

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
DE SAINT-CYR-L'ECOLE**



Jeudi 5 juillet 2007

ORDRE DU JOUR

Bilan et perspectives de l'activité de l'aérodrome	23
Bilan des contrôles	26
Point d'avancement de l'application de la charte	3 & 30
. application de l'article 8 (plages de moindre bruit)	
. présentation générale	
. bilan et programme d'équipement en silencieux	
. communication au public	
Hélicoptères : possibilité de modifier le point de départ.....	54
Point d'avancement des actions convenues lors des dernières Commissions Consultatives de l'Environnement.....	7
Préparation du nouveau PEB.....	60
Points divers.....	79

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT



Aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole



Judi 5 juillet 2007

La séance est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. VIGNES, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, nous ouvrons la séance.

M. le Maire de Saint-Cyr-l'Ecole est parmi nous mais il sera relayé très vite par vous, Madame SOLECKI, maire-adjoint, car il doit nous quitter pour une autre réunion importante et je voulais que M. le Maire soit là au tout début de notre réunion car je souhaite que nous puissions commencer par la signature de notre protocole dont nous avons déjà longuement parlé.

(M. le Président procède à l'appel des présents).

Point d'avancement de l'application de la Charte : application de l'article 8 (plages de moindre bruit)

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose donc que nous commençons par le protocole ou plus exactement l'accord de mise en oeuvre de l'article 8 de la charte qui est passée entre les usagers et les riverains. Et je vais vous demander, Monsieur le Maire de Saint-Cyr, de parapher cet accord, si vous le voulez bien. Ce serait en effet un acte extrêmement important pour nous tous que vous puissiez parapher ce document.

Je souhaite le faire en début de séance, compte tenu de votre emploi du temps, et je vous suis extrêmement gré d'avoir pris la peine de venir personnellement.

M. DEBAIN (Maire de Saint-Cyr-l'Ecole).- Monsieur le Secrétaire Général, je tiens à vous remercier de toute l'action que vous avez menée, y compris du chemin que vous avez parcouru. Il est évident que ce n'est pas la totalité de ce que les riverains de l'aérodrome de Saint-Cyr et des demandes qu'en tant que Maire j'avais faites, mais je reconnais l'immense effort qui a été fait à la fois par les pilotes représentés par le Groupement des usagers de l'aérodrome et par vous-même. Je trouve que c'est déjà une avancée et qu'en raison des progrès énormes qui ont été faits par rapport à ce qu'il y avait dans le protocole initial, j'ai donc décidé de signer ce protocole.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en remercie, Monsieur le Maire.

Je vais en redonner une lecture rapide. L'article 8 de la charte donne lieu à l'accord suivant :

"Les soussignés, représentant les élus, les riverains et les usagers de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole au sein du Comité de suivi de la Charte, s'engagent :

Pour les usagers :

Du 1^{er} avril au 30 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 12 heures à 14 heures locales, l'entraînement en tour de piste est réservé aux aéronefs qui sont équipés d'un dispositif atténuateur de bruit (silencieux).

Cette limitation ne s'applique pas aux départs et arrivées des aéronefs en vol local ou en voyage.

Les usagers s'engagent aussi à mettre en oeuvre le programme d'équipement en silencieux des aéronefs basés sur la plateforme de Saint-Cyr-l'Ecole, annexé au présent accord.

Pour les riverains :

Ceux-ci s'engagent à ne pas remettre en question la première disposition avant d'avoir constaté ses effets jusqu'à fin 2010, dans la

mesure où les usagers respectent le calendrier d'équipement des aéronefs en silencieux, annexé au présent accord.

Les riverains s'engagent à ne proposer au comité de suivi des aménagements de ces dispositions et/ou des aménagements nouveaux qu'après avoir présenté une analyse de l'évolution des nuisances de bruit.

La mise en place de la première disposition sera effectuée dans un délai maximum de trois semaines à compter de la signature du présent accord".

(M. le Maire de Saint-Cyr-l'école signe le protocole d'accord)

M. LE PRESIDENT.- Merci, Monsieur le maire. C'est un geste extrêmement important que le vôtre. Je souhaiterais que les autres signataires de la Charte de l'Environnement puissent également signer ce document, comme nous en étions convenus. Je vais le faire circuler.

Pour ce qui concerne les usagers, Monsieur CHOMA, est-ce qu'on peut vous demander de signer ce protocole ?

(M. le Président fait circuler le parapheur pour signature)

Je remercie M. CHOMA. Et je rends hommage au travail du Président du Comité de suivi qui a pris une part prépondérante à la réalisation de cet accord.

Au passage, je voulais dire à M. CHOMA que j'ai une bonne nouvelle supplémentaire à annoncer qui est que le ministère de l'Environnement, à l'instance pressante de la préfecture et de la Direction de l'Aviation Civile, a indiqué reprendre le financement des silencieux.

M. CHOMA (GUAS).- Parfait, je vous remercie de l'information.

M. LE PRESIDENT.- Cela augure très positivement de l'application de notre accord. Vous pourrez l'annoncer à vos adhérents et

à vos mandants, c'est une très bonne nouvelle. Ceci est applicable dès 2007.

Mme LE HEILLEX (Préfecture).- En 2008, ils vont voir si les DIREN peuvent avoir une ligne budgétaire.

M. LE PRESIDENT.- Pour l'instant, ce sont des financements d'administration centrale, venant de la Mission Bruit, qui ferait mieux de s'appeler "Mission Silence", mais qui n'existe, il est vrai, que parce qu'il y a du bruit.

On va rappeler l'ordre du jour de notre rencontre :

On commencera par le bilan et les perspectives de l'activité de l'aérodrome.

Puis, on fera un bilan des contrôles, ce sera à la gendarmerie de l'air et à la police aux frontières d'intervenir.

On fera un point d'avancement de l'application de la Charte. M. MENON sera à nouveau mis à contribution mais, comme on en a très largement parlé entre nous, ce sera peut-être plus rapide.

On regardera ensuite la question des hélicoptères et on en viendra au débat qui avait été entamé sur la possibilité de modifier le point de départ. Aéroports de Paris nous en parlera.

On fera un point d'avancement des actions convenues lors des dernières commissions consultatives de l'environnement.

On dira un mot du nouveau Plan d'Exposition au Bruit. Je passerai la parole au spécialiste de la DAC Nord.

Et nous aurons enfin une série de questions diverses, si questions diverses il y a.

Je vous propose de commencer par le point 5 puisque le représentant d'Aéroports de Paris n'est pas encore arrivé.

Point d'avancement des actions convenues lors des dernières commissions consultatives de l'environnement.

M. LE PRESIDENT.- Je vais laisser la parole à Myriam LE HEILLEIX qui est chef du Bureau de l'Environnement à la Préfecture.

Mme LE HEILLEX (Préfecture).- On a recensé avec l'aide de la DGAC les actions prévues lors des deux dernières CCE, à savoir celle du 16 février et celle du 23 juin 2006.

La première action qui avait été prévue était de fournir une analyse du trafic par mois, par jour et par heure pour avoir une meilleure visibilité du trafic, notamment le week-end et les heures chargées.

En principe, je devais laisser la parole à Aéroports de Paris mais je vais lire la réponse qui a été faite par Aéroports de Paris.

La restitution de l'analyse du trafic par jour a généré une quantité considérable de documents, deux à trois pages par journée. En revanche, il est possible d'adresser un tableau de synthèse des relevés de trafic de Saint-Cyr pour les années 2005 et 2006 avec le détail mois par mois.

Cependant, selon l'expression du besoin et en tenant compte d'un certain délai de traitement, il serait possible d'extraire une analyse jour par jour sur une période ciblée.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peut compléter ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Excusez-moi pour ce retard dû à des embouteillages.

L'explication est qu'on peut le faire mais cela nécessite un investissement en travail assez considérable. Donc s'il y avait une demande particulière, on pourrait le faire sur certains jours en particulier mais sinon cela nous demanderait d'avoir quelqu'un quasiment pour ne faire que cela.

Voilà la réponse qu'on peut vous faire. Il est possible de donner quelques réponses sur des jours particuliers que vous souhaiteriez avoir. On les traiterait à part mais le faire systématiquement paraît un peu compliqué.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Il avait été également demandé qu'un représentant du monde de l'hélicoptère soit présent.

M. ESPERON (DGAC).- Le représentant du monde de l'hélicoptère, c'est l'Union Française de l'Hélicoptère. M. **JOUIS** de l'UFH était présent à la Commission Consultative de l'Environnement du 23 juin 2006 et il a également été invité à cette Commission Consultative de l'Environnement. Il est toujours disposé à répondre [aux questions](#) portant sur les hélicoptères civils.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- La troisième action concernait les précisions à apporter sur les conditions d'utilisation des ULM.

M. ESPERON (DGAC).- Le point avait été abordé en Commission Consultative de l'Environnement du 23 juin 2006, il n'est peut-être pas utile de revenir sur ce sujet.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Il y avait aussi une question sur le Plan d'Exposition au Bruit.

M. ESPERON (DGAC).- Ce point est à l'ordre du jour, on pourra parler du calendrier d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit lors de la présentation d'aujourd'hui.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- A la Commission Consultative de l'Environnement du 23 juin, il avait été abordé les questions concernant les silencieux, notamment les demandes de subventions qui avaient été faites à la DIREN, à la DGAC, à Aéroports de Paris, au Conseil général et aux communes.

Est-ce que le GUAS peut faire un point sur ce sujet ?

M. ESPERON (DGAC).- Ce que je peux dire sur ce sujet, c'est qu'en fait cette action est terminée puisque cette action consistait à

ce que les demandes de subvention soient déposées auprès de la DAC Nord et d'Aéroports de Paris. Le nécessaire a été fait, en tout cas pour la DAC Nord. Pour Aéroports de Paris, il restait à fournir des factures.

M. CHOMA (GUAS).- Oui, au fur et à mesure des livraisons.

M. ESPERON (DGAC).- C'est en cours.

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Aéroports de Paris s'est engagé à subventionner 14 appareils. A ce jour, il n'en est prévu, dans un document qu'on a reçu, que 7. Autant vous dire qu'il serait préférable qu'on puisse arriver aux 14 d'ici la fin de l'année parce que rien ne garantit que pour l'année 2008 on puisse reconduire une telle subvention. Je ne saurais trop vous recommander de nous apporter les factures d'ici la fin de l'année en la matière.

M. CHOMA (GUAS).- Bien sûr mais les livraisons viennent de commencer. Du reste, cela permet de vérifier l'efficacité qui est favorable de ces silencieux. Mais bien entendu sans les factures...

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Sans les factures, on ne pourra pas vous apporter les subventions.

M. CHOMA (GUAS).- Mais je pense que dans les deux mois qui suivent nous allons avoir le tout.

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Et bien penser qu'il y en a 14 de prévus mais, qu'apparemment dans les documents reçus, il n'y en aurait que 7 au mieux. C'est là où j'attire votre attention. Ce serait un peu regrettable de perdre un avantage de cette nature.

M. CHOMA (GUAS).- Bien sûr, on va s'efforcer de se faire livrer et de faire monter ces 14 silencieux d'ici la fin de l'année. Mais l'aide d'ADP pourra-t-elle être maintenue pour la suite ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Aujourd'hui, je ne peux pas m'engager sur l'année 2008. C'est une hypothèse qu'on étudiera mais je n'ai aucune garantie aujourd'hui à vous donner.

M. LE PRESIDENT.- Permettez-moi, c'est la précaution de langage qu'il est indispensable de prendre puisque Aéroports de Paris est un établissement public... pardon, une société anonyme et donc tout cela est dépendant d'un Conseil d'administration.

Cela étant dit, il y a une volonté de continuer évidemment et qui est encouragée par le fait que tous les autres continuent. En ce qui concerne le ministère de l'Environnement, vous le voyez, on s'y remet.

C'est un sujet très important et qui sera, j'en suis sûr, évalué favorablement par Aéroports de Paris.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Il y avait également des questions qui avaient été posées sur les hélicoptères, notamment la recherche de renseignements sur les silencieux.

Et des réunions à mener avec les opérateurs d'Etat les recherches d'interlocuteur mais il n'y avait pas de calendrier prévisionnel.

M. LE PRESIDENT.- Que peut-on dire là-dessus ?

M. JOUIS (UFH).- Comme je l'avais dit la dernière fois, je suis le représentant des opérateurs civils, je regrette l'absence des opérateurs d'Etat à ces réunions.

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- On est là !

M. JOUIS (UFH).- Je parle d'opérateurs d'Etat.

Cdt ROUSSEAU (DCPAF).- On opère en Ecureuil.

M. JOUIS (UFH).- Oui mais il y a la Sécurité Civile et les militaires de Villacoublay dont je n'ai pas le mandat de représenter les intérêts et qui sont également des utilisateurs d'espace aérien.

M. ESPERON (DGAC).- Monsieur **JOUIS**, je vous désignais du doigt, j'en suis désolé, c'était en fait plutôt pour intervenir sur les silencieux des hélicoptères.

M. JOUIS (UFH).- J'y viens, mais je pense que c'est un préalable important.

Néanmoins, nous sommes très attachés à participer à toutes les commissions consultatives de l'environnement en Ile-de-France.

Pour les silencieux, nous voulons faire le test. Nous avons trouvé un hélicoptère représentatif du parc et son propriétaire est d'accord pour installer un silencieux, celui qui a été conçu par le constructeur que vous avez trouvé. Cela peut être mis en place très rapidement si le produit est disponible.

M. LE PRESIDENT.- Donc cela peut être mis en place rapidement. Est-ce que cela rentre dans l'assiette des silencieux subventionnables ? J'avais compris que c'était très difficile à installer un silencieux sur un hélicoptère.

M. ESPERON (DGAC).- L'information que j'ai, c'est qu'il n'existe pas de silencieux pour les [hélicoptères](#). Par contre, la société SCAI-TECH qui équipe des avions de Saint-Cyr, que j'ai eue au téléphone m'a dit qu'elle était disposée à étudier un silencieux sur R-22 et R-44 mais qu'il lui fallait d'une part un hélicoptère pour pouvoir élaborer un prototype et d'autre part des commandes fermes pour lancer la production.

Je crois qu'il faut noter ici qu'il y a une démarche qui est en cours en ce qui concerne les R-22 et les R-44 mais, d'une manière générale, il n'existe pas de silencieux sur le marché pour les hélicoptères.

Sur le point de la subvention, les subventions attribuées par la DAC Nord sont pour les clubs agréés par l'Etat et je ne connais pas de subvention DGAC pour des opérateurs privés ou des associations non agréées.

Pour Aéroports de Paris, je pense que c'est la même chose ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Oui.

M. ESPERON (DGAC).- M. Valton (de la société Héli Oxygène basée sur l'aérodrome) que j'ai eu sur ce point a pris bonne note de cette situation et cherchera des aides financières auprès d'autres organismes qui peuvent aider les entreprises privées.

Sur l'autre action concernant la réunion avec les opérateurs d'Etat qui devait être organisée par la DAC Nord, nous avons eu cette réunion avec différents représentants : des opérateurs basés à Villacoublay, bien entendu la PAF, des représentants des Douanes et de la Sécurité Civile. Nous les avons sensibilisés aux questions d'environnement et j'en ai retenu qu'ils se tiennent à votre disposition pour répondre aux différentes questions qui peuvent être posées concernant les hélicoptères d'Etat. D'ailleurs, nous avons eu lors d'une précédente réunion une intervention d'un représentant des hélicoptères de Villacoublay sur le trafic concernant survolant l'Epi d'or. Les opérateurs d'Etat peuvent intervenir, au-delà de la PAF, pour répondre à certaines questions en séance et peuvent participer à d'autres réunions.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce sujet qui est compliqué, y a-t-il des questions ?

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- La question s'était posée sur les hélicoptères qui étaient du côté de Rocquencourt. On n'a toujours pas d'information sur les opérateurs de ces hélicoptères et surtout qu'on leur demande d'éviter de survoler l'agglomération de Noisy et Bailly. Mme LE MOAL, en particulier, en a parlé à plusieurs reprises aux CCE précédentes. Cette question reste en suspens.

M. LE PRESIDENT.- Et ce trafic concerne les vols des services d'Etat ou tous les vols ?

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Il doit y avoir un peu tout le monde.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- J'ai vu passer quelque part une affaire de couleur, il pourrait y avoir des couleurs différentes suivant qu'il s'agit d'hélicoptères d'Etat ou d'hélicoptères privés. Quand on est aux abords des autoroutes A12 et A13, on a peut-être plus de compréhension vis-à-vis de la surveillance de l'autoroute plutôt que des hélicoptères privés qui parfois vont peut-être faire du repérage ou regarder.

M. ESPERON (DGAC).- Je pense que les communes de Noisy et Bailly sont concernées par tous types de trafic puisque vous êtes à proximité de points d'entrée des itinéraires d'hélicoptères de la région parisienne pour accéder notamment à l'héliport ou au Bourget. A Rocquencourt, vous avez un point d'accès. Il y a aussi du trafic qui va à Saint-Cyr ainsi que du trafic qui peut aller ou revenir du point qui se trouve à proximité de l'Epi d'or. J'essaie de traduire ma pensée aéronautique en langage de populations survolées.

En fait, vous avez du trafic civil et militaire. Le mieux, à mon avis, est d'aller sur place, de se rendre compte de ce que vous constatez et de voir ce qui peut être fait. Peut-être que le mieux serait d'organiser une réunion entre vous-mêmes, l'Union Française de l'Hélicoptère et nous-mêmes pour se rendre compte de ce qui se passe et voir quelles seraient les solutions possibles, s'il en existe, pour améliorer la situation, peut-être en diffusant une recommandation auprès des opérateurs civils et militaires. On a quelques contacts et on peut leur demander de faire attention de ne pas survoler tel ou tel secteur.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Personnellement, c'est plus éviter que la situation n'empire. Je dois dire qu'aujourd'hui, en tout cas dans mon secteur, on n'est pas dans une zone de bruit insoutenable

mais on voit quand même depuis quelques années le nombre augmenter. Il faudrait que cela puisse se stabiliser, au moins.

M. ESPERON (DGAC).- C'est un vaste sujet, je n'ai pas de réponse à vous apporter dans l'immédiat. On est dans un espace libre de circulation, il faut éviter le survol des agglomérations, mais on ne peut pas contrôler le volume de trafic. Ensuite, on peut éventuellement améliorer certaines pratiques pour éviter que les hélicoptères volent trop près des habitations. Je n'ai pas de réponse miracle à vous apporter mais on peut en reparler en dehors de la réunion et je me tiens à votre disposition. On essaiera de voir ce qui peut être fait mais je crains que vous ne soyez dans un secteur où on ne puisse pas vraiment comptabiliser le nombre de mouvements et les limiter.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Je voudrais revenir de façon générale sur le problème des hélicoptères. La signature du programme de silencieux avec les avions à hélice, c'est réellement une bonne communication qu'on peut mettre en avant. C'est facile.

Sur les hélicoptères, effectivement il y a beaucoup de choses qui sont dites, même le fait d'avoir pris contact avec les gens qui génèrent un peu de bruit, mais j'aimerais qu'officiellement il y ait un compte rendu de ce qui se passe sur les hélicoptères qui nous permette d'avoir une communication, la même pour tous. Il ne faut pas que chacun de notre côté, en fonction de ce que nous avons interprété, nous fassions une communication.

Est-ce que c'est votre rôle, je ne le sais pas, mais vous avez pris contact avec tel et tel organisme, il y a des choses qu'on peut faire ou ne pas faire. Je crois que, dans une communication, on ne peut pas donner tout d'une façon positive mais montrer quand même qu'on a fait quelque chose.

Pour les hélicoptères, pour l'instant, à chaque fois on évoque des problèmes, cela devient un peu plus précis. Mais j'aimerais bien avoir une note sur le survol des hélicoptères, ce qu'on peut faire, une note officielle qui nous permette, parce que c'est le fondement de toute communication, d'avoir une communication qui soit la même pour tous.

C'est le premier point.

Le deuxième point, je comprends très bien que sur les hélicoptères, depuis le temps qu'on nous en parle, il n'y ait pas beaucoup de moyens techniques pour diminuer le bruit, parce qu'il n'y a pas que le moteur, il y a les pales. Par contre, il y a des idées ou des projets qui ont été émis, particulièrement par M. COCHET, qui sont, pour les riverains immédiats, de déplacer certaines zones de bruit. Cela amène peut-être des problèmes de sécurité, je ne suis absolument pas compétent dans ce domaine, mais je crois qu'il faut aussi essayer de déboucher. C'est quelque chose qui a été plus ou moins mis en avant, un peu annoncé, il faut qu'on réponde à ce genre de chose.

Merci.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous souhaitez, c'est qu'il y ait une espèce de constat concernant la circulation des hélicoptères.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Ce qu'on peut faire et ce qu'on a fait. J'aimerais que ce soit fait par un organisme officiel et puis nous, nous communiquerons là-dessus. Notre but, les élus et les associations, c'est de communiquer, de montrer qu'on ne s'est pas contenté de mettre quelques silencieux sur quelques avions à hélice. On commence là-dessus à y voir nettement plus clair. Je ne veux pas jouer le trouble-fête, mais je pense qu'il faut qu'on communique aussi sur les hélicoptères.

Ma grande crainte, c'est que chacun lâche un petit truc, soit négatif soit positif. Communiquons ensemble avec une note de synthèse sur laquelle on prendra des bases de communication.

M. LE PRESIDENT.- Alors, cette note de synthèse, qui peut la faire ?

M. ESPERON (DGAC).- On peut vous envoyer un projet de fiche et vous nous direz si c'est suffisamment complet.

M. BIZOUART (ADEEO).- A ce sujet, je peux vous dire que l'ADEEO, l'Association de l'environnement de l'Epi d'Or, a déjà travaillé

sur le sujet. On a un dossier extrêmement épais sur des centaines et des centaines de survols avec des repérages et on est tout à fait prêt à participer au groupe que Mme Le MOAL a l'intention de créer de façon à faire avancer réellement le sujet. Nous, les habitants de l'Epi d'Or, avons des survols quotidiens et la situation n'est pas stable, elle ne fait qu'empirer.

Je peux quand même dire que lors du Salon du Bourget, il y a eu une amélioration, moins de passages que d'habitude. Ce qui avait été proposé par le Colonel commandant Villacoublay a porté ses fruits. C'est ponctuel, cela peut marcher. Je crois qu'il faut aller dans ce sens-là de façon à ce qu'on ait une action plus définitive.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Que ce ne soit quand même pas tout à fait champ libre. On a des voitures mais les hélicoptères en plus !

M. ESPERON (DGAC).- L'Epi d'Or est un sujet un peu différent, on en a déjà parlé. On a bien identifié le sujet lors de réunions entre les deux CCE. On travaille sur cette question-là pour essayer de trouver une réponse plus permanente.

Sinon, j'ai entendu parler d'un groupe qui devait se créer. Je ne suis pas au courant. Il y a un groupe de travail qui doit se créer ?

M. LE PRESIDENT.- Entre qui et qui ?

M. BIZOUART (ADEEO).- J'ai cru comprendre et interpréter peut-être les paroles de Mme LE MOAL.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Je ne suis pas forcément en train de demander la constitution d'un groupe mais au moins, je reprends la proposition de M. URLACHER, que l'on ait une base, que l'on constate l'existant : ce qui se passe, qui nous survole et puis, à partir de là, voir peut-être comment on peut maîtriser l'avenir.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- En deux mots, justifier qu'on s'en occupe à tous niveaux : au niveau associatif, au niveau des élus, au niveau Direction.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Manifester une vigilance.

M. LE PRESIDENT.- Une fiche bilan et perspectives, avec un bilan qui fasse apparaître que cela s'est amélioré...

Mme LE MOAL (Conseil Général).- La vérité.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- D'abord la vérité, s'il y a des progrès, comme Monsieur le signale, tant mieux, pourvu que cela continue et que cela s'améliore.

M. BIZOUART.- C'était pour le Salon du Bourget.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Pour l'Epi d'Or, c'était clair, c'était surtout Villacoublay et donc il y avait des solutions.

Là, le problème, c'est qu'on ne sait pas trop qui survole. Peut-être que l'UFH, en les rencontrant, pourrait être la source des informations sur les hélicoptères qui nous survolent.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Peut-être à partir de cette note justement. C'est vrai qu'on ne sait pas trop qui survole.

M. ESPERON (DGAC).- On ne pourra pas vous dire qui exactement.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Au moins les groupes...

M. ESPERON (DGAC).- On vous expliquera, on vous dira tout ce qu'on sait, on le fera en toute transparence. Eventuellement, je travaillerai avec l'UFH, si elle en est d'accord, pour avoir les informations les plus concrètes possibles. Vous nous direz s'il en faut plus et lorsque ce sera terminé, on vous fera la note officielle et vous pourrez la diffuser.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- Très bien et ensuite nous saurons prendre contact et vous demander.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- Y a-t-il des autorisations pour les survols qui sont ponctuels et privés, j'en ai entendu parler par les riverains qui habitent l'Epi d'Or, vers Vaux-le-Cernay ? Est-ce que cela demande une autorisation par jour ou cette autorisation est-elle donnée pour un an ?

M. LE PRESIDENT.- Je vais passer la parole à M. ESPERON qui s'est personnellement occupé des vols vers l'abbaye de Vaux-le-Cernay.

M. ESPERON (DGAC).- Pour le cas particulier des vols vers Vaux-le-Cernay, il n'y a pas d'autorisation particulière à obtenir pour qu'un hélicoptère puisse voler jusqu'à l'abbaye.

En revanche, à l'abbaye des Vaux-de-Cernay, il y a une aire de poser qui est limitée à 200 mouvements par an. Donc l'hélicoptère pour se poser a besoin de l'autorisation du propriétaire du terrain, en fait de l'hôtel. Le nombre de mouvements est limité à 200 mouvements par an. C'est vrai que par le passé nous avons constaté qu'il y avait eu un dépassement de ces 200 mouvements par an et cette activité a été restreinte.

Aujourd'hui, nous n'avons plus de plaintes venant des riverains à proximité des Vaux-de-Cernay. Mais il est vrai que dans le discours, on cite encore cet exemple aujourd'hui alors que, depuis trois ans, cette activité a été réduite au strict minimum.

Mme LE MOAL (Conseil Général).- C'est extrêmement sage. Je peux citer une lande bretonne où même les piétons n'ont plus aujourd'hui le droit de venir tellement l'hélicoptère a tout arraché. C'est dévastateur. Il faut être très prudent.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Un dernier point parce qu'on l'aborde toujours alors que ce n'est pas grand-chose : les ULM.

J'ai été extrêmement frappé à une réunion où on parlait des ULM. Personnellement, je n'en avais jamais vu et j'avais cru comprendre que le vol était autorisé, que les ULM pouvaient éventuellement venir sur l'aéroport. S'il n'y a pas de mesure et réellement de danger, n'en parlons plus. Il ne faut pas se donner des verges pour se faire fouetter.

Le problème de l'ULM : où en est-on ? On regarde ce sujet en commission et puis après on en sort. Si vous pouviez répondre. Et s'il n'y a rien ou pas de grand risque, n'en parlons plus.

M. LE PRESIDENT.- Sur les ULM, a-t-on des chiffres ? On va parler tout à l'heure de l'activité de l'aérodrome, peut-être va-t-on pouvoir parler des ULM à cette occasion.

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Si vous voulez un chiffre, en 2005 il y avait 49 mouvements d'ULM et on en est à 182 en 2006. Il y a une progression significative, mais on part d'un nombre très faible. De là à dire que les choses vont évoluer, il faudrait attaquer le problème maintenant sans trop attendre.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Y avait-il d'autres demandes ?

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- La dernière demande concernait le PEB mais comme c'est à l'ordre du jour aujourd'hui, on verra tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose donc de passer à l'activité de l'aéroport.

M. MENON (APEPV).- Juste un mot à propos des hélicoptères sur la région. Nous en parlons bien évidemment aussi au cours des réunions de comité de suivi parce que cela se superpose à l'activité de l'aérodrome.

Nous avons toujours dit que cela ferait l'objet de réunions séparées parce qu'il ne faut pas mélanger les genres.

En ce qui concerne les hélicoptères basés sur l'aérodrome, il y en a deux qui sont traités dans le cadre du comité de suivi. Tous les autres mouvements d'hélicoptères ne sont pas traités dans le cadre du comité de suivi mais nous avons dit lors de notre dernière réunion de travail, le 21 juin, que nous pouvons à partir du comité de suivi initier des réunions de travail sur les autres problèmes concernant les hélicoptères.

C'est pour répondre à la constitution d'un groupe de travail qui a été évoqué tout à l'heure.

Merci.

1 – Bilans et perspectives de l'activité de l'aérodrome.

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Je vais vous présenter les résultats de l'année 2006 et vous avez en regard l'année 2005.

Si on regarde les résultats, on constate une légère décroissance de 3,4 % par rapport à 2005, mais cela reste dans des zones à peu près comparables. On a eu cette année 75.208 mouvements.

On constate qu'il y a eu 85,7 % concernant les avions et 14,1 % pour les hélicoptères. Pour les hélicoptères, vous constatez une légère décroissance mais on reste quand même dans des zones à peu près comparables.

Il n'y a que du trafic VFR sur Saint-Cyr.

Si on passe aux tours de piste, on constate une décroissance de 15,9 %. L'élément peut-être à considérer, mais je donnerai la parole à Cyrille MICHAL là-dessus, c'est l'accroissement du trafic estimé.

Pour ce qui est du transit, ce sont des vols qui passent mais qui n'atterrissent pas.

En ce qui concerne le trafic des aéronefs basés, il y a 96,3 % d'aéronefs basés et 3,7 % d'aéronefs non basés, en légère croissance.

Quand on regarde les vols ULM, on constate que même s'il y a une croissance considérable, cela reste un pourcentage très faible par rapport au trafic total de l'aérodrome : on est à 0,2 %. Ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'occuper de cette activité qui peut prendre d'autres formes ultérieurement et peut-être être encadré par des règles à imaginer.

Ensuite, il y a une répartition par mois et par type de trafic. Cette information est surtout pour montrer qu'il y a des mois qui sont plus chargés que d'autres : ce sont les mois d'été avec le mois de juin qui est très fort et ensuite il y a avril, mai et septembre.

Vous constatez également que, pour ce qui est de la pointe, c'est aussi le mois de juin, et c'est logique, qui est plus fort que les autres mois. Janvier est assez faible, décembre aussi, sinon on a des mois assez équilibrés. La moyenne mensuelle est de 5.752 mouvements, on peut ainsi comparer les mois en dessous de la moyenne par rapport à ceux qui sont au-dessus et ceux qui sont très forts. Comme je vous l'ai dit, il y a quatre mois plus forts que d'autres.

Si on regarde l'évolution du trafic mois à mois durant l'année 2005 et l'année 2006, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de grands écarts, cela reste assez stable. Il n'y a pas de phénomènes aberrants qui seraient constatés, les courbes peuvent se superposer.

Si on compare par rapport à l'évolution du trafic total en faisant une comparaison de courbes, même s'il peut y avoir un petit décalage qui tient à un événement particulier qui peut être lié à un problème climatique, dans l'ensemble il y a une assez bonne superposition.

Vous avez là trois courbes pour représenter les trois types de trafic : aéronefs, hélicoptères et ULM. Il y a évidemment une croissance très forte des ULM mais sur des chiffres très bas. Juste une remarque : on constate que le mois de décembre a été très faible au niveau des hélicoptères, mais je n'ai pas d'explication à cela.

Si on devait faire une conclusion, on pourrait dire qu'il y a une stabilité du trafic à deux années d'intervalle, il n'y a aucun

événement particulier qui indique une évolution sur l'aérodrome de Saint-Cyr en matière de croissance. On peut supposer que les années qui viendront seront à peu près stables.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Est-ce qu'on pourrait avoir une copie dans le prochain compte rendu ?

M. LE PRESIDENT.- Oui, bien sûr. Y a-t-il des questions ?
...Pas de question.

Est-ce qu'on peut avoir un complément venant du service de Navigation Aérienne ?

M. MICHAL (SNA).- Oui, bien sûr. M. NUTKOWICZ a expliqué qu'on avait noté un certain accroissement de ce qu'on appelle les "vols estimés".

Il faut savoir que les statistiques sont faites à partir des comptages faits par l'équipe de contrôle sur la base des mouvements constatés. L'aérodrome est ouvert du lever du soleil au coucher du soleil et les services de contrôle ne sont assurés que de 9 heures le matin à 20 heures 30 le soir.

Déjà en situation nominale, on a de toutes manières, un certain nombre de mouvements estimés qui correspondent à cette partie de mouvements effectués avant l'ouverture et après la fermeture du service de contrôle, plus particulièrement après en période d'été puisque les soirées peuvent être belles et on peut avoir une activité relativement soutenue. Cela correspond au chiffre de 11 % sur l'année 2005. De mémoire, il me semble que nous avons eu assez peu de journées de fermeture complète.

L'accroissement que l'on voit en 2006 est dû à l'introduction pour des raisons de manque d'effectifs de quelques journées où l'aérodrome a fonctionné sans contrôleur, en auto information, sous une procédure tout à fait réglementaire qui est utilisée sur beaucoup d'aérodromes en province qui suppose que les pilotes indiquent à la radio

leur position en l'air, ce qui permet aux autres aéronefs de savoir où se trouvent les autres avions dans le circuit ou à l'approche de l'aérodrome. Ce dispositif fonctionne correctement et il a dû être utilisé un certain nombre de journées à Saint-Cyr, une dizaine de journées sur l'année, ce qui explique la montée de ces mouvements estimés.

M. LE PRESIDENT.- Merci.

Y a-t-il des questions ?... Pas de question.

Je vous propose de passer au point suivant de l'ordre du jour

Bilan des contrôles :

M. LE PRESIDENT.- Sur les contrôles effectués par la gendarmerie et par la police aux frontières, est-ce qu'on peut avoir des informations. Est-ce que la gendarmerie de l'air est représentée ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Non, la gendarmerie n'est pas représentée, ce qui est normal puisque l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole est de la compétence de la PAF aussi bien pour la zone réservée que la zone accessible au public.

En ce qui concerne l'année 2006, les opérations de contrôle et de surveillance ciblées sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole ont été au nombre de 117.

Le nombre d'aéronefs contrôlés sur la plate-forme ayant fait l'objet d'un contrôle approfondi s'est élevé à 115.

Le nombre de procédures judiciaires d'infractions diligentées contre des pilotes commandants de bord en 2006 est de 12.

Et il y a eu 1 accident matériel dont la procédure a été diligentée par notre service en date du 5 juillet 2006.

J'ai également les chiffres pour les six premiers mois 2007, si cela vous intéresse ?

M. LE PRESIDENT.- Oui, bien sûr.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Du 1^{er} janvier au 30 juin 2007, opérations de contrôle et de surveillance sur la plate-forme de Saint-Cyr : 37.

Aéronefs ayant fait l'objet d'un contrôle approfondi : 51.

Nombre de procédures judiciaires d'infractions depuis le début de l'année 2007 : 6.

Et 2 procédures d'accident matériel, l'un du 14 mars 2007 et l'autre du 2 juin 2007.

Voilà le bilan des contrôles des procédures d'infraction et des procédures d'accident.

M. LE PRESIDENT.- Comment les procédures d'infraction se traduisent ? Il y a des transmissions au parquet, des mesures administratives ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Lors d'une procédure d'infraction, la procédure est établie en quatre exemplaires, l'original et la copie conforme sont destinés au procureur de la République qui donne suite ou non, un exemplaire de copie est envoyée à la DAC Nord pour que l'administration ait le loisir, si elle le souhaite, de faire passer le contrevenant devant le conseil de discipline idoine. Et le quatrième exemplaire est conservé en archives chez nous.

M. LE PRESIDENT.- Et c'est pour quel type d'infraction ? C'est cela qui est important finalement, c'est de se rendre compte de la nature des infractions.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Majoritairement à 80 %, ce sont des défauts de respect du non survol des agglomérations, mais je vous dis 12 infractions en 2006 et 6 pour les six premiers mois 2007.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- Cela veut dire une par mois.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Oui, alors que les opérations, vous pouvez vous en rendre compte, sont faites en nombre important. Cela veut dire que la majorité des pilotes respectent la réglementation et que les infractions existent mais elles sont marginales.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peut repérer les problèmes d'altitude ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Il faut des jumelles télémétriques dont nous ne sommes pas équipés. Quand, dans une procédure d'infraction, nous indiquons une hauteur à l'institution judiciaire comme les fonctionnaires au sol qui constatent l'infraction sont tous des pilotes, on indique une fourchette, c'est-à-dire qu'on indique que l'aéronef se trouve entre tant et tant de centaines de pieds ou tant de dizaine de pieds pour être sûr qu'on se trouve dans cette marge, vu qu'on ne peut pas l'étalonner avec un appareil qui fait foi.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que le parquet poursuit les infractions en question ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Majoritairement non.

M. LE PRESIDENT.- Pour qu'on puisse être poursuivi, qu'est-ce qu'il faut avoir fait ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. LE PRESIDENT.- C'est à la fois bien parce qu'il y a beaucoup de contrôles, ce qui est rassurant c'est qu'il y a peu d'infractions. Mais ce qui est un peu gênant, c'est qu'il n'y a pas beaucoup de poursuites. Comme il y a peu d'infractions, on peut se dire que ceux qui sont repérés mériteraient qu'on les poursuive.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Il est certain que la présence policière sur le terrain est parfois dissuasive.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Est-ce qu'il y a des récidivistes ? Est-ce que c'est toujours les mêmes qui font les mêmes bêtises ?

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Il y a quelques années je vous aurais dit oui parce qu'au cours des années 90 j'ai fréquemment verbalisé les mêmes pilotes. Et depuis quatre à cinq ans, je dirai non puisqu'à chaque fois ce sont plutôt des personnes différentes. Il y a encore un progrès de ce côté-là.

M. LE PRESIDENT.- Et sur le plan administratif, Monsieur ESPERON, qu'est-ce qu'il faut avoir fait pour se faire retirer sa licence de pilote ?

M. ESPERON (DGAC).- Je ne donnerai pas de mauvais exemples ! En ce qui concerne Saint-Cyr, de mémoire, il est vrai qu'on reçoit les rapports de la PAF. Lorsqu'il y a survol d'agglomération d'une manière générale, on s'aperçoit que c'est quand même souvent des trajectoires qui frôlent les périphéries d'agglomérations. On n'est pas trop sévère, on fait un rappel à l'ordre et on en tient compte en cas de récidive. A ma connaissance, il n'y a pas eu de récidiviste, donc on n'est pas allé plus loin. D'une manière générale, les pilotes sont informés par leur club ou leur association, de toutes les précautions qui peuvent être prises. D'une manière générale, les pilotes de Saint-Cyr sont très respectueux de la réglementation qui est omniprésente dans ce secteur. Les moyens de contrôle sont relativement importants, entre ceux de l'Aviation civile, de la PAF et de la GTA, les pilotes se savent bien contrôlés et on n'a pas affaire à des gens irresponsables.

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

Merci à vous, Commandant.

Point d'avancement de l'application de la Charte.

- . présentation générale**
- . bilan et programme d'équipement en silencieux**
- . application de l'art 8 (plages de moindre bruit)**
- . communication au public**

M. LE PRESIDENT.- Je vais demander à M. MENON, animateur du comité de suivi ou président ?

M. MENON (APEPV).- C'est à votre entière décision.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Président.

M. MENON (APEPV).- Je dois dire que je suis à cette place par hasard puisqu'en définitive cela date de la CCE de septembre 2002, cela fait presque un quinquennat. A l'époque, le Préfet avait constaté qu'il n'y avait toujours pas de charte. Et on a demandé qui était volontaire d'abord pour se mettre dans un groupe de travail et ensuite pour animer le groupe de travail. J'ai eu le tort à l'époque de lever la main. C'est pour cela que je suis là.

En fait, on a constitué ce groupe de travail qui, malgré quelques petits incidents de parcours, a réussi en début 2004 à rédiger cette charte en arrivant, malgré les problèmes qu'on a pu rencontrer, à mettre tout le monde d'accord sur un compromis qui est cette charte.

Cette charte a été approuvée en CCE en juillet 2004 et signée en décembre 2004.

Le comité de suivi a été constitué et composé des membres du groupe de travail. Et c'est pour cela que j'ai continué ma fonction d'animateur.

Comme nous l'avons présenté lors du bilan en juin de l'année dernière, nous avons décidé quelles actions étaient prioritaires par rapport aux différents articles de la Charte sur lesquels nous avons travaillé.

On a conclu que pour diminuer le bruit, il était d'abord préférable de s'occuper des bruits à la source, c'est pour cela que nous nous sommes occupés des silencieux. Cela n'a pas été une mince affaire parce qu'on partait du niveau zéro. M. CHOMA s'est effectivement énormément investi vis-à-vis des clubs et de l'administration pour constituer les dossiers. Et petit à petit, ces dossiers ont été constitués et on est arrivé l'année dernière, en juin 2006, à avoir un certain nombre de dossiers, des commandes prêtes à passer, des problèmes vis-à-vis de l'administration. Les premières commandes de silencieux n'ont pu être effectivement passées qu'en novembre 2006 pour 7 silencieux.

Voyant que cela n'allait pas assez vite, et parallèlement les riverains souhaitant aussi que l'on discute des fameuses plages de silence qu'on appelle aussi périodes de moindre nuisance de façon à ce que tout le monde soit d'accord au moins sur les termes, vous avez donné un coup de booster, tout le monde ne peut que vous en remercier, lors d'une réunion en janvier de cette année en mettant tout le monde au pied du mur, à savoir : il faut faire un effort supplémentaire pour équiper les avions de silencieux et il faut aussi regarder comment on peut se mettre d'accord entre riverains et usagers pour définir ces fameuses plages de silence.

Au niveau des silencieux, on va vous présenter le programme qui a été établi par les usagers. Il y a eu un gros travail de fait sur ce sujet-là dernièrement. Et la discussion a été assez "hard", si je puis dire, sur les problèmes de période de moindre nuisance ou périodes de silence parce qu'il est bien évident que chacun a sa clientèle. Les riverains bien sûr sont les personnes qui sont gênées par le bruit et les usagers veulent voler.

Et il y a aussi des règles qui sont déjà appliquées ailleurs. A Chavenay, il y a déjà des règles qui avaient déjà été mises dans la charte. Dans d'autres aérodromes, il y a aussi des règles. Donc certains disaient : pourquoi ne pas appliquer à l'aérodrome de Saint-Cyr ce qui est fait ailleurs.

En définitive, nous sommes arrivés à cet accord d'aujourd'hui et je crois que tout le monde peut en être énormément remercié. Pour ma part, je dirai que c'est grâce à l'investissement de M. le Secrétaire Général que nous sommes arrivés aujourd'hui à signer cet accord.

Je veux remercier, avant que nous présentions ce problème de silencieux qui sera commenté par MM. CHOMA et SOURISSE, tous les membres du comité de suivi. Chacun a apporté sa pierre. Il y a eu bien sûr des points de frottement, et c'est normal parce que chacun à ses impératifs, mais nous sommes arrivés in fine, tout comme nous étions arrivés à rédiger une charte, à avoir un accord sur cette fameuse période de silence et nous allons voir comment cela va évoluer.

Lors des futures réunions, nous verrons comment nous allons pouvoir mettre en place dans les plus brefs délais à la fois ce programme de silencieux et faire respecter ces périodes de moindre nuisance.

En ce qui concerne la communication, M. URLACHER en a parlé tout à l'heure, il a été l'un de ceux qui en ont aussi beaucoup parlé lors de nos dernières réunions, il faut effectivement communiquer parce que les riverains se posent des questions. Ils savent qu'il y a une charte mais ils n'en voient pas les effets.

Communiquer, maintenant qu'il y a un accord, qu'il y a un programme, nous allons pouvoir le faire. En application de l'article 10 de la Charte, nous préparerons ce communiqué puisqu'il est prévu que les communiqués du comité de suivi sont faits en comité suivi. Comme cela a été proposé lors de la dernière réunion du comité de suivi par un élu, il serait bien que ce communiqué du comité de suivi puisse être diffusé par le biais des bulletins municipaux. M. ESPERON avait aussi proposé que ce soit publié par les bulletins aéronautiques.

Nous pourrions voir par quels médias ce serait mieux de communiquer.

Je vais laisser la parole à M. CHOMA.

- bilan et programme d'équipement en silencieux

M. CHOMA (GUAS).- Nous avons communiqué à chacun le calendrier des équipements. Il est projeté ici. S'il y a des questions, je suis prêt à répondre.

Notre Secrétaire général, M. SOURISSE, qui vient d'arriver pourra compléter.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il des questions sur ce calendrier ?

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Il y en 4 de plus. J'aimerais savoir lesquels c'est.

M. CHOMA (GUAS).- Effectivement, on a fait le constat que les premiers silencieux livrés ont bien tenu leurs caractéristiques et même au-delà. Et les gens étaient enclins à mieux se décider et à mieux convaincre leur conseil d'administration à agir sur les commandes nouvelles.

M. LE PRESIDENT.- Parce que cela marche bien ?

M. CHOMA (GUAS).- Cela marche comme c'était prévu. J'ai eu l'occasion de rencontrer vendredi dernier le constructeur de ces silencieux qui m'a fait part de sa satisfaction à continuer de réaliser ces silencieux et donc nous sommes assurés d'un suivi de maintenance et de livraison.

M. LE PRESIDENT.- Où y en a-t-il 4 de plus par rapport à la dernière fois ?

M. SOURISSE (GUAS).- Il y a une réponse qui ne nous était pas parvenue d'un des aéroclubs, il me semble que c'était l'aéroclub Pierre TREBOD. Donc il y a deux avions en plus à équiper, les deux unités se sont ajoutées à la colonne de droite "silencieux projetés". Et il y avait aussi 2 avions déjà équipés qui figuraient dans la liste mais il n'avait pas de chiffre 1 en regard dans la colonne "silencieux montés". Ces deux unités ajoutées ont fait passer le chiffre de la colonne silencieux montés de 8 à 10 et, au total, on est passé de 30 à 34. Il ne s'agit pas d'un changement calculé, il s'agit simplement du fait que le document provisoire distribué le 21 juin a été relu, corrigé et complété par la réponse qui a été fournie un peu tardivement par un aéroclub.

M. LE PRESIDENT.- Comme on n'est pas pilote, on a du mal à suivre. Vous nous dites qu'on est passé de 6 à 10 pour les silencieux montés ?

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Il y avait sans doute une erreur d'addition dans le premier document. Ce qui a mis un petit trouble, ce sont les avions neufs montés de silencieux que vous mettez dans les silencieux montés, c'est tout à fait normal. C'est peut-être cela qui a amené à faire un calcul différent. On vous fait confiance. Le tout, c'est qu'il y en a encore plus.

M. SOURISSE (GUAS).- On a 10 avions qui sont susceptibles de tourner entre midi et 14 heures. Il est important que les gens sachent que ces avions existent et qu'ils n'imaginent pas que l'adoption d'une mesure aujourd'hui entraîne un silence complet de midi à 14 heures. C'est une question de clarification, même si autour de la table personne n'en a douté.

Il y a des silencieux qui ont été effectivement montés dans l'intervalle. On attendait pour juin le montage de certains silencieux, tout n'est pas terminé mais c'est en cours pour la première tranche qui avait été commandée en décembre et janvier.

M. MENON (APEPV).- Quand on regarde la colonne "monté" et "prévu", cela en fait 9 sur 2007. Pour savoir ceux qui pourront voler à fin 2007, il faut rajouter ceux qui sont déjà équipés. C'est par rapport à cela qu'on avait discuté depuis janvier.

M. LE PRESIDENT.- Au total, on a 40 avions ?

M. SOURISSE (GUAS).- Non, 34 avions.

M. LE PRESIDENT.- Il y en a 10 déjà montés mais dont 2 qui sont des avions déjà équipés...

M. SOURISSE (GUAS).- On a quelques lignes tout en bas qui correspondent à des avions qui sont la propriété d'aéroclubs et qui sont répertoriés ni dans la catégorie "silencieux montés" ni dans la catégorie "silencieux projetés" pour différentes raisons : il y en a qui ne sont pas basés à Saint-Cyr, notamment 2 avions de voltige qui ne sont pas basés à Saint-Cyr tout en appartenant à l'aéroclub AVA.

M. LE PRESIDENT.- On n'a pas les immatriculations pour Les Alcyons et pour Paul Tissandier. C'est important parce qu'il va falloir contrôler l'application de la Charte. M. ESPERON me disait que la PAF serait attentive.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- Oui, on ira faire des contrôles. Ceci dit, nous ne sommes pas en mesure de verbaliser, vu que ce n'est pas un arrêté préfectoral, on ne peut que constater et vous en faire part.

M. LE PRESIDENT.- Mais on le saura.

Cdt ROUSSEAU (PAF).- On fera remonter l'information.

M. LE PRESIDENT.- Il nous faut les immatriculations.

M. SOURISSE (GUAS).- Il n'y a pas de problème de principe, tous les avions sont nommément identifiés. Le Président des Alcyons et de Tissandier me communiqueront les immatriculations.

M. LE PRESIDENT.- Nous annexerons à la présente convention la liste avec les immatriculations.

Ceci étant dit, je regarde les signatures. Il va falloir que je fasse circuler le parapheur auprès des gens qui ne sont pas présents. La grande majorité de la commission a signé. C'est une procédure qui est adoptée. Cela étant, je note quand même en regardant de près des abstentions.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Qu'est-ce que cela veut dire ?

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce que cela veut dire, Monsieur BORSI ?

M. BORSI (ARA).- L'abstention veut dire qu'on n'a pas obtenu satisfaction sur ce que nous avons demandé, ce que vous aviez d'ailleurs noté dans le compte rendu de la dernière réunion. Tout en se félicitant de l'avancement des travaux, nous avons demandé d'avoir l'équivalence comme l'a rappelé M. MENON de ce qui se faisait à Chavenay, ce qui nous paraissait quelque chose d'équitable.

Je répète aussi que lorsque tous les avions seront équipés, on n'aura plus besoin de plages de silence. Notre demande étant liée directement aux plages de silence et n'ayant pas été satisfaite, on se permet de s'abstenir.

Cela n'empêche pas de remercier quand même ici les travaux qui ont été faits par la commission et par les membres du groupe de travail.

M. MENON (APEPV).- Si je puis me permettre d'intervenir, il y a quelque chose, Monsieur BORSI, que je ne comprends pas. On se connaît depuis des années, c'est même moi qui vous ai demandé il y a cinq ans de participer au groupe de travail alors que votre association n'était pas dans un état extraordinaire, excusez-moi de le dire, je parle franc, vous le savez, depuis longtemps.

Je regrette vraiment, après tout le travail qui a été fait, alors que M. le Maire de Saint-Cyr-l'Ecole a signé cet accord, que vous en soyez encore à ne pas le signer. Vraiment, je trouve cela navrant.

Que dire par rapport au comité de suivi ? Tous les membres du comité de suivi, à ma connaissance... Monsieur COCHET, vous n'avez pas signé non plus ?

M. COCHET (Saint-Cyr Rail Environnement).- Abstention également.

M. MENON (APEPV).- Cela correspond à quoi ? On sait bien, de toute façon, que vous n'avez pas signé la Charte. Je crois qu'il y a un problème de fond que l'on ne comprend pas. On ne comprend vraiment pas parce que lorsque les élus qui représentent la population en majorité ont signé, je ne comprends pas que vous n'ayez pas signé parce qu'on ne peut pas admettre de ne pas commencer quelque chose au prétexte qu'on considère qu'on ne peut pas avoir tout ce que l'on souhaiterait avoir.

Là, vraiment, je ne comprends pas. J'avoue franchement que pour moi, c'est une énorme déception. J'ai rappelé tout à l'heure que c'était un peu par hasard que j'avais été animateur du groupe de travail, je n'imaginai pas non plus, Monsieur BORSI, en vous demandant d'y participer compte tenu de votre grande connaissance du sujet, que nous en arriverions là aujourd'hui.

J'ai posé une question lors d'une des dernières réunions du comité de suivi, à savoir qui devait normalement présider ce fameux comité de suivi. A Chavenay, c'est le maire de Chavenay qui s'est beaucoup impliqué. J'ai dit que normalement cela devrait être un maire ou un adjoint au maire qui soit président de ce comité. Il est regrettable aussi que cela ne puisse être, à mon sens, je dis les choses telles que je les pense, un représentant de la mairie de Saint-Cyr parce que malheureusement entre les usagers et la mairie de Saint-Cyr il y a un autre contentieux qui est d'ordre urbanistique et qui a un peu gêné nos discussions.

M. LE PRESIDENT.- C'est autre chose.

M. MENON (APEPV).- C'est autre chose mais j'en parle parce que cela a souvent gêné le cours de nos discussions, donc je suis obligé d'en parler.

Aujourd'hui, compte tenu de la situation que je regrette et dont je me sens responsable, parce que quand on parle d'un accord, cela veut dire que tout le monde est d'accord, je ne continuerai donc pas au-delà du 17 septembre, date à laquelle M. le Secrétaire général m'a invité à une réunion avec une autre association de Plaisir, je ne continuerai

donc pas au-delà de cette date à être animateur du comité de suivi et je souhaiterais que ce soit un élu. Je pense que M. URLACHER a tout à fait le profil pour.

Voilà ce que j'avais à dire en réponse à ce que vous avez dit.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Je vous mets tout de suite à l'aise, je ne peux pas considérer qu'il y ait une commission qui ne soit pas en accord sur l'ensemble de ce qui a été présenté sur la Charte. Et puis, je sais qu'au départ on en avait parlé, je suis désolé, je crois avoir aussi d'autres missions mais je pense qu'il ne faut pas que vous partiez, il faut que cela s'arrange autrement.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur MENON, je pense qu'il serait vraiment souhaitable que vous continuiez votre mission. Je fais une interprétation toujours optimiste des choses. Je pense que la commission qui est la nôtre a finalement adopté un ajout à la Charte ou plus exactement une interprétation à un des articles de la Charte, et il faut s'y tenir.

Néanmoins, j'aurai l'occasion de rencontrer les associations en question. Je pense qu'il faut que vous veniez me voir avec votre bureau de manière qu'on approfondisse cette discussion. Je pense qu'il faut vraiment aller jusqu'au bout des choses.

Il faut être conscient aussi du fait, on le dit à nouveau, qu'on s'en sort dans ce genre d'affaire grâce à des compromis et grâce à des gestes qui sont faits les uns envers les autres.

Je pense que le risque que courent vos associations, effectivement, c'est de s'exclure d'elles-mêmes de la discussion finalement en refusant d'aller de l'avant.

Moi, ce que je retiens aujourd'hui, c'est l'engagement du Maire de Saint-Cyr et l'engagement des usagers. Et puis évidemment les autres engagements. C'est cela qui va nous permettre d'avancer et de mettre en oeuvre ce qui a été signé.

On met en plus un peu plus d'argent que prévu sur la table, cela ne peut qu'aider. Je parle du geste que fait le ministère de l'Environnement.

Vous avez parlé communication, Monsieur MENON, ce qui est tout à fait important et a déjà fait l'objet d'une discussion entre nous.

Je suis sollicité par les journalistes qui ont entendu dire qu'on signait un document et qui veulent que je leur en parle.

Est-ce que vous m'autorisez à leur en parler ou est-ce que vous préférez que ce soit le comité de suivi qui prenne en charge cette communication ? Je vous avoue que je ne serai nullement froissé d'en réserver le monopole au comité de suivi. Je voulais votre sentiment général parce que je crois qu'il faut qu'on soit extrêmement prudent aussi et bien organisé dans la communication que nous faisons, que ce soit une communication officielle au sens qu'elle représenterait l'émanation de la commission.

M. MENON (APEPV).- Je ne veux pas paraître non plus trop rigoriste mais la charte dit dans son article 10 : "à rédiger ensemble les textes (communiqués) nécessaires à l'information du public ou des médias sur les travaux menés et les résultats obtenus par l'application de la présente charte". On a la réponse dans la Charte.

Par contre, il faut que nous le fassions rapidement au niveau du comité. Je pense que, compte tenu de ce qui s'est passé aujourd'hui, il faut que, dès la semaine prochaine, nous puissions nous réunir pour établir ce communiqué, de façon à ne pas traîner. Sinon les gens ne comprendraient pas non plus. Il faut vraiment qu'on rédige ce communiqué extrêmement vite et que vous soyez vous-même le porteur, Monsieur le Secrétaire général, de ce communiqué, si vous en êtes d'accord.

Mme SOLECKI (St-Cyr-l'Ecole).- J'ai un souhait : que M. le Secrétaire général participe exceptionnellement peut-être à cette réunion.

M. MENON (APEPV).- M. le Secrétaire général peut participer à toutes les réunions.

M. LE PRESIDENT.- J'ai une petite information : le Secrétaire général prend ses vacances à compter de lundi prochain et sera là au mois d'août au moment où le préfet lui-même prendra ses propres congés. Mais on peut très bien imaginer qu'il y ait un communiqué qui soit... on va encore vous mettre à contribution, Monsieur MENON, mais est-ce qu'il ne peut pas y avoir un communiqué rédigé et envoyé par mail aux principales parties prenantes, je pense en particulier aux usagers ?

M. MENON (APEPV).- Je vais répondre favorablement à ce que vous demandiez au départ. Je pense qu'ici, autour de cette table, il y a la majorité des membres du comité de suivi, on peut donc se mettre d'accord sur un communiqué extrêmement rapide.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Le problème de timing est le même pour nous tous. Je vous imite, moi aussi, lundi je ne serai plus là. Cela va être difficile de nous joindre et c'est difficile de ne pas communiquer immédiatement.

Je crois qu'il faut que l'un prépare tout de suite un communiqué et le montre aux autres, mais extrêmement rapidement, le mail sert à cela. Je crois que toute façon on est condamné à ce que lundi un communiqué soit présenté, avec la présence ou pas de personnes, mais c'est obligatoire parce que sans cela, la communication va commencer à se déliter à droite et à gauche. Ce serait très bien que la préfecture ait un communiqué, qu'il soit étudié par vous et par les personnes présentes, oui, mais je pense que c'est absolument nécessaire.

M. MENON (APEPV).- Pendant que vous parliez, effectivement je pensais comme vous qu'il fallait aller encore plus vite. En définitive, nous sommes en majorité ici au comité de suivi. Le comité de suivi est l'émanation de la CCE, nous sommes la CCE. Il me semble qu'en cinq ou dix minutes on peut se mettre d'accord sur le type de communiqué qui peut être publié à l'issue de la réunion.

M. SOURISSE (GUAS).- Le GUAS voudrait s'exprimer sur le point précédent qui me paraît être un point majeur : la constatation

que deux associations membres de la CCE et qui plus est membres du comité du suivi ne veulent pas signer le présent accord.

Nous avons exprimé très clairement le fait que cet accord qui consiste en un engagement fort des usagers essentiellement, ce sont les usagers qui s'engagent, devait avoir pour contrepartie l'acceptation des associations et des communes concernées.

Nous demandons, s'il vous plaît, quelques minutes de suspension de séance pour pouvoir nous concerter sur l'attitude qu'il convient d'avoir face à ce fait qui n'était pas prévu.

M. LE PRESIDENT.- Je veux bien. Cela étant dit, les collectivités ont signé et nous sommes en majorité. Je ne suis pas sûr que dans le fonctionnement de la commission, comme dans d'autres instances bien connues, il faille l'unanimité.

M. SOURISSE (GUAS).- Permettez-nous de nous réunir pour en parler ?

M. LE PRESIDENT.- Réunissez-vous quelques minutes. On fait une petite suspension de séance.

(la séance est suspendue quelques minutes)

M. LE PRESIDENT.- Nous reprenons la séance.

Je vais donner la parole à M. CHOMA ou à M. SOURISSE.

M. CHOMA (GUAS).- Merci, Monsieur le Secrétaire général, merci à tous de ces quelques instants de suspension, mais il est vrai que nous ne nous attendions pas à ces deux défections.

J'ai signé, je maintiens ma signature, bien qu'étant fort fâché que nous ne soyons pas plus cohérents dans notre comité de suivi avec la présence des deux associations qui sont plutôt antagonistes et qui nous ont parfois gênés dans la progression de nos démarches.

Voilà, en deux mots.

Je suis un peu courroucé quelque part quand même.

M. LE PRESIDENT.- Je voulais vous remercier, Monsieur CHOMA, de ce geste très responsable et croyez bien que M. ESPERON et moi-même avons cela tout à fait en tête.

Nous sommes dans la conviction qu'on va progresser dans le sens du dialogue que nous avons toujours eu les uns avec les autres.

Je voudrais au passage quand même dire que je regrette très profondément en effet que toutes les associations ne signent pas, même si certaines ont signé, d'autres ne l'ont pas fait.

Je remercie les élus de leur sens des responsabilités parce qu'ils ont signé. Et je rappelle qu'ils représentent aussi, et même avant tout, les riverains puisqu'ils sont démocratiquement élus par le peuple.

Je crains que ce refus de signature de la part de certains ne favorise pas l'avancée de leur position dans l'avenir.

Je crois que, quand on gère, comme nous le faisons tous, une communauté puisque nous constituons les uns et les autres une communauté - ce n'est pas un pacs ou un mariage, c'est une communauté parfois involontaire, on n'est pas tous pilotes, on n'est pas tous habitants des communes avoisinantes, on n'est pas tous techniciens de l'aéronautique, mais on est tous là pour faire avancer les choses - dans cette communauté, il y a des règles du jeu. Les règles du jeu, c'est l'esprit de dialogue et de compromis.

Je trouve que chez certains, il y a un déficit de cet esprit de dialogue et de compromis. Je le dis très nettement et comme je le pense.

Ceci étant dit, voilà donc le texte du communiqué de presse qui pourrait être publié avec l'aval de la Commission Consultative de l'Environnement.

Je le lis, Monsieur MENON, ou vous le faites vous-même. Puisque j'ai votre document sous le nez, je vais le faire mais c'est votre plume.

M. MENON (APEPV).- Vous l'amendez si vous le voulez.

M. LE PRESIDENT.- *"Au cours de sa réunion du 5 juillet 2007, à Versailles, la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole a pris acte de la signature par les usagers et les riverains représentés par les élus et les associations de l'accord de mise en oeuvre de l'article 8 de la Charte des relations et de respect mutuel entre les usagers et les riverains de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, protocole rédigé par le comité de suivi de la Charte".*

A ce préambule serait joint le protocole lui-même.

Voilà, ce qu'on vous propose, sachant qu'il faudrait, comme le suggérait Monsieur le Maire adjoint de Fontenay-le-Fleury, qu'on puisse faire passer cela rapidement.

Peut-être aussi qu'il faudra aussi, Monsieur MENON, expliquer de vive voix aux journalistes les conséquences parce que le texte, plus le tableau, n'est pas forcément d'une expression limpide pour les non connaisseurs.

Je serais assez partisan que vous puissiez répondre au questionnement de vive voix des journalistes. Est-ce que cela vous convient ou pas ?

M. MENON (APEPV).- Oui, ce n'est pas du tout un problème de répondre à leurs questions. Ce qui est souhaitable, c'est qu'il n'y ait pas de désordre par derrière et je compte sur les représentants de l'Etat pour faire en sorte qu'il n'y ait de voix divergentes qui s'élèvent et que la démocratie joue son rôle.

M. LE PRESIDENT.- Effectivement. Je vous propose cela. Je peux aussi le faire mais je me demande si ce n'est pas mieux que ce soit le Président du comité de suivi qui le fasse. C'est une question que je me pose.

Je vais donner le communiqué de presse. Je peux expliquer de quoi il s'agit et puis je peux aussi peut-être, si vous le permettez, renvoyer vers vous.

M. MENON (APEPV).- D'accord.

M. LE PRESIDENT.- Je pense que ce serait la meilleure formule.

M. MENON (APEPV).- Si on doit rencontrer des représentants de la presse, il serait logique que...

M. LE PRESIDENT.- Cela va se passer par téléphone.

M. MENON (APEPV).- J'y vais si j'ai l'aval de la Commission en ce qui concerne la confiance qu'on peut m'accorder pour être la voix de la Commission.

M. LE PRESIDENT.- Je considère qu'il n'y a pas de question, vous êtes totalement légitime à ce que votre voix soit celle de la Commission puisque c'est de vous qu'émane la proposition. C'est très clair aussi, puisque j'ai été sollicité, je vous propose de faire passer ce texte, expliquer ce dont il s'agit, mais moi-même d'ailleurs en premier, je suis tout à fait demandeur que le Président de la Commission de suivi s'exprime et soit interrogé par les journalistes parce que je ne veux pas non plus donner le sentiment d'être le Deus ex machina – j'enlève le Deus ! – qui a inventé un machin et qui le vend aux journalistes. Je veux qu'on comprenne bien que c'est le fruit d'une démarche longue que vous avez animée.

Quand je dis "vous", il se trouve que c'est vous, comme vous le dites, vous y êtes "par hasard", donc c'est vous et c'est à vous que ces questionnements vont arriver. Ce n'est pas pour exhiber M. MENON, c'est pour mettre la lumière sur le Président du Comité de suivi et sur les travaux qui ont été collectivement réalisés au sein de la commission et du comité de suivi.

M. MENON (APEPV).- J'entends bien. Par contre, je n'ai pas effectivement le même poids que l'Etat et je ne veux pas, ce que j'avais déjà rappelé lors de la réunion du 21 juin, de "coups de poignard dans le dos". Je souhaite que les gens ici qui se sont abstenus de signature disent très clairement devant la commission que s'il y a des articles qui

paraissent dans la presse et qui traduisent le texte que nous venons de lire avec des commentaires qui traduisent la vérité de notre travail, il n'y ait pas d'autres articles qui paraissent et qui disent qu'en fait nous ne sommes pas d'accord et que nous sommes contre etc. Parce que ça, c'est la mort de tout le travail que nous avons fait depuis cinq ans sur l'aérodrome. Et même s'il y a des choses qui ne sont pas encore là, demain il faudra regarder ce qu'il y aura encore à faire. On a fait un pas en écrivant la charte qui a été signée, on fait un autre pas avec le protocole, et on continuera à monter. Mais s'il y en a qui enlève la cale pour que tout dégringole, je suis navré mais ça, cela ne peut pas marcher.

Je veux donc l'engagement des gens qui se sont abstenus qu'ils n'iront pas dans notre dos casser la baraque, pour employer un terme trivial.

M. BORSI (ARA).- Très brièvement, et un peu en réponse à M. CHOMA et à M. SOURISSE que je respecte, vous avez parlé de compromis et de concessions, nous, nous disons que cet accord nous a été imposé, aucune des formulations que nous avons exprimées n'a été retenue, ni prise en considération. C'est la raison de notre abstention. J'ajoute que cela n'a pas été fait en mon nom propre, je ne parle pas pour M. COCHET, mais en ce qui me concerne, j'ai pris l'avis des membres de notre association mais aussi d'autres associations de riverains autour de l'aérodrome. Je ne parle pas en mon nom propre. C'est un point de vue qui est exprimé de la part des riverains.

Ceci dit, bien évidemment, nous voulons continuer à travailler courtoisement avec les usagers et correctement, comme l'exprime M. MENON, et ne pas aller dire derrière aux journalistes le contraire de ce qui pourrait être dit. Ce n'est pas dans nos intentions.

La réponse ici est donnée.

M. LE PRESIDENT.- Je traduis que vous vous êtes abstenu, ce qui vous conduit à vous abstenir de communiquer autour de ce projet.

M. BORSI (ARA).- Absolument, et je dirai de communiquer d'une manière contraire. Cela dit, on peut croire que M. MENON va

s'exprimer ce qui existe réellement. En l'occurrence, il ne pourra pas dire qu'on a signé l'accord, si on n'a pas signé, c'est ce que je veux dire.

Mais il n'y a pas de raison de ne pas refléter ce qui s'est passé et les résultats de la commission.

De toute façon, il y a une chose qui m'étonne, c'est que la Commission Consultative de l'Environnement va faire un communiqué, pourquoi ne pas attendre la sortie du communiqué avant de faire une déclaration à la presse ?

M. LE PRESIDENT.- Mais parce que, Monsieur BORSI, le communiqué, on vient de le faire, je l'ai lu. Et d'autre part, vous savez que la presse n'attend pas. Il ne faut jamais, quand les journalistes vous sollicitent, ne rien dire.

M. BORSI (ARA).- C'est ce que j'ai fait.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez bien fait de ne rien dire, mais moi qui exprime quelque part la cohérence des travaux de la Commission...

M. BORSI (ARA).- J'ai été interrogé et j'ai dit qu'on ne pouvait pas donner d'information avant le compte rendu officiel de la CCE.

M. LE PRESIDENT.- La Commission est présidée par le Préfet ou son représentant, c'est-à-dire en l'occurrence par moi. Je suis sollicité, donc je vais expliquer ce qui s'est passé. Et on donnera ce document, ce qui permettra aux journalistes d'avoir quelque chose à se mettre sous la dent, il faut toujours leur donner un papier. Et deuxièmement, je vais indiquer que le Président du Comité de suivi est tout à fait à leur disposition pour expliciter les dispositions qui sont prises.

Mais c'est moi et lui qui exprimons ce qui s'est passé et la teneur de cet accord.

M. BORSI (ARA).- Je vous donne notre assurance, en ce qui me concerne en tout cas, qu'aucune information ne sera transmise à la presse à l'insu des autres membres du groupe de travail. Je veux rassurer aussi les usagers à ce niveau-là. Il est bien évident qu'en ce qui me concerne je souhaite un certain esprit de cohésion avec les membres de la Commission.

M. LE PRESIDENT.- C'est bien et je vous en remercie, Monsieur BORSI.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- L'essentiel a été dit, j'ai la même réponse à faire. Egalement vous avez l'assurance que nous n'irons pas dire n'importe quoi aux journalistes.

Simplement je voudrais revenir en arrière, bien que ce soit trop tard, et dire pourquoi il a manqué de peu qu'on soit d'accord.

Je n'ai rien aujourd'hui concernant les hélicoptères, M. URLACHER en a parlé, c'est un élément très important dans notre quartier puisque nous sommes sous les hélicoptères. On n'a pas eu d'éléments qu'on attendait aujourd'hui qui était dans l'ordre du jour.

Et puis pour une heure, alors que le Conseil National du Bruit nous dit minimum trois heures, on en a obtenu deux avec beaucoup de difficulté. Quand j'ai expliqué cela à mon Conseil d'administration, il m'a dit : non. Voilà, la réponse.

M. LE PRESIDENT.- Je comprends bien qu'il puisse y avoir des raisons pour lesquelles on ne veut pas, mais vous dites "avec beaucoup de difficulté". Je voudrais quand même mettre l'accent sur la bonne volonté des uns et des autres. Quand je vois un plan d'équipement aussi complet et l'acceptation par les usagers que, pour aller jusqu'au bout de ce plan d'équipement, on se coupe le bras pendant deux heures, même si ce n'est que deux heures, je dis chapeau ! Je voudrais que, dans toutes les négociations, tout le monde ait le même comportement.

Je le dis comme je le pense. On pourrait avoir des usagers qui ne veulent rien entendre du tout. On serait obligé de faire je ne sais pas

quoi, y compris de prendre des arrêtés ministériels et, quand on prend un arrêté ministériel, on ne sait jamais ce qui nous tombe dessus. Et quand je dis cela, c'est pour les usagers comme pour tout le monde. On est entre nous, on essaie de maîtriser notre avenir, allons jusqu'au bout. Ne nous en remettons pas à des autorités supérieures. Si je pensais l'inverse de ce que je viens de dire, je ne serais pas dans la préfecturale mais dans les ministères.

Il y a eu vraiment un effort, je le redis, c'est important. Je voudrais que tout le monde de l'autre côté de la barrière, si j'ose m'exprimer ainsi, ait le même sens du compromis. Il y a des objectifs et dans une négociation on n'arrive pas à 100 % de ses objectifs, ou alors il n'y a pas de négociation.

M. SOURISSE (GUAS).- Je voulais faire un point très clair, pour M. COCHET et pour tout le monde : l'accord d'aujourd'hui ne mentionne pas les hélicoptères et, pour autant, il ne dit pas non plus qu'on ne va plus parler de la question des hélicoptères pendant trois ans.

A mes yeux, la question maintenant des hélicoptères et le travail sur les circuits basse hauteur des hélicoptères etc. passent au top des priorités puisqu'on a maintenant traité pour un certain temps la question des silencieux.

La question de l'équipement en silencieux des hélicoptères n'existant pas faute d'offre constructeur, les deux sujets sont totalement indépendants.

Encore une fois, Monsieur COCHET, le groupement des usagers met, ce sera naturellement décidé en comité de suivi, la question hélicoptère encore plus au sommet de la pile des priorités du travail à faire pour diminuer les nuisances vis-à-vis des riverains.

Et cet accord, s'il ne mentionne pas les hélicoptères, ne remet en cause en rien notre engagement à travailler avec vous sur la réduction des nuisances hélicoptères. Il faut en être bien conscient et que tout le monde le sache. Il s'agit plus de se reprendre un rendez-vous dans trois ans, Monsieur COCHET, on continue à travailler sur les autres questions, notamment celle des hélicoptères.

M. MENON (APEPV).- Pour rebondir, il faut bien lire que dans l'accord on parle d'aéronefs. Cela veut dire qu'on n'a pas de solution silencieux aujourd'hui pour les hélicoptères basés. La société Hélio-oxygène, qui exploite et qui a toujours été contre toute période de moindre bruit, est obligée par l'accord de ne pas voler pendant ces deux heures et elle n'a aucune solution pour voler puisqu'il n'existe pas de silencieux. On impose à cette société...sont-ils là aujourd'hui pour discuter ? Je suis navré mais, c'est pour cela que je préférerais que ce soit un élu qui préside ce comité, effectivement je suis représentant des riverains, mais j'essaie quand même de faire un peu la part des choses justement. C'est comme cela que nous avançons, excusez-moi, Monsieur COCHET.

M. COCHET.- Je vous remercie du rôle que vous avez tenu.

M. LE PRESIDENT.- C'est important ce que vient de dire M. MENON. C'était la précision que voulait apporter M. ESPERON. Je me souviens que, lors de notre précédente rencontre, la question avait été explicitement posée et on a répondu que le texte faisait en effet référence aux aéronefs. Cela veut dire quand même - c'est la raison pour laquelle, si vous me le permettez, votre explication de vote me semble un peu limitée - que les hélicoptères sont concernés.

On vient de dire plus haut qu'on ne savait pas pour l'instant mettre des silencieux sur les hélicoptères. On ne peut pas dire qu'on a laissé de côté le problème des hélicoptères, ils sont directement concernés.

C'est très important et cela montre qu'il faut vraiment aller jusqu'au bout des raisonnements et dans cet esprit de compromis qui doit tous nous animer.

M. JOUIS (UFH).- Sur l'esprit des hélicoptéristes, il ne faut pas préjuger de la campagne de test sur la possibilité de monter un silencieux sur un hélicoptère. On ne l'a pas encore fait, donc je ne connais pas encore la réponse. On est volontaire pour le tester. Ensuite, au vu des résultats, on verra si c'est possible ou non, si la réduction de bruit est significative ou non et ensuite on pourra prendre position. Mais

à ce stade, on est animé par cette volonté, ne préjugez pas des résultats de cette campagne de test.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- C'est déjà cela, c'est la méthode des petits pas.

M. JOUIS (UFH).- Et les petits ruisseaux font les grandes rivières, donc on va avancer avec vous.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Notre problème pourrait être vite réglé avec les hélicoptères, il l'a été par le passé. Comment se fait-il qu'on ne peut pas faire aujourd'hui ce qui se faisait il y a trente ans ? C'est là qu'on devrait avoir une réponse. Il est vite réglé, sans parler des silencieux. C'est la réponse qu'on attend.

M. MENON (APEPV).- C'est la réponse d'Aéroports de Paris qu'on attend.

M. LE PRESIDENT.- On en arrive au point suivant de l'ordre du jour. En tout cas, je voulais à nouveau remercier tout le monde de ce dialogue. Je remercie un peu moins ceux qui n'ont pas signé, ils le comprennent. Mais je voudrais vraiment remercier les uns et les autres de ce dialogue et d'avoir pris le temps de le construire.

Hélicoptères : possibilité de modifier le point de départ.

M. LE PRESIDENT.- Vous voyez, Monsieur COCHET, on est en plein dans votre préoccupation. On ne fait que parler hélicoptères dans cette réunion ! Vous me direz qu'il ne suffit pas d'en parler mais qu'il faut trouver des solutions. On va voir si on peut en trouver.

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- - A votre demande, des études ont été faites par Aéroports de Paris et bien évidemment c'est un sujet qui concerne directement aussi la DGAC.

Trois hypothèses ont été formulées :

- 1) Création d'une zone d'atterrissage et décollage (FATO) au sud des pistes et à l'ouest de la tour de contrôle. Cette solution pose de gros problèmes de réalisation.
- 2) Utilisation des pistes comme actuellement.
- 3) Création d'une FATO au nord des pistes. Cette hypothèse a été travaillée et vue avec le service de navigation aérienne (SNA RP); cette solution apparaît optimale.

Je vais laisser la parole à M Cyrille MICHAL, responsable du SNA RP, qui va vous expliquer plus techniquement les avantages de cette solution."

M. LE PRESIDENT.- Le nord, c'est où exactement ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- La FATO serait au nord de la piste nord.

M. MICHAL (SNA).- Je veux bien ajouter quelques mots pour préciser le point de vue des services de contrôle mais, encore une fois, nous avons été amenés à donner notre préférence sur une solution uniquement sur l'aspect circulation aérienne.

Notre souhait était d'avoir une zone de poser et de départ des hélicoptères de façon à ne pas avoir à utiliser les pistes parce que gérer en simultané les avions et les hélicoptères nous pose d'énormes problèmes, en particulier de turbulence.

Cela permettrait de maintenir notre capacité de piste pour les avions.

Cela permettrait également de satisfaire les usagers hélicoptères parce qu'ils n'ont pas à s'intégrer au trafic avions.

Cette solution de disposer cette bande au nord permet en fait de faire tourner les hélicoptères au niveau des circuits avions, le circuit

de piste avions est au nord, de les poser sur cette bande hélicoptère et ensuite de les amener en translation – un hélicoptère ne dispose pas de roues de trains d'atterrissage, l'hélicoptère se déplace au ras du sol, c'est ce qu'on appelle l'effet de sol, c'est l'équivalent d'un roulage pour un avion - pour lui faire traverser les pistes et l'amener vers son point de stationnement.

Cette solution a été privilégiée par rapport à la solution d'une aire de décollage et d'atterrissage au sud, parce que dans cette hypothèse, cela amène les hélicoptères en vol à croiser le trafic avions à destination des pistes. Ce qui est beaucoup plus difficile à gérer. Il est beaucoup plus facile d'avoir la main sur un hélicoptère au sol que de l'amener à croiser des trajectoires.

L'autre solution qui serait éventuellement envisageable amènerait des restrictions à la fois sur les vols hélicoptères et sur les vols à vue.

Ensuite, il faut que sur cette proposition soit étudiée par l'exploitant de l'aérodrome la validité des dégagements qui sera soumise à la DAC Nord pour homologation.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Cette zone jaune que j'aperçois ici, c'est la zone d'où partent les hélicoptères pour évoluer où précisément ? Parce qu'actuellement ils prennent la piste verte au nord, ils passent devant les habitations, ils prennent la corne qui est le cheminement des avions actuellement. Donc ils ne le prendraient plus ?

M. LE PRESIDENT.- J'avoue qu'on a du mal à suivre très sincèrement. Comment cela se passerait ?

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Faites-nous le circuit d'un hélicoptère type qu'on puisse comprendre.

M. LE PRESIDENT.- Qui peut nous expliquer quel serait le cheminement des hélicoptères ? En clair, ils passeraient au-dessus ou pas des habitations ?

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- J'avais fait sur un plan de la ville qui est très clair ce qu'on avait obtenu en 1974 et qui avait donné satisfaction. Est-ce que cela correspond à cela ? Je sais que cela pose problème aux pilotes d'avion parce qu'il coupait les pistes.

(M. COCHET montre un schéma à M. ESPERON)

M. LE PRESIDENT.- La question est de savoir si cette nouvelle zone en jaune permet ou pas de travailler en bonne sécurité et en bonne intelligence avec les autres types de trafic et si cela permet ou pas d'atténuer les nuisances par rapport aux habitations. J'avoue que je n'ai pas bien compris parce que je ne sais pas quel est le circuit actuel des hélicoptères et je ne sais pas quel sera le circuit demain des hélicoptères.

M. MICHAL (SNA).- Aujourd'hui, le seul circuit publié qui existe à Saint-Cyr est le circuit des avions qui est aujourd'hui utilisé par les hélicoptères.

Au stade de cette étude qui est réalisée par l'exploitant de l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome n'a fait que définir la zone d'aboutissement.

Maintenant, à partir du moment où cette décision qui consiste à la mettre au nord est définie et maintenant que l'on sait où se trouve cette zone, on pourra travailler, en concertation très certainement avec les riverains et les usagers, sur la définition d'un tour de piste qui peut éventuellement être différent de celui des avions en fonction des contraintes de circulation aérienne.

Aujourd'hui, le seul circuit publié sur la documentation aérienne qui fait foi est le circuit avions qui doit être emprunté par tous les aéronefs. Je n'ai pas d'autre circuit défini.

Demain, si j'imaginais un autre circuit, il faudrait vérifier qu'il est réglementaire et qu'il obtienne l'approbation de la Direction de l'Aviation Civile Nord pour être publié.

Nous pouvons entamer dès à présent, dès que la position de cette aire d'arrivée et de décollage sera précisée, les discussions pour les circuits hélicoptères qui bien évidemment ne sont pas contraints et ont d'autres possibilités manoeuvrières que les avions.

Mais aujourd'hui, on n'en est pas là puisqu'il fallait déjà savoir où l'on mettait cette zone.

M. MENON (APEPV).- Il s'agit bien de l'aérodrome de Saint-Cyr, c'est le rôle du comité de suivi. Est-ce qu'il vous faut un écrit du comité de suivi pour engager officiellement quelque chose ? Comment cela se passe-t-il ?

M. MICHAL (SNA).- Aujourd'hui l'exploitant de l'aérodrome, Aéroports de Paris, a pris contact avec nous pour nous indiquer la position de cet aire d'hélicoptère. Je crois que chaque fois que nous avons eu à modifier des dispositifs de circulation aérienne sur les aérodromes dont nous avons la charge, nous avons impliqué à la fois les usagers et les riverains. Vous serez sollicités. Mais si vous souhaitez nous écrire pour nous rappeler de ne pas vous oublier, vous pouvez le faire bien volontiers.

M. MENON (APEPV).- Si on met ce sujet-là à l'ordre du jour de notre prochaine réunion, on peut vous inviter.

M. MICHAL (SNA).- Nous apprécierons particulièrement d'être invités parce que je pense qu'à Saint-Cyr le service de contrôle a été un peu moins invité que sur les autres aérodromes.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Nous avons essayé de dissocier l'accord que vous avez signé tout à l'heure et cela, mais pour les riverains, ils n'arrivent pas à le dissocier. Les hélicoptères actuellement, c'est le problème n°1. [Les](#) problèmes sont liés.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Monsieur COCHET, est-ce que la recherche qui vient d'être exprimée, je ne suis pas technicien, vous convient ?

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Oui, absolument.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Donc il faut en sortir le plus rapidement possible, si on peut.

M. LE PRESIDENT.- On voit qu'il y a une proposition sur la table. Je pense que ce serait d'ailleurs bien imprudent que de demander à la Commission de statuer. La Commission prend acte et demande à la fois à Aéroports de Paris de poursuivre l'étude en liaison étroite avec la DAC et puis les usagers, mais il y a aussi le comité de suivi et donc ce serait bien, Monsieur MENON, comme vous l'avez vous-même suggéré, que le comité de suivi mette cela à l'ordre du jour d'une prochaine réunion et que le service de Navigation Aérienne puisse être invité à présenter plus en détails cette proposition.

Je suis sensible à ce que disent les associations et le Maire de Fontenay-le-Fleury, à savoir que sur le sujet des hélicoptères on a du pain sur la planche et que ce sujet est sur le haut de la pile.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Précisément, il s'agit de deux hélicoptères basés à Saint-Cyr, je ne parle pas des autres. On a toujours tendance à tout mélanger, ce sont deux choses très différentes.

M. LE PRESIDENT.- Et les autres, on s'en occupe aussi, on en a parlé et il y a des rencontres qui ont lieu pour améliorer les cheminements.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- J'ai une question à M. COCHET. Après toutes ces réponses qu'on vous a apportées maintenant, est-ce que vous êtes apte à donner...

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Ce n'est pas moi qui prend la décision seul.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- ... pas aujourd'hui.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- Bien que ce soit deux choses différentes, on n'arrive pas à les dissocier. Les hélicoptères étant plus bruyants, on n'a que deux heures de gain par rapport au passé. Si on les éloigne, le problème est réglé.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- C'est dommage que nous ayons abordé ce thème si tard.

M. COCHET (Saint-Cyr Rail).- C'est ce que j'ai dit.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de passer au point suivant qui est celui du plan d'exposition au bruit.

Préparation du nouveau PEB.

M. RIOU (DAC Nord).- Je vais vous faire un point sur l'état de la procédure de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome.

Vous avez tous déjà vu la première partie du tableau qui est la partie procédure. Je vous l'avais décrite il y a un an ou deux, la procédure n'a pas bougé.

Il s'agit bien d'une révision, et c'est toujours le décret de 2002.

Le champ d'application du Plan d'Exposition au Bruit, c'est le point important :

Le but de cette révision est la mise à jour du Plan d'Exposition au Bruit puisque le trafic est différent de ce qu'il était en 1984 et c'est aussi de mettre en application l'arrêté de 2002. Auparavant, le Plan d'Exposition au Bruit qui est actif aujourd'hui est en indice psophique et il est caractérisé par deux périodes : la période jour entre 6h00 et 22h00 où un avion jour est égal à un avion dans la modélisation et la période nuit entre 22h00 et 6h00 où un avion nuit est égal à 10 avions jour dans la modélisation.

Désormais, c'est l'indice Lden qui va s'appliquer. Cet indice est recommandé par le Parlement Européen, article 5 de la directive 2002/49, et il a été adopté pour les autres modes de transport

principalement dans le cadre de la carte stratégique du bruit : pour le bruit ferroviaire et le bruit routier.

Sa principale particularité, c'est l'introduction d'une période soir. On a toujours la période jour entre 6h00 et 18h00 où un avion jour est toujours modélisé en tant qu'un avion. La nouvelle période soir entre 18h00 et 22h00 où un avion soir est égal à 3,16 avions jour. Pourquoi 3,16 ? C'est 5 EPNdB qui font un facteur de 3,16. Et enfin la période nuit entre 22h00 et 6h00 où un avion nuit est égal à 10 avions jour.

Qu'est-ce qu'un Plan d'Exposition au Bruit ?

C'est un document graphique au 1/25.000ème + un rapport de présentation qui délimite :

- . une zone A dont la courbe extérieure est de valeur Lden 70 ;
- . une zone B dont la courbe extérieure sera à choisir, lors de la première CCE qui aura à statuer sur l'avant-projet de PEB, entre quatre courbes : la courbe Lden 65, 64, 63 ou 62. La 65 sera la plus à l'intérieur et la 62 la plus à l'extérieur. Cette zone qui est comprise entre la courbe extérieure de la zone A et la courbe extérieure de la zone B correspond donc à la zone B.
- . une zone C qui sera définie au cours de la même CCE, la valeur sera à choisir entre le Lden 57, 56 ou 55.
- . par ailleurs, le texte a prévu une zone D qui est facultative pour ce type d'aérodrome, mais obligatoire pour les dix plus grosses plates-formes françaises, dont l'indice Lden de la courbe extérieure est égal à 50. Il sera loisible au Préfet de vous proposer éventuellement cette zone qui sera retenue ou pas en fin de procédure.

La procédure :

- . Il y a une mise à l'étude initiée par le préfet. Cela a été fait.
- . le relevé des trajectoires concernées par le PEB ;
- . le relevé des mouvements de l'année n-1 par type d'avion et par trajectoire. En effet, pour faire les cartes stratégiques de bruit, il faut disposer du trafic de l'année n-1. Comme nous avons commencé cette étude dans le deuxième semestre 2006, elle est basée sur le trafic réel de l'année 2005, mais elle pourra être mise à jour par la suite en trafic réel de l'année 2006. En fait, on ne disposait pas des chiffres 2006 à l'époque.

. la formulation des hypothèses de trafic aux horizons court moyen et long terme ;

. la répartition des mouvements jour/soir/nuit pour chacune des trajectoires et pour chacun des types d'avion.

Tout cela cela va nous donner un avant-projet de PEB avec tracés des courbes et c'est cet avant-projet qui, au cours de la première étape consultative de la CCE, sera soumis à la Commission. Il y aura une consultation formelle sur la valeur d'indice Lden pour les courbes B et C et une consultation informelle sur une éventuelle zone D.

Par la suite, il y aura l'établissement d'un projet de PEB qui ne comportera plus qu'une seule courbe extérieure par zone puisque le préfet aura défini la valeur de la courbe extérieure des zones B et C.

La notification du projet de de PEB pour avis aux maires et présidents d'établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Puis une deuxième consultation de la CCE où on présentera les avis des communes et des EPCI. Et il sera pris l'avis de la CCE sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit.

Puis ce PEB sera soumis à enquête publique.

Et cela se terminera par une approbation par un arrêté préfectoral, une procédure de publication et l'annexion aux documents d'urbanisme.

Enfin, et c'est nouveau, un examen quinquennal par la CCE de la pertinence des hypothèses. Tous les cinq ans, on se remettra à l'ouvrage pour voir, en fonction du trafic connu, si les hypothèses que l'on avait prévues cinq, dix ou quinze ans auparavant se tiennent.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Où en est-on en ce moment, s'il vous plaît ?

M. RIOU (DAC Nord).- Nous avons fait le relevé des trajectoires concernées par le PEB, le relevé des mouvements de l'année n-1 et la réalisation d'une étude sur la base du trafic réel n-1.

Je vais vous présenter l'étude qui a été faite sur la base du trafic réel de l'année 2005 avec les trajectoires et les avions utilisés en 2005 et les mouvements de ces avions sur les trajectoires en 2005.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Cette étude remplace celle que vous nous aviez donnée ?

M. RIOU (DAC Nord).- Tout à fait, elle a été faite dans le cadre des dispositions mises en place depuis 2002.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Quand la première consultation se tiendra-t-elle ?

M. RIOU (DAC Nord).- C'est une question à poser à M. le Préfet. J'ai quelques éléments de réponse. Pour la première consultation, il faudra être passé à la deuxième étape qui est l'étape formulation des hypothèses de trafic aux horizons court, moyen et long terme.

Une fois cette étude en place mais surtout une fois verrouillées les trajectoires puisque vous avez vu que nous étions en train de parler d'un léger déplacement du point de départ hélicoptères, donc cela peut amener à créer un petit écart sur la carte mais il ne sera pas très important. Je vous rappelle que le PEB, c'est le bruit sur l'ensemble des mouvements d'une journée. Certes, un hélicoptère va faire un bruit particulier au sud des pistes et on peut reporter ce bruit au nord des pistes mais ce ne sera que le bruit d'une machine sur 300 ou 500 vols.

Mme SOLECKI (Saint-Cyr-l'Ecole).- Vous aurez aussi les avions équipés de silencieux qui feront moins de bruit.

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, on peut le considérer mais dans le PEB cela ne se verra pas beaucoup puisque ces avions viennent seulement d'être homologués, donc la modélisation n'est pas faite. Ce n'est pas très important et mieux vaut avoir un PEB qui représente un peu plus de bruit que le bruit réel plutôt que l'inverse.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Sur le PEB que vous nous avez déjà communiqué, il y a les courbes C qui sont à court terme et à moyen terme. Est-ce que je pourrais savoir comment vous faites le distinguo sur le long terme par rapport au court terme ?

M. RIOU (DAC Nord).- En fait, un résumé de la réponse est ici. Il y aura une formulation d'hypothèses qui va être demandée au gestionnaire de la plate-forme. On donnera des tableaux au gestionnaire de la plate-forme qu'il remplira à long terme, c'est-à-dire à 15 ans, à moyen terme, c'est-à-dire à 10 ans, et à court terme, à 5 ans. On refera tourner la machine dans ces trois hypothèses et cela donnera trois plans. Les textes nous disent que c'est l'enveloppe du bruit à court terme, moyen terme et long terme qui sera retenue. Si on n'a pas de changements fondamentaux de trajectoires dans ces trois horizons de temps, on va avoir à long terme la carte qui représente la tâche de bruit la plus grande, sauf si on décidait, pour une raison ou pour une autre, qu'à long terme on aurait moins de trafic qu'à court terme. En fait, ce sera sur le trafic qui donnera la tâche la plus grande que sera basé l'avant-projet de Plan d'Exposition au Bruit.

C'est ce que disent les textes. C'est l'enveloppe du bruit. Et si on n'a pas de changement de trajectoires, l'enveloppe du bruit sera la carte de l'horizon qui fera le bruit le plus fort. Si on a des avions plus silencieux, il en sera peut-être tenu compte. Exemple : à Issy-les-Moulineaux, c'est le court terme qui est choisi pour faire le plus de bruit parce que les hélicoptères seront de plus en plus silencieux et qu'on a compris qu'à quinze ans on aurait des hélicoptères plus silencieux que ceux d'aujourd'hui.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Le court terme et le moyen terme, vous les avez sur les zones A, B et C ?

M. RIOU (DAC Nord).- Vous aurez une carte pour chaque terme et, sur chaque carte, on verra les courbes correspondantes au trafic de ces cartes mais, en fait, on fera une carte récapitulative qui s'appellera avant projet de PEB qui sera la plus contraignante.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Une seule tâche ?

M. RIOU (DAC Nord).- Oui qui sera la carte la plus contraignante des trois cartes.

La modélisation :

Voilà en valeur 2005, sur la base du trafic 2005, avec les trajectoires, ce que donne la courbe extérieure de la zone D, la courbe extérieure maximum (indice 55) de la zone C. Ensuite, on n'a pas pu tout représenter, cela aurait été un peu embrouillé, sachant que la zone B est là et la zone A étant incluse dans la carte.

Les aéronefs qui ont été considérés :

Parmi les monomoteurs à pistons, on a : les avions hélice à pas fixe qui sont modélisés sous ce format-là ; les avions hélice à pas variable, c'est un autre type d'avion qui n'a pas les mêmes masses ni les mêmes puissances ; le Cessna 172 qui est modélisé en tant que tel.

Parmi les hélicoptères, quatre modèles ont été retenus : le Robinson 22, le Bell 47, l'Ecureuil SA 350 et le EC 135 qui s'appelle aussi AS 355.

La répartition des mouvements sur les trajectoires :

On était à 75.243 mouvements en 2005, c'est très légèrement des chiffres qui ont été donnés tout à l'heure mais vous avez eu l'explication parce que nous avons pris les mouvements tirés des strips où n'existent pas les quelques mouvements qui sont hors contrôle, mais cela ne représente que quelques centaines de mouvements.

On a dénombré 65.551 mouvements d'avions, tours de piste compris, et 9.692 mouvements d'hélicoptères.

La répartition par moyenne annuelle du sens d'utilisation des pistes : 69 % face à l'Ouest en QFU 25 en 2005, en 2006 on aurait sûrement des chiffres totalement différents ; 31 % en QFU 07, c'est-à-dire face à l'Est.

La répartition du trafic pour les trajectoires "tours de piste" par type d'appareil : il est à noter qu'un mouvement tour de piste est en moyenne annuelle équivalent à un circuit et deux "touch and go". On a pris le nombre de mouvements d'entraînement, le nombre total de "touch

and go" et on a fait la règle de trois. Et on s'aperçoit qu'en moyenne un mouvement d'entraînement dit TGO dans notre système est égal à un circuit et deux "touch and go".

On a choisi huit journées représentatives, on a essayé qu'elles soient les plus représentatives, c'est-à-dire les journées où cela avait le plus volé en été et le plus volé en hiver.

Pour les week-ends été : les 3 avril et 11 juin. Les semaines été : les 27 avril et 10 juin. On a toujours pris un week-end face à l'Est et un week-end face l'Ouest.

Pour les week-ends hiver et les semaines hiver, on a dépiauté les strips un par un pour savoir dans quel sens volaient les avions.

Et c'est ce qui a servi à faire la répartition du trafic. Ce qui nous permet, à répartition égale, de pouvoir changer le trafic et de dire, par exemple : en base du trafic 2006, la répartition, il n'y a pas lieu qu'elle soit foncièrement différente, on arrivera à présenter des documents que l'on pourra comparer, sinon on arrive très vite à comparer des choses non comparables.

De plus, il a fallu définir une journée caractéristique car auparavant, dans ce qui vous avait été présenté et qui avait été entièrement géré par Aéroports de Paris et l'Aviation Civile traitait le dossier de la même manière, en fait il n'était plus possible par rapport à l'Indice psychologique de raisonner en journée caractéristique. On a été obligé de raisonner en 1/365^{ème} de l'année, de prendre tous les vols de l'année divisé par 365 pour avoir cette fameuse journée caractéristique. Il s'avère que cela rapetissait énormément les PEB par rapport à la méthode précédente qui était en indice psychologique (IP). Il est donc maintenant admis de revenir à une journée caractéristique. La méthode que nous avons prise, c'est d'une part de ne pas prendre en considération les journées où le trafic était inférieur à 10 % de la moyenne journalière du mois. Tout ce qui était inférieur à 10 % d'une moyenne journalière, c'est-à-dire de 0 pour les jours où cela ne vole pas du tout jusqu'à 10 % de la moyenne journalière.

Tout cela a amené à ne plus diviser la totalité du trafic par 365 jours mais par 365 jours – 75, c'est-à-dire 290 jours pour les avions et à 365 jours – 101 jours (les jours où les hélicoptères n'ont pas volé) pour les hélicoptères, de façon à ce que cela ne fausse pas les résultats.

Cela permet d'avoir des journées plus représentatives des jours où les avions volent et non pas des jours où les avions ne volent pas.

Voilà les trajectoires des avions face à l'Est. Vous avez les arrivées en vert et les départs en bleu. Et en orange, ce sont les tours de piste.

Le tour de piste, pour simplifier, puisque cela ne changeait rien dans la modélisation, nous avons choisi de mettre tous les tours de piste face à l'Est sur une des pistes et tous les tours de piste face à l'Ouest sur l'autre piste, de façon à ne pas rajouter encore des trajectoires qui ne servaient à rien et qui, au niveau du bruit, ne changeaient rien.

Voici la répartition par trajectoire et par type d'avion. On pourra annexer ce document au PV.

Dans la répartition en tours de piste, vous retrouvez cette notion qu'un mouvement d'entraînement représente trois mouvements. On a un décollage, un atterrissage et un certain nombre de touch and go.

Pour les hélicoptères, tout le monde se posait des questions sur les trajectoires des hélicoptères. Les trajectoires des hélicoptères qui sont utilisées face à l'Est, vous les avez sur ce document.

Vous avez les répartitions du trafic hélicoptères sur les départs et les arrivées et les répartitions en tours de piste. En tours de piste, on n'a qu'un seul hélicoptère, le R22, qui fait des tours de piste. C'était l'hélicoptère qui était basé en 2005.

Dans ce document, vous avez les départs et arrivées et tours de piste avions face à l'Ouest.

Et pour les hélicoptères, on a la même chose mais dans l'autre sens.

La répartition est une répartition sur la base journalière moyenne. D'ailleurs vous retrouvez les jours. On avait 264 jours.

Les effets sur l'urbanisme :

Dans les zones A, B, C, utilisation des sols réglementée dans l'intérêt des populations :

. Interdire ou limiter sous certaines conditions et contraintes la construction ou la rénovation de logements.

. n'y admettre que des types d'activités peu sensibles au bruit.

A l'intérieur de la zone D, cette fameuse zone facultative, la construction d'habitations fait l'objet d'une isolation phonique obligatoire.

Et dans toutes les zones, obligation d'informer lors des transactions. C'est nouveau, c'est dans le décret de 2002.

Les dispositions particulières d'urbanisme applicables aux constructions nouvelles sont présentées dans ce tableau. Et dans ce tableau, les dispositions applicables aux constructions existantes (rénovation, agrandissement etc.)

Et le résultat en décibels par rapport à l'extérieur.

Est-ce que vous avez des questions ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on pourrait remettre la carte qui permet de visualiser ? Merci. Cette carte est la plus explicite, elle a été calculée avec un indice Lden de quelle valeur ?

M. RIOU (DAC Nord).- L'extérieur de la zone jaune, c'est la zone D. Et l'extérieur de la zone C est à l'indice 55, c'est-à-dire l'indice le plus grand possible. Les autres étant peu intéressants parce qu'il n'y a aucune construction à l'intérieur des zones A et B.

M. LE PRESIDENT.- Où sont les constructions qui sont touchées ?

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- C'est Fontenay. Ce n'est pas parce que je suis de Fontenay mais c'est tout de même la commune la plus desservie.

M. RIOU (DAC Nord).- C'est sur le trafic 2005, pas sur l'hypothèse long terme.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- C'est pour cela que la question que je vous ai posée sur le court et le long terme n'est pas naïve. Qu'est-ce qu'on entend par le long terme ? Si dans le long terme,

il y a stagnation, voire peut-être diminution, cela change quand même énormément de choses.

Vous l'avez déjà dit, je ne pense pas que l'arrivée des fameux silencieux changent beaucoup la face des choses mais l'histoire de savoir comment vous arrêtez le long terme en fonction des éléments qui vous sont donnés sur la nature des transactions sur l'aérodrome, c'est très important au plan de l'urbanisme.

M. RIOU (DAC Nord).- On voit quand même que, dès à présent sur la base du trafic 2005, il y aura une certaine importance à choisir la valeur de la zone extérieure puisque cette partie-là peut être touchée par la zone D ou ne pas être touchée suivant le choix qui sera fait. Il est évident que les hélicoptères qui démarraient quelque part par ici, s'ils sont amenés à démarrer là, éviteront sûrement une petite partie de la bosse qui est ici parce qu'une partie de cette bosse est liée à l'activité hélicoptères.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Dans les documents d'urbanisme, il y a toujours A, B et C...

M. RIOU (DAC Nord).- Et la zone D.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Dans le PEB actuel, les zones A, B, C sont bien définies ?

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, tout à fait.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Et avec le futur PEB, à Noisy on était concerné avant par la zone C, et la zone C a pratiquement disparu.

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, c'est une conséquence de la modification de la zone D. En fait, cette conséquence est liée aux grandes plates-formes. Pour les PGS, les plans de gêne sonore, où

seulement les trois premières zones sont concernées, le législateur a modifié considérablement la possibilité de choix dans la zone D. Avant, la zone D allait de l'indice 72 IP à l'indice IP 84, cela faisait 13 choix possibles, actuellement on n'a plus que 3 choix possibles et c'est en complément de ces trois choix qu'est venue s'installer la zone D. Le législateur l'a souhaité ainsi.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Vous avez dit que la zone D est facultative. Malgré tout, la zone D caractérise les tours de piste. Et donc, pour nous Noisy, dans le PLU, il est resté un document qui montrait les différentes zones du fait qu'on est riverain de Saint-Cyr. Mais dans le futur, si on ne met pas la zone D puisqu'elle est facultative, on n'aura plus aucune idée par le PLU des tours de piste. Je souhaiterais que cette zone D figure.

M. LE PRESIDENT.- Là-dessus, nous avons une position qui vous rejoint. Nous pensons que, même si la zone D est facultative, il vaut mieux l'inclure dans le document soumis à l'enquête. Rien n'interdit au dernier moment d'enlever la zone D, si on le souhaite, mais en tout cas, si on ne la met pas au début de la procédure, on ne peut plus la réintroduire par la suite. C'est une raison un peu de procédure.

L'autre raison est celle que vous dites, c'est-à-dire qu'il faut qu'on traduise dans un document d'urbanisme l'impact de l'aérodrome, même simplement pour dire que cet impact est limité.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Absolument.

M. LE PRESIDENT.- Nous avons un devoir de transparence vis-à-vis des élus et des habitants ainsi que des habitants potentiels. D'autant plus qu'il y a une obligation pour les notaires de donner l'information, y compris en zone D.

M. JOGUET (Noisy).- On répondra positivement à la question.

M. SOURISSE (GUAS).- J'observe que le dessin qui est à l'écran montre des zones - les zones A, B et C – beaucoup plus étroites que les zones qui existent dans le PEB actuel.

L'un des objectifs d'un Plan d'Exposition au Bruit, vous l'avez rappelé, est d'éviter l'installation de populations nouvelles au voisinage de l'aérodrome. Je crains, mais cela restera à observer plus précisément si un jour vous nous mettez sous les yeux un document qui permet d'apprécier concrètement quelle est la position avant et après de chaque zone de bruit A, B, C et D, que la réduction très importante de la surface de ces zones de bruit fort, modéré etc. conduise certains à construire beaucoup plus près de l'aérodrome et à exposer de nouvelles populations au bruit de nos avions.

Je ne peux pas pour l'instant le quantifier mais je crois qu'il serait bon que la CCE ait sous les yeux un document qui montre pour chaque zone de bruit quelle sera la situation après et quelle est la situation d'aujourd'hui.

M. RIOU (DAC Nord).- A l'époque, en 1984, l'ancien plan était fait sur la base de 180.000 mouvements puisqu'il y avait 493 mouvements/jour d'avions et 27 mouvements/ jour d'hélicoptères et en plus avec des indices qui oscillaient entre l'indice 75 et l'indice 89, l'indice psychologique de la zone C était en fait flottant, compris entre 75 et 89. On laissait une zone qui était la zone d'incertitude entre 75 et 89.

Donc le trafic était plus du double et en plus cela donnait un choix de zones considérable qui englobe largement la zone D de maintenant.

Mais le législateur par le décret 2002-626 a créé un nouveau modèle qui également sert pour les cartes stratégiques de bruit, aussi bien pour les chemins de fer que pour les voies routières.

M. SOURISSE (GUAS).- Merci de ces explications techniques mais je voudrais néanmoins attirer l'attention de tous les riverains de l'aérodrome sur le fait que ce qu'on voit à l'écran veut dire que seule la piste est considérée comme une zone de bruit fort, tout le reste est une zone de bruit modéré ou très modéré.

Les zones A et B de bruit fort et très fort sont incluses dans l'aérodrome. Cela veut dire que les riverains qui vont nous dire qu'on fait du bruit, on leur répondra : "non, regardez, il n'y en a pas beaucoup" ! Ce ne serait pas sérieux mais c'est cela que ça veut dire. Le plan ne sert plus à grand-chose à partir du moment où il ne décide qu'il n'y a du bruit que dans la piste.

Deuxièmement, ce plan pourrait permettre à des municipalités de construire pratiquement à la barrière de l'aérodrome, y compris du résidentiel. Nous ne serons pas d'accord avec cela parce que sinon nous allons au-devant de nouveaux problèmes de coexistence entre les riverains de l'aérodrome et les usagers.

Je voulais que chacun en prenne bien conscience.

Mme SOLECKI (St-Cyr-l'Ecole).- Je ne voudrais pas polémiquer mais ce nouveau PEB est peu différent de celui qui existe actuellement, simplement il fige. A chaque fois que nous délivrons un permis de construire, maintenant devant notaire, on sera obligé de dire "Monsieur, vous vous mettez là où il y a du bruit, vous voulez toujours acheter ?". C'est ça qui est important. Avant, il n'y avait pas cela. C'est important. Cela se fait en toute connaissance de cause.

M. LE PRESIDENT.- C'est un vrai débat qui est de savoir si finalement on garde ou pas le PEB actuel. C'est presque en ces termes-là que la question se pose. Le PEB futur serait paradoxalement moins contraignant que le PEB actuel.

M. RIOU (DAC Nord).- Tout dépend des hypothèses de trafic qu'on va mettre en place également. Là, on est parti sur le trafic réellement constaté en 2005, à 1.000 ou 2.000 mouvements près puisqu'on n'a pas pu compter les mouvements d'avions qui n'avaient pas été contrôlés, mais cela ne représente qu'un chiffre très à la marge.

Par contre, il est évident que si on part sur une base de 120.000 mouvements maximum, cela va gonfler un peu plus le PEB, sans pour autant qu'il y ait plus d'avions qui viennent.

Les hypothèses de trafic pourraient être de dire : "on va se protéger". Le PEB est fait pour protéger et la plate-forme et les riverains. Si on accepte plus de riverains, à trafic égal, ces riverains de toute façon vont entendre les avions. On protège à la fois la plate-forme et les futurs riverains. Les futurs riverains ne peuvent pas voter dans le cadre de cette assemblée puisque par définition ils n'habitent pas là encore.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Est-ce que finalement à trafic égal il a été fait une comparaison entre l'indice psophique et le Lden ? Est-ce que cela a été fait ?

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, à trafic égal, on a la même courbe, la différence c'est qu'on avait un choix de possibilités qui était énorme.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- La définition est complètement différente.

M. RIOU (DAC Nord).- On a sensiblement les mêmes zones.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- L'indice psophique n'a pas la même pondération.

M. LE PRESIDENT.- Je propose, Monsieur RIOU, qu'on se cale bien sur les étapes suivantes.

Il y a quelque chose d'important, vous l'avez dit, c'est l'estimation du trafic futur parce qu'il faut qu'on se projette dans l'avenir. Cette projection, est-ce davantage d'avions ou est-ce le même nombre d'avions ? C'est vraiment une question fondamentale. Je ne sais pas très bien ce que l'étude va donner. Elle sera fournie par l'exploitant de l'aérodrome.

M. RIOU (DAC Nord).- L'exploitant de l'aérodrome en concertation avec la DAC Nord.

M. LE PRESIDENT.- C'est la première variable à introduire. On va l'introduire dans quel délai ? Pour passer ensuite à la deuxième étape qui va être d'arrêter la valeur de l'indice. Il va falloir se prononcer là-dessus. C'est le Préfet qui va le faire.

M. RIOU (DAC Nord).- La valeur d'indice des courbes extérieures des zones B et C.

M. LE PRESIDENT.- Puis on va passer ensuite à une consultation formelle des municipalités. Et enfin à une enquête publique.

C'est une procédure qui prend environ un an. C'est un calendrier un peu compliqué, un peu long mais qu'on va mettre en oeuvre si on fait le choix de s'engager dans cette démarche.

Il faudrait que l'on puisse lors de notre prochaine réunion avoir un débat sur l'évolution du trafic. C'est vraiment le point clé.

M. RIOU (DAC Nord).- Et on aura une petite modification des trajectoires s'il est admis que l'on déplace les hélicoptères mais qui ne devrait pas amener de changement notable, vu le peu de mouvements hélicoptères par rapport aux 75.000 mouvements.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Je constate, ou alors c'est nous qui n'avons pas très bien compris, une évolution quand même relativement certaine entre la première présentation et la deuxième.

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, tout à fait.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Elle est très importante et elle est à notre défaveur. Ce que j'avais déjà vu et étudié lors de la première présentation s'est amplifié aujourd'hui.

Pendant ce temps-là le temps court. Il y a un PLU qui a été fait. Le PLU va être complètement remis en cause en fonction de cela. Il a déjà été remis en cause avec le "pré pré-projet", je m'excuse de

l'appeler comme ça puisque vous vous l'appellez un "pré-projet". Donc cela pose un très gros problème d'urbanisme d'une part et d'emplacements déjà habités d'autre part. Mettez-vous à la place des gens qui ont un appartement et qui, d'un seul coup, se retrouvent dans une zone de bruit relativement plus importante que ce qui avait été dit ou pas dit. C'est un problème assez fondamental et qui demandera non pas des aménagements mais certainement un peu plus de compréhension.

Dans un premier temps, pour qu'on puisse travailler : peut-on avoir déjà la présentation que vous avez faite, la toute dernière, sur la zone ? Vous avez dit qu'il y aurait une pondération générale qui ferait une tâche générale. J'aimerais savoir où se situe cette tâche d'une façon relativement précise parce que, comme par hasard, nous sommes très frontaliers. On a deux frontières : une frontière qu'on connaît bien, la plaine de Versailles protégée ; et une nouvelle frontière qui se dresse, c'est le PEB. Comme le PEB est plus fort que le PLU, cela pose un très gros problème.

Peut-être que Fontenay est un peu caractéristique, pour tout ce genre de choses : on a l'autoroute, la voie ferrée et une départementale. Où se met-on ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le maire-adjoint, c'est l'apanage des grandes communes que d'être bien desservies et concernées par les grandes infrastructures.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Oui bien sûr, mais je vous rappelle qu'il n'y a aucune sortie d'autoroute à Fontenay-le-Fleury, il y a quand même une gare et effectivement un aérodrome.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on pourrait rappeler pour information les calendriers de PLU des différentes communes ? C'est intéressant et important.

Saint-Cyr-l'Ecole, Madame le maire-adjoint ?

Mme SOLECKI (ST-Cyr-l'Ecole).- Nous avons un PLU qui est mis en place depuis 2004.

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Nous, nous sommes dans une étude de révision. On faisait déjà une révision sans parler du PEB, c'est un nouveau choc.

M. LE PRESIDENT.- Quand entendez-vous sortir de cette révision ?

M. URLACHER (Fontenay-le-Fleury).- Si on incorpore le nouveau PEB, j'ai eu une surprise relativement désagréable aujourd'hui, je ne sais pas très bien quand car il faudrait que j'aie déjà les éléments.

M. JOGUET (Noisy-le-Roi).- Il vient d'être révisé.

M. LE PRESIDENT.- Il va se superposer à ce qui existe en créant des servitudes protectrices.

Qu'est-ce qu'il y a d'autres comme communes ?

Mme ANGOUSSET (Bailly).- Pour Bailly, le PLU est en révision en ce moment.

M. LE PRESIDENT.- Bailly n'est pas touchée et Versailles est touchée.

Donc prochaine étape, les prévisions de trafic.

M. RIOU (DAC Nord).- L'avant-projet de PEB qui incorpore les prévisions court, moyen et long terme.

M. LE PRESIDENT.- On prévoit d'en reparler lors de notre Commission Consultative de l'Environnement.

Est-ce que nous avons épuisé l'ordre du jour ? Y a-t-il des questions diverses ?

Questions diverses

M. JOUIS (UFH).- Juste une suggestion : que lors des réunions suivantes, l'opérateur hélicoptère basé à Saint-Cyr puisse participer à nos débats. Ce serait utile d'avoir son éclairage.

M. LE PRESIDENT.- Il est toujours invité à la commission de suivi ?

M. MENON (APEPV).- Non.

M. SOURISSE (GUAS).- Il y a quatre membres titulaires pour le Groupement des Usagers dans cette réunion. On a fait parvenir une demande pour modifier la composition de notre collège et on l'a adressée au bureau des associations. Cela n'a pas été pris en compte. Je corrigerai la chose avec le secrétariat pour la prochaine fois et on veillera à ce qu'il y ait un siège réservé à un représentant des hélicoptères.

M. JOUIS (UFH).- Ou même invité à titre d'auditeur.

M. SOURISSE (GUAS).- On voit bien qu'il y a de la place, on est quatre, il peut venir.

M. LE PRESIDENT.- Petite remarque, Monsieur SOURISSE, s'il s'agit de modifier la composition de la commission...

M. SOURISSE (GUAS).- Non, du collège, du Groupement des usagers seulement.

M. LE PRESIDENT.- Il faudrait que vous me fassiez passer cette proposition de manière qu'on puisse la retranscrire dans l'arrêté préfectoral.

M. SOURISSE (GUAS).- Très bien. En fait, on avait déjà transmis une demande mais probablement à un mauvais endroit à la préfecture pour refléter l'évolution de la composition du Bureau du Groupement des Usagers car ici il y avait deux personnes sur les quatre qui ont été convoquées qui ne font plus partie du Bureau du Groupement des Usagers.

M. LE PRESIDENT.- Il faut qu'on vérifie bien la mise à jour de notre arrêté.

Je voudrais remercier tout le monde, dire que c'est une séance importante que nous avons vécue. Je pense que nous avançons et je suis encore une fois reconnaissant au travail conduit par le Président du Comité de suivi, le Comité de suivi lui-même et par les membres de la Commission.

Je vous donne rendez-vous à une prochaine fois qu'on calera en fonction de l'avancée des études sur le Plan d'Exposition au Bruit.

Bonne soirée à vous !

(La séance est levée à 17 heures 25)