagé la nomination d'un médiateur pour différents points.

**M. LEPLAT (Villenoy Demain).**- Les discussions n'ont pas beaucoup plus avancé aujourd'hui, je suis désolé.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Je crois que Monsieur le Maire n'a pas pu aller au-delà, dans la mesure où les demandes des uns et des autres ne correspondaient pas.

**M. MILLET (GUAME).**- En 2005, j'étais là effectivement, nous étions un peu en opposition, nous avons déjà travaillé ensemble avant. Il y a des choses

qu'on peut comprendre, on peut se parler, on peut évoluer, on peut remettre de la communication mais je pense que cela faciliterait les choses pour trouver des solutions en commun.

A l'époque, j'ai une liste de ce qui nous était demandé à l'époque, il y avait des choses qui nous paraissaient complètement inacceptables. On butait à cause de cela.

Peut-être qu'aujourd'hui il y a une meilleure prise en compte de ce que l'on a fait, peut-être que les nouvelles technologies vont nous aider. Il y a des machines qui sont moins bruyantes, peut-être faut-il affiner l'activité. Je comprends parfaitement qu'en dehors des manifestations, un avion de la dernière guerre ne soit pas acceptable un dimanche après-midi d'été.

Je me souviens que, dans cette réunion de 2005, on avait repéré un avion qui ne faisait pas de bruit. On l'avait noté. Cela montre bien une certaine intolérance et c'est pour cela qu'on s'est un peu chamaillé en réunion et le sous-préfet de l'époque avait dit : je vais nommer un médiateur, c'est-à-dire un arbitre.

Aujourd'hui, je crois qu'on est assez grand pour être nos propres arbitres. Avec les efforts qu'on a faits même pendant toute la période où on n'a pas dialogué, cela veut dire qu'on est conscient du problème. Même si les choses avaient été demandées par les associations et par Monsieur le Maire, on a continué à publier les éléments, à faire des tours de piste pour les Ulm. On a payé nos pots d'échappement et, comme nous n'avions pas de convention signée, on se les est payés nous-mêmes. Tout cela a été fait mais ce manque de communication est préjudiciable à nos bons rapports.

Il faut voir qu'il y a aussi des aspects positifs à avoir un aérodrome. C'est important.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- On n'est pas contre l'activité de l'aérodrome. Il faut bien le comprendre. Ce n'est pas ça du tout. Il ne faut pas tout mélanger.

La seule préoccupation, ce sont les survols des communes le week-end, le samedi et surtout le dimanche. Quand vous êtes dehors, qu'il fait beau, on aime bien aussi profiter de notre jardin, quand on achète mille m<sup>2</sup> de foncier pour construire sa maison, il faut savoir qu'on achète aussi un petit peu de clarté. Si vous venez nous couvrir notre terrain, notre habitation, avec le survol des Ulm ou des avions entre autre pendant les heures de repas, comme c'est souvent le cas, avouez que c'est quand

même difficile pour nous.

Nous vous avons demandé au moins de privilégier les heures de repas. Vous n'en avez jamais tenu compte. Est-ce que vous ne pourriez pas arrêter votre activité entre midi et 14 heures, par exemple pour qu'on puisse déjeuner en discutant tranquillement sur la terrasse de notre maison ? Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

C'est ça le problème, c'est ça qu'il faut comprendre. C'est très difficile à faire admettre. On en a parlé en commission mais vous n'en avez jamais tenu compte. On en est là aujourd'hui.

Nous ne sommes pas contre l'activité de l'aérodrome.

Personnellement, je m'en voudrais de dire : pas d'activité ! Non, ce n'est pas cela du tout ! Que vous ayez une activité, oui. On pourrait aussi jouer sur le fait que vous travaillez le dimanche. Il y a beaucoup de débats à l'Assemblée Nationale : attention au travail le dimanche ! C'est une activité de dimanche que vous avez, respectez au moins les heures de repas. C'est tout ce qu'on vous demande.

**M. ESPERON (DGAC).**- On va un peu plus loin dans vos demandes, Monsieur le Maire. Est-ce qu'il pourrait déjà y avoir une première réunion pour qu'on puisse avancer uniquement sur la question des survols des quartiers en question de telle manière que les opérateurs aient une bonne connaissance de la situation et puissent faire les rappels nécessaires auprès de leurs membres ? Est-ce qu'on pourrait commencer par une première réunion sur les questions des survols qui étaient votre première demande ? Ceci pour entamer un dialogue.

Je crois que le médiateur, on vient de me faire passer le message, était envisagé pour établir une charte. La rédaction d'une charte est un exercice extrêmement difficile qui peut prendre plusieurs années mais on n'a peut-être pas besoin de charte pour traiter cette question de survols des communes et que vous puissiez avoir en face de vous, Monsieur le maire, des interlocuteurs qui sont pleins de bonne volonté pour discipliner leurs membres.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je ne suis pas contre, on l'avait fait de notre propre initiative Nous avons décidé, avec l'association CALME dont M. MACHU est le Président, d'organiser ces réunions pour tenter d'améliorer tout cela. J'avais demandé aux maires des communes avoisinantes de participer, même la Ville de Meaux avait signé une lettre commune que je vous avais adressée.

Je ne suis pas contre de remettre en place ces réunions dans ma commune,

je n'y vois aucun inconvénient. Mais à ce moment-là, je vous demanderai de me donner la liste des personnes qui sont aptes à travailler sur ce dossier. Je suis ouvert à tout, j'ai toujours été comme ça, ce n'est pas aujourd'hui que je vais changer. Je ne suis pas pour empêcher l'aérodrome de travailler mais travaillons en bonne intelligence.

Je veux bien organiser une réunion, donnez-moi la liste des gens qui sont intéressés et je me charge de les convoquer. On fera cela à la mairie de Mareuil, cela ne me gêne pas du tout.

**M. ESPERON (DGAC).**- En êtes-vous d'accord ?

**M. MILLET (GUAME).**- Je veux quand même remettre les pendules à l'heure. Cette charte fait déjà 3 pages, elle a une annexe. En fin de compte, l'article 1, paragraphe adopté ; article 2, paragraphe adopté ; article 3, paragraphe adopté ; article 4, paragraphe validé, on était d'accord sur les procédures etc.

Par contre, il y a des articles sur lesquels on n'est pas d'accord. Il y en a quelques-uns.

Quand l'ancien sous-préfet avait demandé un médiateur, c'est parce qu'il voulait quelqu'un qui soit l'arbitre entre les deux. Avec Monsieur le Maire effectivement, il a une certaine autorité, il représente les communes et nous on représente les pilotes. Le problème qui se pose, c'est quand certains arguments viennent toucher notre activité, voire l'avenir de nos aéroclubs. Et là, cela pose problème. Cela devient trop fermé pour nous. Et là, il faut vraiment décider de ce qu'on fait, en tenant compte de ce qu'a dit Christian LE CAZ tout à l'heure : est-ce que cela remet en cause notre activité ? Une activité de loisir que vous ne faites pas le dimanche, il faut bien la faire à un moment donné. Je trouvais justement qu'on ne regardait pas assez les palliatifs : la prévention, le fait de supprimer le bruit à la source. Mais on ne parle que de contrôle, on investit dans le téléobjectif etc.

Est-ce qu'on va dire : vous avez encore deux ou trois avions école qui n'ont pas encore de pot d'échappement, est-ce qu'on peut vous aider au Conseil Général ou autre pour payer ce pot d'échappement à 3.000 Euros ? Ce sont des choses comme ça qu'il faudrait faire aussi.

Il faut quelqu'un qui fasse la part des choses. Si je prends l'association CALME, dont le représentant est M. MACHU, celui-ci est en même temps conseiller municipal. On est à la fois juge et partie. Il nous faut quelqu'un qui soit l'arbitre. Et je voudrais qu'on parle un peu de tout parce que ne venir que sur un point, cela nous

amène à laisser dans l'ombre tout le reste.

Donc une réunion qui reprendrait les choses, qui décrirait le plan d'action.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Je vous entends bien, le problème est que si un plaignant vous pose une question sur le survol de sa commune et que vous répondez par un silencieux, vous comprenez bien que le plaignant ne va pas être satisfait de la réponse.

Aujourd'hui, la demande porte plus sur le survol des communes. Est-ce que, dans le projet de charte, parmi les points qui ont été adoptés, il était question de de traiter ces questions de survol des communes ?

**M. MILLET (GUAME).**- La charte a été copiée sur celle de Lognes.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Il y a peut-être la possibilité de l'aménager au site, en fonction des demandes qui sont exprimées.

**M. MACHU (CALME).**- Le fait qu'elle soit copiée sur celle de Lognes, je ne sais pas si c'est un point positif ou négatif, toujours est-il que je voulais revenir à ce que disait M. LE CAZ tout à l'heure concernant les jeunes en formation. Imaginez, nous qui sommes en contact avec les riverains, si on leur tient comme discours : "c'est vrai, l'avion qui vient de faire une vingtaine ou une trentaine de "touch and go", il faut l'excuser, c'est un jeune" ! Je ne sais pas si ce serait vraiment un message qui va bien passer.

**M. MILLET (GUAME).**- Au prix de l'heure de vol, pour un jeune, il ne fait pas 20 tours de piste parce qu'il n'en a pas les moyens. En principe, quand on est lâché avec surveillance, cela dure une demi-heure, trois quarts d'heure au maximum. En plus de cela, les exercices qu'on lui demande, c'est aussi pour apprendre quelque chose. Faire vingt fois le tour de piste, je ne sais pas si cela lui apportera quelque chose. Il y a aussi la progression dans la formation.

Je pense qu'on se connaît mal, Monsieur MACHU, et qu'on connaît mal nos activités.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Je note que des choses avaient été validées ou avaient été acceptées, apparemment des accords avaient été trouvés. Je sais qu'à l'époque il y avait vraiment une distorsion entre les demandes des uns et la possibilité pour les autres d'accepter, mais je note qu'il y a quand même une ouverture. M. le Maire demande qu'il n'y ait pas de survol entre 12 heures et 14 heures. Je ne sais pas si c'est vraiment impossible pour les usagers de la plate-forme, est-ce que cela met en péril l'activité ?

**M. MILLET (GUAME).**- On va en discuter entre nous.

Premièrement, je pense qu'il n'y a pas beaucoup d'activité entre 12 heures et 14 heures.

Deuxièmement, pourquoi ne pas faire la distinction entre un avion bruyant et un avion qui ne le serait pas ? Si on a publié les tours de piste, c'est justement pour éviter les communes. Je pense que tout cela est à revoir, il y a un vrai travail à faire, un vrai travail de tolérance sur les droits et les devoirs de chacun mais acceptons nous avec nos différences. C'est ce que je souhaite.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Il faut que toutes les parties fassent preuve de tolérance. Il ne faut pas dire d'un seul coup : non, il n'y a pas beaucoup d'activité entre telle heure et telle heure. On a l'impression qu'il y a un blocage quelque part. Il faut prendre en compte les demandes de chacun.

**M. ESPERON (DGAC).**- Pour comprendre et faire des propositions, il est vrai que j'aurais besoin d'informations plus précises sur les survols en question : de quoi s'agit-il ? est-ce des survols liés aux comportements de jeunes pilotes ? est-ce des survols liés à un comportement indiscipliné ? est-ce que ce sont des survols liés au fait que le circuit de piste passe à proximité, si je regarde la carte VAC, immédiate de certains quartiers ?

Ce serait intéressant de savoir de quels survols on parle et quelles sont les raisons de ces survols. Est-ce que ce sont des raisons légitimes liées à un pilotage de qualité, et donc ce serait des survols qui seraient incontournables ou est-ce que sont des survols de personnes qui seraient peu respectueuses du tour de piste et de l'environnement ? On aurait besoin de savoir de quels survols il s'agit. J'ai besoin, pour me faire une meilleure idée, de savoir de quels survols on parle.

J'ai cru comprendre que, si le groupement des usagers peut intervenir

auprès de ses membres pour un certain nombre de cas et faire en sorte qu'ils volent le plus éloigné possible des habitations, je pense qu'on pourrait améliorer la situation.

Sans parler de plage de silence dans un premier temps, ce serait intéressant de savoir de quels survols on parle.

Je pense que, pour savoir de quels survols on parle, vous êtes obligés de vous rencontrer. L'association CALME proposait des contrôles préventifs, j'ai bien compris la finalité pédagogique de votre intervention, est-ce qu'à cette occasion vous pourriez constater ensemble la situation, essayer de vous mettre d'accord sur la réalité des faits et ensuite examiner les solutions possibles, soit par des rappels auprès de certains pilotes, soit par d'autres mesures en terme d'équipement ou en terme d'organisation ?

Je sais que le Service de Navigation Aérienne a également en projet une modification du dispositif de circulation aérienne. Ce sera intéressant aussi de se donner un peu de temps pour faire cette présentation et voir les avantages qu'elle peut apporter en terme de tranquillité pour les riverains.

Mais je pense qu'il faut néanmoins vraiment engager ce dialogue d'une manière un peu plus dynamique, dans un esprit constructif de part et d'autre et partager une bonne connaissance mutuelle des faits. Mieux on connaîtra les faits, plus ce sera facile de déterminer la solution possible à ces problèmes.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Monsieur MICHAL, vous souhaitez faire une présentation maintenant ?...

### **3/ Modification des procédures d'atterrissage et de décollage.**

**M MICHAL (SNARP).**- Nous avons souhaité faire cette communication aux associations de riverains parce que nous avons eu depuis la réorganisation quelques soucis à la fois réglementaires, de sécurité et de problèmes environnementaux.

La réorganisation a amené à supprimer d'anciennes trajectoires qui existaient parce que les aires de posé qui étaient utilisées anciennement par les hélicoptères et les UIm ne résistaient pas à l'analyse réglementaire et à la certification. Nous avons dû revenir en arrière et nous sommes aujourd'hui dans une situation où nous nous retrouvons avec des avions, des hélicoptères et des UIm qui utilisent les

mêmes circuits de piste.

Vous avez là une diapo qui illustre très bien notre propos précédent. Elle montre les pistes de l'aérodrome et toutes les communes que nous avons aux alentours.

Voilà la situation aujourd'hui lorsqu'on utilise la piste 07/25 qui est le doublet de piste est-ouest. Elle est aujourd'hui empruntée à la fois par les avions, les hélicoptères et les UIm dans un ratio de 75 % d'avions, 5 % d'hélicoptères et 20 % d'UIm. Tout ce monde-là suit le circuit qui est en gras.

Ceci présente des inconvénients : nous avons affaire à des machines de performances différentes (avion/UIm). Les UIm, dans l'étape finale de l'approche, vont aller beaucoup plus doucement que les avions. Ceci va engendrer, du fait des différences de performance, des dépassements. Monsieur parlait tout à l'heure d'un cas un peu extrême. Logiquement, lorsque vous avez un UIm devant vous et que vous arrivez avec un avion même moyennement rapide, vous êtes obligé de le déplacer. On verra d'ailleurs les conséquences dans l'autre configuration. Là, c'est un circuit qui est relativement confortable et large.

L'autre problème est avec les hélicoptères où des incidents récents ont montré qu'un hélicoptère d'une masse donnée génère une turbulence de sillage équivalente à un avion qui correspond à 10 fois la masse de l'hélicoptère. Ce qui veut dire que réglementairement, nous sommes obligés de séparer beaucoup plus les avions et les hélicoptères, même avec des hélicoptères légers. Il y a eu un rapport du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses sur un accident dans le sud de la France et nous avons eu un incident grave à Chavenay où un DR-400 s'est retrouvé en difficulté alors qu'il était en approche derrière un hélicoptère de taille moyenne, un Ecureuil. Il y a eu une variation de roulis très importante qui a mis le pilote en difficulté.

Depuis cette époque, nous avons une consigne sur nos aérodromes dans laquelle nous demandons d'attendre une durée minimale avant d'envoyer un avion en décollage derrière un hélicoptère. Lorsque l'hélicoptère est à l'atterrissage, nous n'avons pas la maîtrise de l'espacement mais simplement nous demandons au pilote de prendre garde à la turbulence de sillage.

C'est donc une situation inconfortable.

C'est pour cela que nous avons souhaité séparer les avions des hélicoptères et des UIm pour les raisons que je vous ai évoquées : des différences de performance ; des turbulences de sillage ; également parce que tout ce monde sur un circuit unique concentre les nuisances uniquement à certains endroits.

L'objectif aujourd'hui est de sortir les hélicoptères et les UIm, de faire

tourner les Ulm sur un petit circuit très court. Ce sont des machines qui sont relativement manoeuvrantes et assez peu bruyantes par rapport à certains avions. Nous allons décaler ce circuit Ulm au sud.

Tous ces aéronefs continueront à utiliser les pistes. Aujourd'hui, les seules bandes d'atterrissage utilisables et mises à disposition par l'exploitant et homologuées par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile sont les quatre pistes de l'aérodrome. Il n'y a pas d'autres points de posé actuels.

L'idée est donc de faire tourner les Ulm sur un petit circuit que l'on voit au sud des pistes, dans cette configuration, et de cantonner les hélicoptères dans un circuit qui est situé au nord des pistes.

Pour permettre le respect de ces circuits et éviter tout débordement, nous avons repéré deux points dont on peut peut-être renforcer le balisage, que l'on peut indiquer sur les publications aéronautiques : c'est une écluse qui se trouve sur le point supérieur du circuit hélicoptère ; et la centrale béton.

On pourra demander dans la publication aéronautique que ces points ne soient jamais dépassés.

Aujourd'hui, c'est une première ébauche de ces circuits pour les présenter. S'il y a des réunions avec les usagers et les associations de riverains, nous sommes tout à fait disposés à y participer pour évoquer et affiner ce dispositif. On l'a vu sur certains autres aérodromes, à Saint-Cyr-l'Ecole et à Issy-les-Moulineaux, on est capable probablement de les réduire encore un petit peu. On peut encore discuter avec vous.

On voit avec ce nouveau dispositif, dans cette configuration, que les agglomérations de Vignely et de Tribardou qui étaient complètement contournées par le trafic hélicoptère actuel ne seront concernées que par un petit coin du circuit, sachant qu'on peut encore probablement raccourcir un peu. Il faudra en discuter avec les usagers hélicoptères.

De même, les Ulm qui étaient obligés d'emprunter ce grand circuit, qui passaient à proximité de Villenoy, pourraient être cantonnés sur une surface qui sort très peu de l'emprise de l'aérodrome.

C'est la proposition que l'on fait pour la configuration 07/25.

Voilà l'autre configuration, la 16/34. C'est celle qui intéresse particulièrement M. BOUSQUET. Par rapport au circuit précédent, les gens qui sont nouveaux dans cette réunion comprendront toute la différence, on a affaire en effet à un circuit qui est très étroit : Mareuil-les-Meaux vient tangenter la branche vent-

arrière, la branche étape de base où on se rapproche de l'aérodrome est très courte et donne au pilote assez peu de temps pour préparer sa machine et stabiliser sa trajectoire. En plus, lorsque l'atterrissage, pour des raisons d'occupation de piste, se fait sur la piste la plus proche de Mareuil, la trajectoire est assez délicate à contenir et peut amener des pilotes, qui ne connaissent pas bien la plate-forme ou inexpérimentés ou en situation de vent de travers, à des dérives sur Mareuil-les-Meaux. De même que la cohabitation d'avions, d'hélicoptères et d'Ulm sur ce tracé qui est en gras peut engendrer des dépassements et impacter assez facilement la ville de Mareuil, en particulier même avec un avion de moyenne performance ou un Ulm.

Nous avons un problème structurel dans la situation de Mareuil par rapport à l'aérodrome qui fait que ce circuit est plus difficile à gérer pour les pilotes que le circuit en 07/25.

Notre proposition pour les Ulm et les hélicoptères serait de cantonner les hélicoptères dans un circuit qui est côté ouest et de raccourcir et de diminuer le circuit Ulm de façon à ce qu'il ne dépasse pas la Marne et qu'il tourne à l'intérieur du circuit avions, ce qui permettrait de laisser aux avions et aux machines les plus performants le champ libre pour respecter leur tour de piste sans avoir à dépasser. Et cela donnerait un circuit beaucoup plus simple et facile à suivre pour les Ulm.

Les deux points de repère dont nous avons parlé tout à l'heure sont également utilisables, c'est-à-dire que l'on envisagera des procédures de façon à ce que les hélicoptères ne dépassent jamais la centrale béton et l'écluse, sachant que nous avons, avec une bande qui fait plus de 1.100 mètres, une certaine possibilité probablement de réduire, il faudra le vérifier avec les usagers hélicoptères. On cantonnera le circuit Ulm pratiquement sur l'emprise de l'aérodrome de façon à ce qu'il ne dépasse jamais la Marne.

Les avantages que l'on trouve dans ces deux modifications, aussi bien en 16/34 qu'en 07/25 :

Nous apportons une réponse à un problème de sécurité important sur la partie hélicoptère. En maintenant ces machines dans le même circuit, le service de contrôle ne peut pas faire de miracle, c'est-à-dire qu'il faudra maintenir des avions au sol quand les hélicoptères décollent et ce sera de la responsabilité du pilote de se séparer suffisamment de l'hélicoptère précédent pour éviter sa turbulence de sillage. Ce qui peut l'amener dans certains cas à allonger sa trajectoire et à déborder sur des agglomérations. Ce problème de sécurité est important et il faut que tout le monde en soit conscient. Il n'est pas sain sur quelque aérodrome que ce soit de faire tourner des hélicoptères et des avions légers dans le même circuit. On peut faire tourner des Ulm et des avions dans le même circuit mais, à ce moment-là, nous avons des problèmes

de performances qui engendrent des dépassements. Et c'est donc pour régler ces deux problèmes que nous avons donc proposé de différencier les circuits.

Cette présentation est faite pour vous tenir au courant. Bien évidemment, on est tout à fait prêt à tenir compte de vos remarques et en discuter en réunion, si ces réunions sont organisées.

Mais il faut que tout le monde soit conscient que nous avons un besoin fort de résoudre ce problème d'hélicoptères. Ce dossier a déjà été transmis à la Direction de la Surveillance de l'Aviation Civile, puisque c'est la procédure aujourd'hui : nous ne pouvons plus, nous, service de contrôle, modifier un circuit de piste de notre propre chef, c'est une des conséquences de la réorganisation. Il nous faut conduire une étude de sécurité montrant que le nouveau dispositif est plus sûr que l'ancien. Il faut montrer que nous menons une concertation avec les usagers. Cette concertation avec les usagers a été menée. Et montrer que nous menons une concertation et au moins une information des riverains. C'est ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. C'est un des éléments du dossier que nous traitons aujourd'hui, sachant que la partie réglementaire et l'approbation que nous demandons à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile a fait l'objet d'un dossier qui lui a été transmis en fin d'année.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Y a-t-il des premières réactions sur cette présentation ? Messieurs les Maires, responsables d'associations ou usagers ?

**M. MACHU (CALME).**- Ce circuit de piste est utilisé selon quelle proportion dans les vent dominants, par vent d'ouest ?

**M. MICHAL (SNA-RP).**- On a deux doublets de piste à Meaux. Le rapport d'utilisation de ces deux doublets est lié d'abord aux conditions de vent dominant. Effectivement, quand on a un fort vent d'ouest, on va utiliser la 07/25. Lorsque le vent est beaucoup plus faible, voire inexistant, cela correspond aux contraintes des services de contrôle ajoutées aux contraintes des usagers, ainsi que de l'ensoleillement, en particulier en cette saison.

Il y a certainement des choses à faire. Il faudrait d'une part fournir plus d'informations sur l'utilisation du doublet 16/34 par rapport au 07/25. Je pense qu'ensuite l'utilisation préférentielle plutôt d'un doublet par rapport à l'autre est aussi un point qui mériterait d'être discuté entre vous, aussi bien usagers que communes.

Patrick VINCENT va nous préciser les rapports d'utilisation. Aujourd'hui l'aérodrome de Nangis n'a qu'une piste qui est orientée en 06/24, donc pratiquement comme l'autre doublet, ils n'ont pas de piste Nord-Sud et ils s'en arrangent.

Si aujourd'hui on décidait d'utiliser prioritairement le doublet 07/25, vous comprenez bien qu'il y a un minimum de concertation environnementale à mener parce que l'agglomération de Tribardou et celle de Vignely ont aussi leur mot à dire.

Ce qu'il faut retenir également de cette diapositive, c'est que nous avons des agglomérations tout autour de l'aérodrome et il convient d'avoir une approche équilibrée de la répartition des nuisances. Je considère qu'il n'est pas normal d'envoyer tout le trafic avions hélicoptères Ulm au niveau de Mareuil et qu'une certaine équité vis-à-vis de la gêne qu'amène l'aérodrome est peut-être nécessaire mais il faut que toutes les agglomérations se mettent d'accord. Il y a matière à discuter dans des réunions.

**M. VINCENT (Chef aérodrome de Meaux).**- Au niveau du rapport d'utilisation, je n'ai pas de chiffres précis mais une première estimation, j'en ai discuté avec mon équipe de contrôleurs qui est de faction : globalement 60 % du temps les pistes 16/34 sont utilisées et 40 % du temps les pistes 07/25.

Le choix d'utilisation d'une piste par rapport à une autre vient notamment du vent qui est vraiment primordial parce que les avions ont besoin d'un maximum de vent de face pour décoller. Il y a le problème du soleil : à cette saison, en hiver, il est difficile le soir d'utiliser les pistes 07/25 du fait des couchers de soleil comme le matin, la 16/34, avec les levers de soleil, qui plus est quand le temps est brumeux le pilote se retrouve en vent arrière avec le soleil de face et voit très mal. L'utilisation des pistes fluctue avec les conditions météo.

Je peux m'engager à ce qu'on fasse un calcul précis du temps d'utilisation des pistes journallement, du moins les jours où le service de contrôle est assuré. Par chance, actuellement, nous avons un effectif qui nous permet depuis le mois d'octobre d'assurer les services de contrôle tous les jours.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Puisque vous parlez de service de contrôle, une fois de plus, c'est une remarque que j'avais faite plusieurs fois, comment se fait-il qu'il n'y ait pas un contrôle assuré en permanence ? Les jours où il y a de gros problèmes, c'est parce qu'il n'y a personne à la tour. On a beau appeler, vous êtes aux abonnés absents. En ce qui nous concerne, ce n'est pas très

pratique pour nous d'intervenir.

Une fois de plus, j'entends beaucoup de choses, mais c'est une plate-forme qui est en activité, mettez donc les moyens pour qu'elle fonctionne correctement. Ce n'est pas le cas d'après ce que je constate.

**M. VINCENT (Chef de l'aérodrome de Meaux).**- Monsieur BOUSQUET, au niveau de l'effectif, actuellement nous avons l'effectif. Il est vrai qu'à une époque nous n'avions pas l'effectif. La réglementation permet à un aérodrome d'évoluer sans contrôle. Sachez que, dans la documentation aéronautique en vigueur qui s'appelle la carte VAC, il est stipulé sur un point, c'est une décision qui avait été prise aux alentours des années 2002-2003 par le prédécesseur de M. MICHAL, qu'il est permis de faire une limitation de trafic les jours où il n'y a pas de contrôle. Il est même mentionné dans la carte VAC qu'en l'absence de contrôle, les tours de piste sont réservés aux usagers basés dans le cadre de la formation initiale et avec instructeur à bord. C'est-à-dire que tous les avions extérieurs qui voudraient venir s'entraîner à Meaux ne peuvent pas venir faire du tour de piste. Ils peuvent venir se poser et faire escale, repartir. C'est prévu pour une raison de sécurité afin de limiter le volume de trafic en l'absence de contrôle.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Un complément sur la situation des effectifs de l'aérodrome. Il y a eu quelques journées d'auto-information et je pense qu'on pourrait communiquer le nombre de journée d'auto-information sur l'année.

Ces journées sont liées à l'armement de l'équipe de contrôle. Il faut, pour ouvrir un organisme de contrôle sept jours sur sept, disposer de 6 contrôleurs. La politique d'affectation de l'administration de ses fonctionnaires est quand même assez parcimonieuse et on n'ouvre pas de postes d'avance. Vous comprenez bien que ces contrôleurs qui sont recrutés assez jeunes en sortie d'ENAC soit demandent leur mutation au bout de trois à cinq ans maintenant, soit passent des concours internes pour accéder à des fonctions de contrôleur d'un autre niveau. Ils sont susceptibles, pour certains, de partir avec un préavis de six mois.

En fait, nous nous retrouvons régulièrement avec des trous qui sont aujourd'hui, et depuis pratiquement les années 2000, comblés systématiquement par l'administration. C'est-à-dire qu'il y a un très gros effort qui est fait dans l'alimentation de cet aérodrome, sachant qu'on nous autorise parfois à avoir un poste d'avance.

Malheureusement, aujourd'hui, même à Meaux qui n'est pas forcément un terrain très compliqué, il faut entre six et neuf mois pour former un contrôleur. Il est

logique que, de temps en temps, nous ayons des périodes de creux.

Mais si vous comparez l'état d'effectif sur les dix dernières années par rapport aux années précédentes, vous constaterez qu'il y a eu d'énormes efforts de faits par la DGAC pour aujourd'hui armer correctement les positions de contrôle. Mais vous connaissez aujourd'hui la politique en matière d'affectation des fonctionnaires, ce n'est pas forcément une politique qui est à la hausse, ce serait même plutôt au mieux un statu quo, voire un peu une baisse. Aujourd'hui, les postes vacants ne sont ouverts que lorsque la personne est réellement partie, lorsque sa mutation est décidée.

Il y a un maximum d'efforts de faits. Je pense que le nombre de journées d'auto-information aujourd'hui à Meaux est relativement limité.

Et comme l'a dit Patrick VINCENT, le contrôle est nécessaire compte tenu du trafic mais, aujourd'hui il est tout à fait réglementaire de faire fonctionner un aérodrome sans contrôle aérien. Il y a un certain nombre de contraintes et ce sont les usagers qui les subissent.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je comprends votre explication mais, une fois de plus, je me pose des questions.

Je vois très mal une mairie être aux abonnés absents. Lorsqu'on est responsable d'une commune, nous devons être présents 24h/24 et parfois les jours fériés. Ce n'est pas l'Assemblée ou le Sénat qui va me dire : "Monsieur le Maire, vous pouvez prendre des congés et fermer la mairie". Cela n'existe pas. Que chacun prenne ses responsabilités !

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Je vais vous répondre et ainsi j'en profiterai pour répondre également à M. ORLOWSKI qui, tout à l'heure, nous a expliqué qu'il avait du mal à joindre la tour de contrôle.

Aujourd'hui, sur nos aérodromes, nous avons un chef de circulation aérienne qui est présent 5 jours sur 7. Il est en horaires administratifs.

Lorsque la tour est armée, il y a des contrôleurs à la tour, il y a des contrôleurs à la tour 7 jours sur 7.

En revanche, le rôle du contrôleur à la tour est de s'occuper de son trafic. Il ne répond aux sollicitations extérieures que dans la mesure du possible et que si le trafic le permet.

Je veille, et j'espère que les cas que M. ORLOWSKI a relatés sont des cas anciens, à ce que cela soit fait avec la plus extrême courtoisie. Cette courtoisie doit être des deux côtés. Trop souvent, sur certains aérodromes, nous avons des équipes contrôle qui se font agresser, verbalement cela s'entend, et qui sont harcelées sur le téléphone.

Le numéro de téléphone de la tour de contrôle est un numéro professionnel de sécurité qui sert à la coordination avec les autres organismes, qui sert à déclencher les phases d'alerte lorsqu'il y a un accident. Ce numéro aujourd'hui n'est plus publié. Je me souviens que l'ancien Directeur de l'Aviation Civile, M. REVIRON, avait expliqué à un riverain, lors d'une CCE, qui sollicitait abondamment la tour que, logiquement, même l'administration était en mesure d'engager des poursuites sur un tel comportement. Il faut comprendre que, dans certains cas, la tour ne peut pas vous répondre parce qu'elle est occupée par son trafic. Lorsqu'on a deux contrôleurs et que le trafic est chargé, on ne peut pas passer son temps au téléphone. Quand le trafic est peu chargé, effectivement on peut vous répondre et on vous répondra avec courtoisie.

De toute manière, en temps réel, mis à part faire un rappel sur la fréquence, la tour ne peut pas faire grand-chose. Je vous invite, un nouvel administré l'a fait plusieurs fois, à nous envoyer des fax. A chaque fois, sur ces fax, il relate les événements qu'il a pu relever : une immatriculation, l'heure du survol, et j'ai toujours demandé au chef de la circulation d'essayer de rechercher de qui il s'agissait. Des rappels ont été faits aux Présidents de Clubs.

On n'a pas forcément besoin de le faire à l'instant T. Vous appelez le lundi en nous signalant la nature du problème relevé et nous regardons. Nous ne pouvons pas engager de poursuites mais le travail sur le terrain est fait. Et on fait un rappel aux pilotes. J'ai eu l'occasion de signer des courriers pour un avion ou pour un Ulm demandant au respect des tours de piste.

En temps réel, on comprend que cela fait du bien de s'exprimer. Mais en dehors des heures ouvrables, le CA n'étant pas là, la tour ne peut pas répondre systématiquement. Sinon, je vous invite à appeler le Chef de la circulation aérienne qui est disponible et là pour cela.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Toutes ces remarques et ces revendications, nous les avons appliquées depuis longtemps à Mareuil. Il fut un temps où on vous envoyait toutes les semaines ou tous les mois, les infractions qu'on avait relevées.

On nous disait : "celui-là, on n'a pas pu l'identifier", "celui-là, on n'en est pas sûr", "celui-là, non, vous vous trompez", voilà ce qu'on nous disait ! Jamais il n'y a eu une suite positive sur toutes les remarques. C'est pour cela qu'on a arrêté de vous écrire systématiquement parce qu'on perd du temps et cela ne sert à rien. C'est ça que je veux dire.

Par contre, j'en reviens au problème de la communication, ce que vous nous venez de nous dire, Monsieur MICHAL, sur ce que doit être l'activité d'une tour de contrôle, je viens de l'apprendre. Quel est le rôle exactement du responsable de la tour ? Vous nous dites qu'il est consacré uniquement à la gestion de la circulation aérienne sur la plateforme, c'est bien. J'ai commencé dans l'Armée de l'Air à l'époque où on faisait de la triangulation, je ne sais pas si vous avez connu ça, je sais comment cela se passait.

On nous dit ça, mais les habitants de Mareuil rouspètent après vous. Pourquoi ? Comme le faisait remarquer mon ami ORLOWSKI, c'est parce que les gens sont excédés. Quand vous avez du monde à la maison et que vous avez des avions par-dessus la tête en permanence, il y a un moment où cela déborde. L'individu est en colère et c'est M. VINCENT qui paie les pots cassés. Je le reconnais.

Mais pourquoi ? Parce que vous nous provoquez en quelque sorte. Voilà les réactions. Mais si ! Quand un avion passe en permanence au-dessus de votre tête, c'est de la provocation.

Personnellement, je tiendrai compte de l'explication que vous venez de nous donner sur l'activité d'un contrôleur de l'aérodrome.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- C'est un discours que nous tenons depuis plusieurs CCE, je pense qu'on l'a déjà expliqué.

En revanche, le point de contact pour pouvoir s'épancher, c'est une réalité. Il est certain que ce n'est pas la tour de contrôle. Vous en discuterez peut-être avec les usagers, vous avez peut-être besoin d'un premier contact, un aéroclub ou autre. Cela ne peut pas être toujours la tour.

Ensuite, sur les relevés des survols qui nous sont transmis, c'est vrai que nous ne traitons que les plus flagrants, nous ne sommes pas un service pour traiter les plaintes. Mais récemment, j'ai demandé clairement que l'on fasse des rappels formels à certains usagers. Ils ont été faits. Sur des cas flagrants, oui, nous jouons notre rôle.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Maintenant, on vous le

fera avec des relevés qui ne susciteront pas de contestation.

**M. MACHU (CALME).**- Dans le cas d'un constat comme cela, est-ce qu'on peut appeler la GTA ?

**M. DOUCHEZ (GTA).**- Oui, bien sûr, c'est le but de notre métier. Si on constate une infraction, j'invite même Messieurs les Maires à nous saisir. S'il y a une infraction aérienne, bien sûr, qu'on soit saisi et on actera par procès-verbal de l'infraction aérienne avec tout ce qui va avec, c'est-à-dire les auditions des personnes concernées, les rappels et puis la transmission de la procédure à la DGAC qui prendra, à son niveau, les mesures nécessaires.

C'est prévu comme cela. Si vous êtes saisis d'une infraction, vous nous en faites part et on prendra les dispositions qui doivent être prises. Je me rends compte qu'on n'est peut-être pas spécialement informés de tout ce qui se passe.

**M. ANTOINE (GTA).**- Appeler la GTA, c'est bien mais elle ne se déplacera pas nécessairement tout de suite parce qu'on ne peut pas. Je rappelle que nous sommes 120 gendarmes sur la plateforme de Roissy, il y a 80.000 personnes qui viennent travailler sur Roissy. Bien qu'il existe, l'aérodrome de Meaux n'est pas une priorité pour nous.

**M. MACHU (CALME).**- Je ne pensais pas pouvoir vous faire déplacer mais qu'il y ait une trace administrative de l'incident.

**M. ANTOINE (GTA).**- Tout à fait.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Y a-t-il d'autres interventions ?

Je vous propose de passer au point suivant sur le PEB...

**Point sur le Plan d'Exposition au Bruit.**

**M. ESPERON (DSAC).**- Le PEB, c'est le Plan d'Exposition au Bruit. Il en existe un à Meaux. Une loi prévoit de réviser ce Plan d'Exposition au Bruit et c'est la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord qui pilote l'instruction de ce PEB selon un processus que va expliquer l'expert en chef, M. Bernard RIOU.

**M. RIOU (DSAC).**- Bonjour, je suis chef de la subdivision Développement Durable qui s'appelait avant Environnement et Urbanisme au sein de la DSAC.

Certains maires connaissent ma subdivision puisque très régulièrement ils nous demandent un avis sur des constructions, sur des hauteurs d'immeubles etc. et que c'est ma subdivision qui s'occupe des avis sur les obstacles, donc sur les hauteurs, et des infractions à la circulation aérienne pour les aérodromes "acusés", c'est-à-dire que c'est nous qui instruisons ces dossiers et les remettons à l'ACNUSA. On s'occupe également de la modélisation et de porter le dossier d'élaboration de révision des Plans d'Exposition au Bruit.

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Meaux a été approuvé le 25 juillet 1988.

Mais depuis, un décret est sorti en 2002, le décret 2002-626. Je laisserai la présentation à la sous-préfecture et elle pourra faire partie des pièces jointes au compte rendu de cette réunion.

La présentation va vous présenter, non pas le PEB de Meaux, mais la procédure de révision d'un PEB en général.

La définition d'un Plan d'Exposition au Bruit : c'est un document qui définit des contraintes d'urbanisme aux abords d'un aérodrome.

L'objectif est : d'éviter l'installation de populations nouvelles exposées à un certain niveau sonore aéronautique ;

C'est concilier l'activité aéronautique et le développement maîtrisé des communes riveraines ;

Et enfin, déterminer des utilisations de sols compatibles avec cet objectif.

On va parler de révision ou d'élaboration. Pour l'aérodrome de Meaux, ce sera une révision du PEB puisqu'il en existe déjà un.

Cette révision se fera suivant un nouvel indice.

C'est effectivement représenter le niveau sonore aéronautique avec un

nouvel indice.

Et modification des modalités d'élaboration par un décret en 2002.

Le champ d'application, c'est la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. Et donc l'obligation de disposer d'un Plan d'Exposition au Bruit pour 284 aérodromes civils ou militaires. Ce sont des aérodromes de catégorie A, B et C ainsi que ceux de catégorie D listés à l'arrêté du 28 mars 1988. L'aérodrome de Meaux fait partie de cette classification.

De nouvelles dispositions introduites en 2002 dans le code de l'urbanisme prescrivent l'indice Lden pour l'établissement des PEB afin de représenter le niveau d'exposition au bruit aéronautique journalier sur la base du trafic annuel. C'est une phrase importante qui va revenir par la suite : la base du Plan d'Exposition au Bruit, c'est le trafic journalier sur la base du trafic annuel.

Ces dispositions se réfèrent aux articles L147-1 à 8 et modifient les articles L147-1 à 11 du code de l'urbanisme. Un Plan d'Exposition au Bruit n'a pas pour objet de gérer le volume du trafic sur un aérodrome, un PEB a pour objet d'éviter sous les trajectoires d'avoir de nouvelles constructions.

Auparavant, le PEB de 1988 sur l'aérodrome de Meaux était en indice psophique, IP.

L'indice psophique est basé sur le niveau maximal de crête et il est rapporté au nombre de mouvements moyens par 24 heures. Le niveau sonore journalier moyen annuel est pondéré : le jour entre 6h00 et 22h00 où 1 avion jour = 1 avion ; mais la nuit, pour tenir compte de la pénibilité du bruit la nuit, entre 22h00 et 6h00, 1 avion de nuit = 10 avions jour. Il y a une pondération de 10.

Désormais, c'est l'indice Lden qui prend le relais depuis novembre 2002. L pour level, D pour day, E pour evening et N pour night.

Le Lden mesure l'intensité acoustique moyenne sur la durée du passage. On ne sert plus de la même base. C'est un indice recommandé au niveau européen par une directive européenne. C'est cet indice qui va servir dans les cartes stratégiques de bruit et le Plan de Prévention Bruit dont vous avez dû entendre parler, principalement Messieurs les élus, et dont vous allez entendre parler jusqu'en 2012 puisqu'il se fera en deux étapes : pour les grosses communes et les grandes infrastructures, il fallait que ce soit fini en 2006, cela a été fini en fait en 2008 ; et pour les autres infrastructures et les communes plus petites, ce sera pour 2012.

On aura le même indice pour caractériser le bruit aéronautique ou le bruit ferroviaire ou le bruit routier ou encore le bruit industriel.

Le niveau sonore journalier moyen annuel est pondéré en prenant en compte trois périodes : entre 6h00 et 18h00, c'est la période jour où 1 mouvement compte toujours pour 1 mouvement ; entre 18h00 et 22h00, période de soirée où 1 mouvement soir compte 3,16 mouvements – ce multiplicateur de 3,16 est lié au fait que le texte ne dit pas que c'est une mise en facteur de 3,16 mais le texte dit que l'on rajoute 5 décibels, or 5 décibels, si on le ramène en facteur, cela fait 3,16 ; et la nuit, entre 22h00 et 6h00, 1 mouvement nuit compte pour 10 mouvements jour – cela compte pour 10 décibels de plus, en mise en facteur, 10 décibels font 10 mouvements.

Ce document est pour montrer le principe graphique du PEB. Un document graphique de PEB est avant tout un plan au 1/25000<sup>ème</sup>, plus un rapport de présentation qui délimite quatre zones de bruit possibles :

La zone A de bruit fort dont la courbe extérieure est de valeur Lden 70.

La zone B de bruit fort où l'indice sera à choisir lors d'une Commission Consultative de l'Environnement entre l'indice Lden 65 à 62. Ce sont les parties orangées où la courbe Lden 65 est la courbe la plus à l'intérieur, puis vous avez les courbes Lden indice 64, 63 et 62 qui sera la plus extérieure. La zone B sera comprise entre la courbe Lden 70 et la courbe sur laquelle vous aurez donné un avis et sur laquelle le préfet aura pris une décision entre les indices 65 et 62.

Enfin la zone de bruit C, de bruit modéré, qui est entre les indices Lden 57 à 55.

Et par ailleurs, sur ce type d'aérodrome, il y a également une zone D qui n'a pas du tout les mêmes contraintes sur l'urbanisme. Elle est facultative sur ce type d'aérodrome et obligatoire sur les aérodromes acinusés (Orly, Roissy).

Avez-vous des questions sur le tracé des courbes ?

La procédure est une procédure finalement assez longue.

Elle commence par une mise à l'étude initiée par le Préfet. Le Préfet va demander à la DSAC la mise à l'étude du Plan d'Exposition au Bruit.

Ensuite, on va faire un relevé des trajectoires concernées par le Plan d'Exposition au Bruit. On revient sur la discussion précédente car, si on modifie les trajectoires de l'aérodrome de Meaux, cela amènera à avoir un PEB différent des études qui avaient été faites jusqu'à maintenant puisque des études avaient été faites en 2004.

Le relevé des mouvements de l'année n-1, c'est-à-dire que si on lance une étude en 2009, on va reprendre tous les mouvements de l'année 2008 par type d'avion et par trajectoire. C'est un peu ce que vous demandiez tout à l'heure dans la discussion

puisque vous demandiez de savoir assez précisément quelle était la répartition des avions sur les trajectoires dans un sens de piste ou dans l'autre, sur les pistes nord/sud ou sur les pistes est/ouest et par typologie d'avion.

Pour faire le PEB, on dispose d'un logiciel, INM, qui est un logiciel de modélisation du bruit des avions et on a besoin de classer les avions en famille d'avions, plus on va vers les gros avions plus ils sont modélisés précisément. Pour alimenter le logiciel, on va avoir besoin très précisément de connaître la typologie du trafic sur l'année. On va faire des sondages, parce qu'on ne peut pas prendre les 350 jours de l'année et les 60.000 mouvements, en prenant des journées type dans un sens ou dans l'autre sens, sur un QFU, sur l'autre QFU. En prenant une vingtaine de journées, on arrive à générer un trafic moyen qui, rapporté au nombre de mouvements annuel divisé par 365 va nous donner la journée caractéristique, la journée type.

La réalisation d'une étude sur la base du trafic réel n-1. Si on la commence en 2009, ce sera une étude sur la base du trafic 2008.

Et la formulation des hypothèses de trafic aux horizons court, moyen et long termes. En effet, la réglementation demande que l'on présente trois plans :

- un plan à horizon court terme, sous 5 ans ;
- un plan à horizon moyen terme, sous une dizaine d'années ;
- un plan à horizon long terme.

Pour connaître ce trafic à terme, je me rapprocherai d'Aéroports de Paris qui interrogeront les sociétés qui sont en concession sur cet aérodrome. Et, à l'issue d'une discussion, on essaiera de savoir quelle sera l'évolution, au vu des chiffres qui nous ont été présentés tout à l'heure, à la hausse ou à la baisse, qu'on peut attendre sur cet aérodrome pour définir un trafic qui soit le trafic correspondant à la protection maximum que l'on veut avoir autour de l'aérodrome.

Une fois ces trois plans réalisés, ils seront proposés par M. le Sous-Préfet lors d'une Commission Consultative de l'Environnement, cela s'appellera un avant-projet de PEB. C'est à ce moment-là que sera demandé aux trois collèges de cette Commission Consultative de l'Environnement de donner un avis sur les valeurs des courbes de la zone C et de la zone B.

Par ailleurs, la Commission Consultative de l'Environnement donnera un avis informel sur la présence ou non de la zone D.

Les avis étant recueillis, M. le Préfet prendra la décision de réviser le PEB, ce qui donnera lieu à l'établissement d'un nouveau plan qui n'aura plus qu'une valeur de courbe extérieure par zone puisqu'on aura éliminé les valeurs qui n'auront

pas été retenues.

Il y aura ensuite une notification du projet de PEB pour avis aux maires et présidents d'établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Une fois ces avis rendus, la totalité du dossier fera l'objet d'une deuxième consultation en Commission Consultative de l'Environnement. On prendra l'avis de cette CCE sur le projet de PEB.

Puis le projet de PEB partira en enquête publique. A l'issue de l'enquête publique, s'il n'y a pas de problème, il y aura approbation du PEB par un arrêté préfectoral. Puis une procédure de publication et d'annexion aux documents d'urbanisme.

Enfin le décret 2002-626 qui a mis en place cette procédure demande également un examen quinquennal par la CCE de la pertinence des hypothèses. Avant ce décret, on prenait au plus large possible en voulant protéger le plus largement possible, maintenant il faut tenir compte des hypothèses et tous les cinq ans, on va refaire une étude pour vérifier que le trafic réel est bien conforme à celui retenu dans le choix des hypothèses. Cela peut déboucher, si l'écart est considérable et jugé inadmissible, sur une proposition éventuelle de mise en révision.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Je vous remercie. Y a-t-il des questions ?

**M. MILLET (GUAME).**- Franchement, je n'ai pas tout compris.

**M. RIOU (DAC Nord).**- Le document sera joint au compte rendu. Si vous n'avez pas tout compris, c'est le moment de poser des questions aussi.

**M. MILLET (GUAME).**- Prenons un exemple concret pour que tout le monde comprenne bien. On est près de Mareuil, dans l'environnement de Mareuil il y a un environnement qui évolue aussi. Par exemple, entre l'époque où on a travaillé avec M. BOUSQUET et maintenant, il y a la voie express qui a été construite. Quel est le bruit de l'avion et quel est le bruit de la voie express dans votre présentation ? Comment allez-vous chercher le bruit de l'avion ? En plus de cela, quelle est la hauteur des avions ?

Et si on équipe les avions avec des accessoires comme les silencieux, il

faudrait que ce soit pris en compte. Or avec un plan d'évolution tendancielle à 5, 10 ou 15 ans, comment peut-on intégrer les efforts faits au cours du temps ?

Troisièmement, pour les avions, entre une évolution tendancielle et une évolution par rupture, il y a une différenciation. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, quand un aéroclub va acheter un avion, il regarde autant le plaisir de pilotage de cet avion que sa surface de bruit. Quand on dit qu'à Toulouse les riverains n'entendent plus l'Aquila, cela ne tombe pas dans l'oreille d'un sourd, on se dit : "Tiens, c'est un avion à regarder". Si on doit changer nos vieux Cessna 150, demain ceux qu'on aura seront plus respectueux de l'environnement.

C'est très technocratique cette démarche, l'initiation du changement de la révision a été faite par un décret de 2002, je suis pas sans savoir que l'Assemblée Nationale produit aujourd'hui plus de lois qu'on ne peut en avaler et je ne serais pas étonné qu'un décret ou quelque chose arrive sur la table, je crois même que c'est dans le tuyau.

**M. RIOU (DAC Nord).**- Je vais essayer de répondre à vos différents points.

Le premier concerne le rapport entre le bruit aéronautique et les autres bruits.

Le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome, par définition, prend en compte le bruit aéronautique. Le but étant, je le redis parce que c'est très important, de limiter l'urbanisme, en clair la construction de nouvelles maisons sous des trajectoires qui sont à un certain niveau de bruit. C'est le principe et c'est l'utilité du Plan d'Exposition au Bruit. Le Plan d'Exposition au Bruit ne sert qu'à cela.

Par ailleurs, les cartes stratégiques de bruit et les plans de prévention du bruit qui viennent d'être mis en place par une directive européenne, sont quelque chose de nouveau. Il y a eu un dérapage de deux ans pour les mettre en place, tout devait être fini en 2006. La première partie, celle concernant les grandes plateformes et les grandes agglomérations, vient seulement de se terminer fin 2008. On peut penser que la deuxième partie qui devait repartir sur 2010 sera finie plutôt en 2012-2013.

Les cartes stratégiques du bruit, c'est l'état des lieux. Et le plan de prévention du bruit va se faire à partir de cet état des lieux et des hypothèses d'évolution dans les domaines routiers, ferroviaires, industriels etc. Mais c'est un autre sujet et, pour l'instant, le plan d'exposition au bruit d'un aérodrome posant des contraintes sur l'urbanisme ne sera, dans ce plan de prévention du bruit, qu'un petit

élément.

Il est certain qu'au niveau de l'urbanisme, les plans de prévention du bruit amèneront à d'autres contraintes. Il y aura certainement des contraintes routières, ferroviaires, industrielles... qui seront posées en matière d'urbanisme. Certes, c'est lié puisque le Plan d'Exposition au Bruit fait partie de la carte stratégique du bruit. Pour ce qui est de Meaux, il en fera partie aux alentours des années 2012, au moment où les cartes stratégiques de bruit, pour ce dimensionnement de communes, seront en oeuvre. C'est déjà à l'œuvre pour CDG. Si vous allez sur Internet, vous trouverez la carte stratégique de bruit d'Ile-de-France et vous verrez que CDG est dedans.

Quant au deuxième volet de votre question, les limites de la modélisation. La modélisation du bruit prend en compte les trajectoires. Ce ne sont pas les trajectoires lointaines d'approche comme à Roissy, à Meaux c'est le tour de piste et l'intégration éventuelle d'avions qui se fait la plupart du temps sur la vent- arrière. Je n'ai pas encore étudié exactement où se fait l'intégration d'un avion venant de l'extérieur sur le circuit. On aura donc peut-être une petite branche sur les intégrations mais on s'aperçoit que le plus important c'est le tour de piste.

Sur ce tour de piste, on fait une trace nominale qui est grosso modo la trace qui est marquée dans la carte VAC qui est cette trace-ci. Elle aura évolué. Si elle évolue grâce aux actions du Service de la Navigation Aérienne, on en tiendra compte.

Et, autour de cette trace nominale, on admet une certaine dispersion, en fait deux sous-traces – on peut aller jusqu'à neuf sous-traces mais sur les petits aérodromes deux sous-traces, cela suffit – pour les avions qui tournent un peu plus court ou un peu plus large, et ça on en tiendra compte.

Quand aux hauteurs, on met une hauteur moyenne qui est la hauteur publiée du tour de piste. Dans la procédure, la montée, le virage, la vent arrière et la phase d'atterrissage sont modélisés. Cela a été pris avec des micros placés un peu partout pour chaque type d'avion et cela a été ramené en modèle mathématique.

Votre troisième question portait sur l'évolution des machines.

Sur l'évolution des machines, pour faire l'étude, on va prendre les machines et les outils dont on dispose dans l'outil de modélisation actuel. L'évolution des machines va vers un bruit moindre et, dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit, ce n'est pas gênant du tout. Ce qui serait gênant, c'est que, pour une machine donnée, on ait un bruit beaucoup plus fort car le risque serait dès lors que des terrains ouverts à la construction soient touchés par ce bruit beaucoup plus fort. Si des terrains ont été bloqués à la construction et s'il s'avère au bout des cinq ans, puisque tous les cinq on refait une étude, qu'il y a beaucoup moins de bruit que prévu sur une zone donnée

grâce à la modification des tours de piste engagée par le SNA-RP, il sera toujours temps éventuellement, si il est très important pour la commune que cette zone-là devienne constructible, de prendre une nouvelle décision de révision du Plan d'Exposition au Bruit.

L'évolution n'est quand même pas si rapide que cela. Certes la technologie des machines évolue, cela bouge beaucoup en aviation commerciale, c'est un peu lent à se mettre en place pour des raisons de coût évidentes en aviation de loisirs.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Je suis élu depuis très longtemps et j'ai assisté bien sûr à la mise en place du premier PEB qui est sorti en 1988. J'étais déjà là.

Finalement, ce PEB a été approuvé par le Sous-Préfet ou par le Préfet, en passant en force. Il faut le savoir. A Mareuil, on avait pris une délibération défavorable pour ce PEB, on ne nous a pas demandé un autre avis, on nous a dit : ce PEB, que vous soyez contents ou pas contents à Mareuil, voilà ce qu'il va être.

Je dis même que le commissaire enquêteur, plutôt que de faire un rapport sur vraiment le bien-fondé de ce Plan d'Exposition au Bruit, avait critiqué à l'époque en faisant remarquer que la mairie n'était pas ouverte le samedi matin. J'espère que cela ne sera pas comme ça pour le prochain PEB.

Ma question est plus fondamentale : je voudrais savoir qui organise les contrôles de l'exposition au bruit. On va faire des zones avec un certain nombre de décibels mais qui contrôle aujourd'hui ?

Finalement pour en revenir au survol de Mareuil, je suis sûr qu'on dépasse, dans certains cas, largement le niveau de décibels. Qui est responsable de cela ? Je veux bien qu'on fasse de beaux documents, mais la leçon que je retiens du PEB, c'est que finalement on empêche aujourd'hui les communes de développer certains espaces concernant l'habitation.

Finalement, le Plan d'Exposition au Bruit, c'est ça ! On dit aux communes : vous êtes bien gentils mais vous ne vous développerez pas parce qu'il y a un aérodrome à côté.

Je voudrais savoir aujourd'hui qui est responsable de faire respecter ces zones de bruit.

**M. RIOU (DAC Nord).**- Ce sont des zones de bruit qui s'appliquent dans le plan d'urbanisme de la commune. Ensuite, c'est purement un problème d'urbanisme.

D'ailleurs le PEB est dans le code de l'urbanisme. Le PEB s'impose aux plans d'urbanisme.

Par contre, on revient sur la notion que j'ai évoquée tout à fait au début, c'est qu'on a l'impression que le Plan d'Exposition au Bruit peut servir à autre chose, comme la limitation du bruit. Non, je suis obligé de vous dire non.

Certes, pendant la discussion de ce Plan d'Exposition au Bruit, vous venez d'en parler, Monsieur le Maire, vous avez eu l'impression que ce plan est passé en force parce vous n'étiez pas d'accord. Vous n'étiez pas d'accord avec la modélisation elle-même, avec le trafic qui avait été pris en compte...

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Oui, tout à fait. A l'époque, cela avait été mal expliqué.

**M. RIOU (DAC Nord).**- Je vous promets qu'on fera un effort pour que ce soit beaucoup mieux expliqué cette fois-ci.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Le conseil municipal de Mareuil n'avait rien compris à l'utilité du PEB. D'ailleurs, le Maire de l'époque se faisait une joie de dire : on va être limité au niveau du bruit. Il pensait même que ce plan allait servir en quelque sorte de trajectoire pour l'activité de l'aérodrome. Il s'est complètement "planté".

**M. RIOU (DAC Nord).**- Le Plan d'Exposition au Bruit, en clair, je reviens souvent sur cette image, quand on va en vacances dans le midi, on s'aperçoit que dans les petits villages on a parfois d'un seul coup, au milieu du village, un emplacement pour la rivière qui fait vingt mètres de large et cinq mètres de profondeur avec un filet d'eau qui coule au milieu. Comment cela se fait-il ?

Si on y passe au mois d'octobre ou en novembre, au moment des fortes pluies, on comprend à quoi sert cette largeur.

Pour le Plan d'Exposition au Bruit, c'est exactement pareil. On va bloquer des terrains pour une journée qui représente le 1/365<sup>ème</sup> de l'année, mais il n'empêche que c'est pour protéger les journées où il fait beau, comme vous le disiez vous-même, et où les gens veulent être dehors. Il est certain que c'est à ce moment-là que le bruit est le plus sensible. Et si on construit sous ces trajectoires des maisons neuves, les

gens qui vont emménager à cette époque-ci de faible trafic, les avions ne vont pas les gêner beaucoup, mais par contre l'été ils vont dire ce que vous disiez tout à l'heure : "entre midi et quatorze heures, quand on est en train de boire l'apéro sur la terrasse, c'est là qu'on a les avions au-dessus". Si on n'avait pas construit les maisons sous la trajectoire, on aurait moins ce problème. Le but du PEB, il n'en a pas d'autre, c'est d'éviter cela.

Je ne vais pas vous emmener en bateau. C'est vrai qu'il y a un intérêt à cette occasion de mettre à plat plein de problèmes qui visiblement ont du mal à être posés sur la table ici, mais son but qui est écrit dans le code de l'urbanisme est d'empêcher des constructions sous les endroits gênants à un certain niveau de bruit, forcément sous les trajectoires.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Monsieur MORICEAU, vous voulez intervenir ?

**M. MORICEAU (DDE 77).**- Patrice MORICEAU de la DDE. Le PEB, comme tous les documents qui sont annexés aux documents d'urbanisme, que ce soit les POS ou les PLU, ont d'un côté le souci de planifier l'évolution d'une commune mais également d'informer les futurs habitants, c'est-à-dire ceux qui sont attirés par le cadre de vie de nos communes autour de Meaux, sur les risques et les nuisances qu'ils vont rencontrer une fois qu'ils auront construit et une fois qu'ils habiteront sur place. Vous avez pris l'exemple des inondations, c'est effectivement pour informer les gens : si vous venez ici, en toute connaissance de cause, il y a des risques. Les inondations, c'est un risque. La crue de 1910 ne s'est pas reproduite depuis mais on est obligé, en tant que service de l'Etat, de prendre des mesures pour éviter que des gens ne se retrouvent dans une situation catastrophique le jour où cela arrive. En matière de bruit c'est la même chose.

Ce qui fausse un peu les choses dans les PEB, c'est que l'on donne des valeurs au nouvel indice. Ensuite, les gens se focalisent un peu trop sur ces valeurs. Il faut plus raisonner en se disant : il y a des zones avec un bruit faible, des zones avec un bruit moyen, des zones avec un bruit fort et des zones avec un bruit très fort. On informe les futurs riverains qu'en fonction de ces zones ils auront des nuisances. Si certains insistent en disant : "j'arriverai à m'habituer à ces nuisances", on leur impose quand même par expérience que, dans une zone de bruit très fort, voire fort, ils ne pourront pas s'habituer. Et donc on bride en disant : on interdit toute construction.

C'est dans cet esprit-là qu'il faut le voir. Quelqu'un qui a toujours vécu en

immeuble, qui est tout content d'avoir sa maison individuelle, a tendance à dire : "il y a du bruit mais ce n'est pas grave, je m'en débrouillerai", mais par expérience, on sait très bien que cela ne se passe pas comme ça.

Cela paraît très contraignant mais c'est dans le but d'éviter aux futurs habitants de subir des risques, dans le cas d'inondation, et des nuisances qui sont trop fortes.

Mais en tant que fonctionnaire, je regrette qu'on s'appuie sur des chiffres, en même temps il faut bien s'appuyer sur quelque chose, mais je crois qu'il faut plus retenir la notion de faible, moyen, fort et très fort, plutôt que de dire lorsqu'on fera les mesures exactes, vous aviez prévu une limite à 72, en se rend compte que ce n'est que 69 ou au contraire que c'est 73. Ce n'est pas cela le plus important, le plus important est de définir les différents niveaux de nuisance.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Monsieur RIOU, est-ce qu'on a un échéancier prévisionnel de la révision de ce PEB sur Meaux ?

**M. RIOU (DSAC).**- Il y a des temps de consultation qui sont incompressibles mais d'expérience une procédure de PEB qui se passe bien, de la demande de mise à l'étude à l'approbation, je n'en ai pas vu beaucoup qui passaient en moins de deux ans. Toute la première partie, la présentation des hypothèses de trafic, est assez longue puisqu'il faut recueillir toutes ces informations, puis valider les trajectoires. Il n'est pas idiot de les valider devant cette assemblée. On ne peut pas savoir ce qu'on va mettre comme avions tant que les trajectoires ne sont pas définies. On voit que les trajectoires sont en cours de modification, donc il faut qu'on aboutisse déjà sur la modification du circuit de piste.

A partir de ce moment-là, on se rapprochera du gestionnaire de la plateforme pour se mettre d'accord sur les hypothèses de trafic. Une fois que les hypothèses de trafic sont définies, on pourra procéder à la première consultation obligatoire du Plan d'Exposition au Bruit qui sera la présentation de l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit à cette assemblée.

A partir de là, le délai pour que le préfet signe le premier arrêté de mise en révision, c'est un délai administratif, cela peut prendre un ou deux mois.

Après, la consultation des communes, c'est un mois. Puis, il y aura l'avis de la CCE. C'est presque un semestre qui sera passé.

Puis l'enquête publique. Il faut nommer le commissaire enquêteur. Cela

prend facilement deux mois. L'enquête publique, c'est un mois. Puis le commissaire enquêteur a un mois pour rendre son rapport.

Grosso modo, il faut compter un minimum de deux ans à partir du moment où on se retrouve vraiment les manches.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Donc au plus tôt 2011.

**M. RIOU (DSAC).**- Il faudra que ce soit fait de toute façon en 2011, que le PEB soit approuvé ou pas, de façon à rentrer dans la carte stratégique du bruit, le court terme en indice Lden et le long terme dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement. En fait, on a besoin des deux cartes, court terme et long terme a minima aux alentours de 2010, que le PEB soit approuvé ou pas. De toute façon, c'est une obligation, sinon on sera obligé de payer des royalties à la Communauté Européenne.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- En terme de calendrier, pour éviter d'avoir trop de retard demain, c'est bien de ne pas trop tarder aujourd'hui. Un des éléments essentiels au Plan d'Exposition au Bruit, c'est la définition des trajectoires, des circuits de piste.

Tout à l'heure, Cyril MICHAL vous a présenté un projet, est-ce qu'on peut considérer que la CCE est favorable à la mise en place de ce circuit ou est-ce que vous souhaitez davantage de temps pour réfléchir sur cette présentation qui vous a été faite aujourd'hui ?

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Personnellement, je demande un temps de réflexion là-dessus. Je voudrais en connaître un peu plus et voir exactement les retombées. Prendre une décision rapide comme cela, je ne suis pas tellement favorable.

**M. MACHU (CALME).**- Tout à fait.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- C'est trop important et une fois qu'on s'engage, après pour revenir en arrière.

**M. ESPERON (DGAC).**- D'accord.

**M. MARCHAND (Maire Vignely).**- Est-ce qu'on aura un dossier en mairie là-dessus sur ce que vous nous avez présenté ?

**M. MICHAL (SNA-RP).**- La présentation sera dans le compte rendu.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Est-ce que pour vous cela sera suffisant ?

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Les documents sur le PEB, je le mets en application depuis longtemps, donc pour moi ce n'est pas une découverte. Par contre, s'il y a des nouvelles contraintes, je veux les connaître par avance. Je suis en train de réviser mon plan d'occupation des sols en ce moment.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Ce n'est pas sur le Plan d'Exposition au Bruit, c'est sur le nouveau circuit de piste. Est-ce que le document qui vous a été présenté sera suffisant pour vous prononcer ?

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- S'il est plus clair que ce qu'on a vu au tableau, oui.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Ce sera sur papier.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Il faut qu'il soit clair pour qu'on prenne une décision en connaissance de cause. Là, on voit très mal où passe exactement le circuit. On n'est pas à quelques mètres près mais on veut bien savoir où cela passe avant de prendre une décision.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- De toute façon, il sera sur papier, il sera forcément plus lisible. Mais est-ce qu'on peut se limiter à cette présentation-là ?

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Dans un premier temps, je n'y vois pas d'inconvénient.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Je peux proposer aux maires des communes, parce que nous avons un certain intérêt à ce que ce dossier avance, de regarder le diaporama qui sera joint avec le compte rendu. On peut même éventuellement vous l'adresser un peu avant de façon que, par l'intermédiaire de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile, on puisse se rencontrer assez rapidement pour que vous nous posiez des questions. Le dossier est à instruire chez Dominique ESPERON, s'il faut que l'on se déplace dans une mairie ou chez vous ou chez M. BOUSQUET pour parler de ce sujet en détails, cela ne nous pose aucun problème.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Lors de la révision du PLU chez moi, tous les corps constitués sont invités, donc Aéroports de Paris automatiquement sera consulté et invité à chaque réunion. Je pense que les différents éléments qui viennent d'être évoqués aujourd'hui seront de nouveau abordés, on remettra le doigt dessus.

**M. MARCHAND (Maire de Vignely).**- Je t'arrête tout de suite, je viens de le faire, il n'y a que la DDE qui s'est déplacée.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Ce que je vous propose, puisque ce sera un document que vous allez débattre en conseil municipal vraisemblablement, c'est de vous envoyer le petit format papier. A partir de là, vous verrez si cela répond à toutes vos attentes. Je pense qu'au moment de la délibération du conseil municipal, éventuellement il pourrait y avoir quelqu'un qui se déplace pour...

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, nous avons des copies. Nous pouvons donc distribuer aux maires aujourd'hui ce document. Ce sont des copies papier couleurs.

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- Et si vous avez besoin d'informations complémentaires, vous prenez contact avec le service de M. MICHAL.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- On a les coordonnées des personnes qui s'occupent de ce plan d'exposition ?

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Attention, vous faites l'amalgame entre le PEB et l'évolution des circuits. Certes, l'évolution des circuits peut avoir des conséquences sur le Plan d'Exposition au Bruit.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Je fais un amalgame mais comme je vais être sur les deux tableaux en même temps, c'est pour cela que les deux vont ensemble.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- Ce ne sont pas du tout les mêmes échéances. Nous avons avec les circuits un problème de sécurité à régler.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- D'accord.

**M. MICHAL (SNA-RP).**- On va vous donner les documents papier et, ensuite, vous pouvez contacter Dominique ESPERON, car c'est lui qui a le dossier complet de demande, pour nous rencontrer quand vous le souhaitez et que vous vous estimez prêts avec M. BOUSQUET, les municipalités de Vignely, de Tribardou. Il n'y a aucun problème. L'important serait que toutes les communes concernées puissent être là. Dans ce genre de dossier, on s'aperçoit qu'on discute d'abord avec les gens qui ont les problèmes à l'instant T, on trouve alors des solutions qui quelquefois déplacent les problèmes alors que ne sont pas présents les gens chez qui on les a déplacés. On perd alors beaucoup de temps.

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Il vaut mieux que toutes les communes concernées soient présentes à cette réunion. D'accord, on fait comme cela.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Pour ce qui concerne la concertation sur le nouveau dispositif de circuit de l'aérodrome, je suis plutôt favorable à ce qu'il y

ait des contacts directs entre le SNARP et les élus. S'il y avait des difficultés, à ce moment-là, on pourrait intervenir pour essayer de trouver une solution aux éventuelles difficultés. Mais là, ce sont plutôt des réunions d'information pour bien mesurer l'impact sur les communes.

La deuxième chose, en ce qui concerne le Plan d'Exposition au Bruit, c'est un autre processus de gestion. On a besoin du nouveau dispositif de circulation aérienne pour faire le PEB mais ce n'est pas du tout le même processus de gestion.

Le Plan d'Exposition au Bruit est plutôt instruit par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile que je représente. Vous avez nos coordonnées ainsi que celles de M. RIOU dans la feuille de présence. Et la concertation sera conduite sous l'égide de la sous-préfecture.

La troisième chose, ce sont les plans locaux d'urbanisme. Je sais que certaines communes sont en révision de PLU. En ce qui concerne les communes qui sont concernées par le circuit d'aérodrome, nous souhaitons, nous Direction Générale de l'Aviation Civile, être associés à la révision des PLU.

Tout à l'heure j'entendais, Monsieur le Maire vous me regardiez en disant Aéroports de Paris. Je ne suis pas Aéroports de Paris...

**M. ORLOWSKI (Maire Isles-les-Villenoy).**- Oui.

**M. ESPERON (DGAC-DSAC).**- Aéroports de Paris doit être associé à la révision des PLU qui les concernent directement mais la DGAC souhaite également pouvoir être associée et travailler avec les autres services de l'Etat, notamment la DDE, sur les plans locaux d'urbanisme.

Pour les plans locaux d'urbanisme, je vous propose de prendre mes coordonnées, si vous organisez des réunions.

**M. BOUSQUET (Maire Mareuil-les-Meaux).**- Vous nous communiquez comment vos coordonnées ?

**Mme QUEINNEC (Présidente).**- On vous joindra au compte rendu la liste des présents et vous aurez les coordonnées et les numéros de téléphone de chacun, ainsi que les adresses e-mail.

Y a-t-il des questions diverses ? ...

Je souhaite vous remercier tous de ces échanges assez denses, francs et courtois. J'ai noté que l'élément majeur, c'était de renouer le dialogue. Cela pourra être fait à l'occasion des contrôles qui seront effectués sous la diligence de M. le Maire de Mareuil-les-Meaux. Je pense que vous ferez les contrôles dans quelques mois, à partir du mois d'avril. Et naturellement, je vous demande de tenir M. le Sous-Préfet informé du déroulement de toutes ces discussions.

Je vous remercie tous.

*(la séance est levée à 12 heures 20).*