

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



Mardi 26 janvier 2010

SOMMAIRE

1. Introduction de M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.	3
2. Bilan de l'activité 2009 de l'aérodrome (Aéroports de Paris et DGAC).	5
3. Bilan des contrôles (GTA, PAF).....	7
4. Nouvelle aire des hélicoptères et modification en conséquence des circuits de circulation de l'aérodrome (Aéroports de Paris et DGAC).....	12
5. Bilan du Comité de suivi de la charte de l'aérodrome : généralités et état d'avancement de l'équipement des silencieux (M. MENON).....	31
6. Points particuliers.....	49

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

1. Introduction de M. le Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines.

M. LE PRESIDENT.- Je vous souhaite la bienvenue.

Il s'agit de ma première commission concernant l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole et je crois que, formellement, vous êtes également nouveaux ou renouvelés puisque la commission a été effectivement renouvelée par arrêté préfectoral du 13 novembre 2009 et que, sauf erreur de ma part, elle ne s'est pas réunie dans sa nouvelle composition depuis.

J'en profite pour faire un appel à candidatures puisqu'il reste un siège vacant dans la catégorie des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et de protection de l'environnement, faute d'associations candidates. Je soumets cela à votre sagacité et à votre information car je dois à la transparence de signaler ce fait. Le mandat court jusqu'au 13 novembre 2012, il y a encore trois belles années pour l'exercer. Si vous avez des propositions, n'hésitez pas sachant que nous nous retrouvons nous, services préfectoraux, dans une situation où nous avons épuisé notre capacité à convaincre des associations de venir. Prenez le relais si vous avez des suggestions. Si les membres du comité de suivi de la Charte sont en capacité de nous fournir des suggestions, nous les accueillerons avec intérêt.

M. MENON (APEV).- Sur ce sujet, je voulais savoir le périmètre dans lequel les associations peuvent prétendre faire partie de cette commission puisque normalement les communes riveraines sont Saint-Cyr-l'Ecole, Fontenay-le-Fleury, Bailly-Noisy, Rocquencourt et Versailles bien évidemment. Est-ce qu'on pourrait admettre que puisse siéger, par exemple, une association de Villepreux ?

M. LE PRESIDENT.- Messieurs ou Madame, quelle est la réponse sur un plan juridique ?

Mme PLUMEAU (Préfecture).- Je vais faire une réponse très juridique, je reprends le texte du Code de l'environnement qui nous dit que peuvent siéger à la CCE *"au titre des associations, des représentants des associations de riverains de l'aérodrome désignés, sur proposition des associations de riverains déclarées, par le préfet président de la commission, et des représentants des associations de protection de l'environnement concernées par l'environnement aéroportuaire désignés par le même préfet"*. Voilà ce que nous dit le texte.

M. LE PRESIDENT.- On va faire pratique, si vous avez des propositions, vous nous les transmettez et on regardera dans quelle mesure on est en situation, sans fragiliser la composition de la commission, de les retenir.

M. MENON (APEV).- Je le dis tout de suite, je souhaiterais, au titre de la Plaine de Versailles, à condition qu'ils en soient aussi d'accord, que l'ADV de Villepreux puisse participer.

M. LE PRESIDENT.- Il serait souhaitable que l'association puisse se manifester aussi et qu'elle ne soit pas désignée d'office, ce n'est pas l'esprit du dispositif. Merci beaucoup, Monsieur MENON.

Je vous rappelle les points inscrits à l'ordre du jour qui vous a été adressé par le Secrétariat de la Commission réglementaire tenu par l'exploitant, Aéroports de Paris.

- Le premier point sera une présentation du bilan de l'activité de l'aérodrome.

- Une présentation par la gendarmerie des Transports aériens et la Police de l'Air et des Frontières des contrôles qui sont effectués.

- La présentation par l'exploitant et par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile de la nouvelle aire des hélicoptères et les modifications par voie de conséquence des circuits de circulation de l'aérodrome.

- Une présentation par M. MENON du bilan du Comité de suivi de la charte

Enfin, nous terminerons par les points particuliers, notamment l'association ARA nous a fait part d'un certain nombre de points qui ne sont pas juridiquement à l'ordre du jour mais que nous aborderons.

Personnellement, je serai obligé de vous quitter vers 16 heures, j'espère que nous aurons suffisamment avancé dans l'ordre du jour, sinon je laisserai le soin à Mme PLUMEAU, Directrice à la Préfecture, de me remplacer.

Messieurs, si vous le voulez bien, je vous laisse la parole pour le bilan de l'aérodrome...

2. Bilan de l'activité 2009 de l'aérodrome (Aéroports de Paris et DGAC).

M. DE RONNE (ADP).- Monsieur le Secrétaire Général, nous allons vous présenter l'évolution du trafic de l'aérodrome, comme nous le faisons habituellement en utilisant le même support que celui qui nous a servi lors des commissions précédentes de façon à faciliter les comparaisons avec les années antérieures.

Le premier tableau vous indique le niveau de trafic réalisé au cours de l'année 2009 comparé avec ce que nous avons constaté en 2008 et puis il y a une dernière colonne à droite qui donne le pourcentage de variation.

Le trafic est analysé selon quatre catégories : le trafic avions, le trafic hélicoptères, le trafic ULM, le trafic IFR, c'est-à-dire les vols aux instruments. C'est un tableau que nous utilisons pour tous les aérodromes, cette ligne existe bien qu'il n'y ait pas de trafic IFR sur l'aérodrome de Saint-Cyr et qu'il n'y en aura pas.

En 2009, pratiquement 61.500 mouvements d'avions, 16.276 mouvements d'hélicoptères et 1.850 mouvements d'ULM, soit un total de 79.625 mouvements, ce qui représente une variation de 14 % par rapport à l'année 2008.

Le tableau suivant présente une information complémentaire qui est le décompte du trafic mois par mois pour chacune des catégories que nous avons examinées précédemment. L'intérêt de ce tableau est de faire apparaître la saisonnalité du trafic, le fait que certains mois sont plus forts que d'autres. Je vous propose de passer rapidement sur le tableau parce que nous l'avons traduit de manière plus visuelle par des graphiques qui se trouvent à partir de la page 5. Vous voyez les deux graphiques, en pointillés l'évolution du trafic mois par mois pour l'année 2008 et en trait plein pour l'année 2009.

Il y a des variations importantes d'un mois à l'autre. Le mois de mars 2008 a été un mois très faible en trafic, les mois de mars et avril 2009 ont été beaucoup plus forts. Effectivement au cours de l'hiver 2008, on a constaté un nombre considérable de jours pendant lesquels les pistes étaient inexploitable. Les pistes de l'aérodrome sont des bandes herbeuses qui sont rendues impraticables lorsque les quantités de précipitations sont trop importantes. C'est une des particularités de cette plateforme, le terrain très argileux fait qu'il y a des rétentions d'eau importantes. Dans ces conditions, soit le terrain est impraticable pour des raisons de sécurité, soit nous le déclarons impraticable pour protéger les installations et éviter de dégrader de manière trop importante les pistes. On constate ce phénomène au début de l'hiver.

On voit également que, dans le courant de l'été 2008, on a aussi un creux de trafic plus important, plus marqué que celui qu'on a pu voir en 2009.

Pour le reste, le résultat global est 14 % au dessus du trafic de l'année précédente.

Le graphique suivant présente l'évolution du trafic d'hélicoptères. On constate qu'il y a une pointe très importante de trafic hélicoptères au mois d'octobre. Les résultats, mois après

mois, commencent à être supérieurs à ceux de l'année 2008 à partir de l'été. L'explication qu'on peut en donner est qu'il y a eu des transferts d'activité d'école en raison de la fermeture de l'école d'hélicoptères sur l'aérodrome voisin de Toussus-le-Noble. Il y a aussi la croissance un peu générale de l'activité. Je pense que les pratiquants et les sociétés d'hélicoptères présents pourront peut-être apporter quelques compléments d'explication. C'est l'explication que nous donnons à cette croissance importante de trafic d'hélicoptères sur la deuxième partie de l'année.

Le tableau suivant vous montre la répartition trafic basé/trafic non basé. C'est une autre analyse du trafic selon un critère différent qui met en évidence le trafic réalisé par les aéronefs basés et par les aéronefs non basés ou de passage. On voit que la très grande majorité du trafic est réalisé par des aéronefs basés sur cet aérodrome, il y a relativement peu de mouvements non basés.

Ce tableau distingue trafic jour / trafic nuit. Je précise qu'il n'y a pas de trafic de nuit sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole. C'est simplement un tableau général et vous voyez que toutes les colonnes trafic de nuit sont à zéro.

Voilà pour ce qui est du trafic, c'est l'analyse classique, Monsieur le Secrétaire Général, que nous présentons sur tous les aérodromes qui permettent de bien comprendre les phénomènes.

M. LE PRESIDENT. - Merci beaucoup.

Y a-t-il des demandes de prise de parole sur le bilan ? S'il n'y en a pas, nous allons passer au point suivant de l'ordre du jour.

3. Bilan des contrôles (GTA, PAF)

Lt MAZZIA (DCPAF). - En ce qui concerne la police aéronautique, nous avons effectué une vingtaine de contrôles formels sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole.

Ce chiffre est en baisse continue pour plusieurs raisons : d'abord, il y a une baisse de l'activité dans cette partie ouest de l'Ile-de-France, nous avons recentré notre activité sur l'est qui avait été délaissé depuis quelque temps et qui avait besoin de beaucoup plus de présence. Nos contrôles se sont donc renforcés dans la partie est de la région parisienne au détriment de Saint-Cyr-l'Ecole.

Cependant, nous avons été amenés à être présents sur Saint-Cyr-l'Ecole de manière différenciée et plus importante puisque nous avons reçu, au niveau de la sûreté, des retours de riverains qui se sont plaints de survols, en particulier au mois d'août, des riverains de Saint-Cyr-l'Ecole qui se sont plaints d'hélicoptères ou d'avions, en particulier du non respect des plages horaires.

C'était un premier point. A l'époque, nous avons pris des contacts avec la tour de contrôle pour essayer de voir ce qu'il en était. Cela correspond un peu au pic d'activité juillet-août, ce qui était compréhensible.

Nous avons été aussi amenés à connaître un problème particulier sur une effraction d'un hangar à l'intérieur du site. Il n'y a pas eu de problème direct concernant l'aspect aéronautique, c'était un vol classique qui était traité par le commissariat local de Fontenay-le-Fleury. Il n'y a pas eu de suite. Un propriétaire de hangar s'était plaint d'un vol de divers équipements qui n'avait pas de rapport avec le milieu aéronautique.

Nous avons été amenés aussi à nous intéresser à une affaire médiatique qui a concerné un aéroclub du terrain. Un des pilotes, courant septembre, a utilisé un aéronef et est parti du côté de Poitiers pour y larguer des tracts contre Mme Ségolène ROYAL. Cet événement a donné lieu à une enquête de la police judiciaire de Poitiers. Nous n'avons pas été saisis et nous avons été avisés de cet événement 48 heures après les faits.

Concernant les problèmes sur les tours de piste, en janvier 2009, nous avons été amenés à intervenir également pour des tirs sur aéronefs. Cela concernait la sécurité et la sûreté de la plate-forme. Après enquête, nous nous sommes rendu compte que

c'était un agriculteur dans les tours de piste qui réglait le problème des volatiles nuisibles dans le secteur. Cela nous avait inquiétés sur le coup, nous avons été extrêmement sensibles à cela mais cela s'est bien terminé !

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il a pris l'avion pour un volatile nuisible ?

Lt MAZZIA (DCPAF).- Non, le pilote d'hélicoptère a cru qu'on lui tirait dessus, en fait c'était une fusée pour éloigner les oiseaux, fort heureusement !

A deux occasions, nous avons été amenés à rechercher un pilote de paramoteur, les faits se sont passés courant juillet et se sont reproduits en septembre, qui avait évolué dans le circuit des pistes des deux aérodromes en limite de zones, Saint-Cyr-l'Ecole et Chavenay-Villepreux. Il a posé pas mal de problèmes au plan de la sécurité des vols. Il disparaissait avant qu'on puisse voir le lieu où il atterrissait. La première fois, en juillet, on l'a perdu, on n'a pas pu l'identifier. Finalement, au mois de septembre, nous avons pu mettre la main dessus. En fait, ce pilote disposait d'autorisations nécessaires, il volait en classe G, mais visiblement ne connaissait pas la réglementation qui s'applique dans ce coin. Le propriétaire du terrain lui avait bien donné les autorisations nécessaires, il était à jour de ses licences, il n'y a pas eu d'enquête. Il a été prié d'aller évoluer dans des lieux plus cléments, ce qu'il a fait d'ailleurs.

D'un point de vue judiciaire, nous avons eu un gros dossier à traiter qui a mobilisé pas mal de notre temps. L'enquête a duré plusieurs mois. Nous avons mené une enquête suite au crash d'un PA 28 qui a eu lieu en mars 2009. Cet avion s'est crashé à l'atterrissage, lors d'une remise de gaz. L'enquête a duré plusieurs mois, elle a mobilisé les services du BEA également. Elle a conclu en fin d'année à une mise en danger de la vie d'autrui de ce pilote et de blessures occasionnées ainsi que de plusieurs autres infractions aéronautiques. Il est passé au Tribunal correctionnel, il y a eu un renvoi, nous n'avons pas eu le résultat de cette procédure.

Par ailleurs, une autre procédure a été ouverte pour un transport public de passager pour la société d'hélicoptères présente. A notre avis, il y eu des règles qui ne se sont pas appliquées de manière formelle et cela a donné lieu à une ouverture d'enquête et à des poursuites judiciaires.

Si d'un côté, on a une baisse de présence effective dans les contrôles, d'un autre côté on a été pas mal sur le terrain et cela a été à l'occasion de l'accident qui a eu lieu courant mars. Sur l'année, notre présence a été relativement soutenue sur la plateforme.

M. LE PRESIDENT.- Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des demandes de parole ?

M. ERASIMUS (Saint-Cyr Rail Environnement).- Une question sur le début de votre intervention, est-ce que vous êtes en mesure d'apporter, par rapport aux retours de riverains, sur les aspects fréquence et nature des infractions, une appréciation un peu plus qualitative ?

Lt MAZZIA (DCPAF).- Objectivement non. Pourquoi ? Parce que lorsque l'on est saisi, on ne peut pas identifier les aéronefs. C'est toujours la même problématique, il est très difficile de connaître précisément quel est l'aéronef en cause. Il faut savoir qu'une expérimentation a été autorisée sur plusieurs mois pour certaines sociétés d'hélicoptères basées à Toussus-le-Noble. Lors de la Commission de l'Environnement de Toussus-le-Noble, j'ai évoqué la problématique avec la proximité des quartiers sud de Saint-Cyr-l'Ecole parce que la trajectoire choisie pourrait passer à proximité des zones habitées. Mais il ne faut surtout pas oublier qu'il n'existe pas de trajectoires dédiées aux hélicoptères actuellement et la trajectoire choisie est conforme avec la carte aéronautique en vigueur. Ce qui fait que les hélicoptères se trouvent obligés de suivre une route, il y a des nuisances, elles sont là, mais ils ne peuvent pas faire autrement et ils respectent dans la majorité des cas la réglementation en vigueur et la carte aéronautique.

Les retours que nous avons eus concernent un particulier qui est connu et qui nous demande d'intervenir de manière ponctuelle pour que les pilotes puissent faire des efforts.

Est-ce que j'ai répondu à votre question ?

M. ERASIMUS (Saint-Cyr Rail Environnement).- Oui, tout à fait.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Je représente la société d'hélicoptères qui a été citée dans le bilan qui vient d'être fait. Je voudrais apporter une précision. Nous contestons formellement l'accusation qui a été émise par l'un de nos concurrents. Actuellement une procédure est en cours et j'ai toute confiance dans l'issue de cette procédure. Si certains veulent quelques détails sur l'affaire, c'est simplement une erreur d'interprétation dans une mission qui a été faite. En fait, une personne a été transportée d'un point à un autre sous forme d'initiation au pilotage, ce que nous sommes tout à fait autorisés à faire. Mais certains interprètent cela comme du transport public, ce qui n'était pas du tout dans la mission qu'on nous demandait de faire ni dans l'esprit dans lequel nous avons réalisé cela. Nous nous sommes expliqués par rapport à cela.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Nous avons fait ce que nous pensions devoir faire, maintenant il ne nous appartient pas de juger. Nous ne vous mettons pas en cause, nous nous arrêtons simplement à des faits simples, après ce qu'il en sortira, ce sera peut-être un mieux pour tout le monde, pour vous et pour nous, je l'espère en tout cas.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit, à la fois sur votre appréciation de la chose, vous êtes resté neutre. Je rappelle que c'est sur dénonciation d'un de nos concurrents que cette affaire a été initiée. Au final, comme vous le dites, je suis complètement d'accord, cela va permettre de faire le point parce qu'effectivement il semble qu'au niveau de la réglementation il y a un flou à ce niveau : la distinction entre initiation/pilotage et baptême de l'air/transport public, cela va permettre d'alimenter cette réflexion sur cette distinction.

M. LE PRESIDENT.- Merci. Ces points étant précisés, dans la mesure où il y a une enquête judiciaire, il n'est pas du ressort de la Commission de se prononcer sur le sujet mais vous nous donnez acte de votre propos.

M. SOURISSE (GUAS).- Une précision sur l'affaire du pilote qui a jugé bon de jeter des tracts au-dessus de la ville de Poitiers, indépendamment des poursuites en cours, ce pilote est passé en conseil de discipline au niveau de son aéroclub dans les trois semaines qui ont suivi cette action, il a été exclu de l'aéroclub. A ma connaissance, il ne peut plus voler depuis cette date au départ de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole.

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette précision. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur ces éléments de contrôle ?

Je vous propose que nous passions au point suivant de la présentation...

4. Nouvelle aire des hélicoptères et modification en conséquence des circuits de circulation de l'aérodrome (Aéroports de Paris et DGAC)

M. DE RONNE (ADP).- Nous avons conduit une étude avec pour objectif d'implanter sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole une nouvelle zone de décollage et d'atterrissage des hélicoptères qui permette d'éloigner les mouvements d'approche et de départ d'hélicoptères des zones les plus urbanisées.

A l'heure actuelle, les hélicoptères atterrissent et décollent en utilisant les pistes de l'aérodrome. Cela pose un certain nombre de problèmes en termes d'exploitation aéronautique et en termes de sécurité. Mais cela pose aussi un problème en terme environnemental puisque les trajectoires d'hélicoptères sont amenées à s'approcher de certaines zones urbanisées proches de l'aérodrome générant des nuisances importantes.

Nous avons donc procédé à l'étude d'implantation d'une zone de décollage et d'atterrissage, c'est la petite bande verte que

vous voyez en haut à gauche de la plateforme. Cette bande verte, nous l'avons positionnée le plus loin possible à l'ouest de la plateforme de façon à éloigner les trajectoires du quartier habité qui se trouve en haut à droite de la vue qui vous est présentée.

La plateforme est implantée le plus à l'ouest possible de l'aérodrome. C'est la position la plus extrême parce qu'il faut protéger les trajectoires d'atterrissage ou de décollage des hélicoptères de l'obstacle que représente l'autoroute A12. L'autoroute A12 est en surplomb par rapport à la plateforme, il faut faire passer les trajectoires d'hélicoptères avec les protections nécessaires au-dessus de cette autoroute. C'est la position extrême que nous ayons pu trouver, compte tenu des performances de l'hélicoptère de référence, c'est-à-dire l'hélicoptère qui a les moins bonnes performances sur la plateforme.

Pourquoi vers l'ouest ? Pour éviter que les trajectoires d'hélicoptères qui, à l'heure actuelle, aboutissent sur une des deux pistes de l'aérodrome en contournant cette zone urbanisée par l'est, continuent de contourner cette zone urbanisée avec le bruit que génère l'hélicoptère dans les virages. L'idée est que la trajectoire puisse aboutir dans cette zone non urbanisée.

Nous avons, en tant que gestionnaire de la plateforme, réalisé l'étude d'implantation de l'aire de pose et de décollage, en terme aéronautique, on appelle cela une FATO. J'ai expliqué la manière dont on constituait cette infrastructure aéronautique lors du comité de suivi de la Charte la semaine dernière. Nous avons étudié le positionnement, la réalisation de cette aire de décollage et d'atterrissage. Les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile ont étudié les trajectoires de raccordement à cette plateforme de façon à éviter ou minimiser les nuisances sonores créées par les mouvements d'hélicoptères.

Nous attendons qu'une décision soit prise quant à la réalisation de cette infrastructure pour relancer les travaux. Il y a quelques mois de travaux pour réaliser l'infrastructure. L'infrastructure est une bande en herbe avec un plot au centre où se posent les hélicoptères. Pour chacune des parties de cette

infrastructure, il y a des normes en matière de planéité de l'aire, de hauteur des obstacles à proximité ou sur l'aire.

M. LE PRESIDENT.- Merci de cette présentation.

Qui souhaite intervenir ?

M. ERASIMUS (Saint-Cyr Rail Environnement).- J'ai une demande de précision sur l'aspect trajectoires ou couloirs d'atterrissage et de décollage. Je voudrais savoir si vous avez procédé à une comparaison entre la situation que vous envisagez au travers de cette plateforme et la situation actuelle, en particulier pour les riverains qui se trouvent sur la partie Nord-Est, c'est-à-dire la rue Guy Moquet ? Est-ce qu'il y a statu quo, dégradation ou amélioration ? Est-ce qu'on a déjà au moins un ordre d'idée de l'évolution pour ces riverains ?

M. DE RONNE (ADP).- Il n'y a pas d'étude comparative puisque cette nouvelle zone n'a pas été essayée, elle n'existe pas, et les trajectoires associées n'ont pas été essayées, à ma connaissance.

Par contre, il est clair que les trajectoires qui passaient en entourant le secteur de la rue Guy Moquet vont passer dans cette zone non urbanisée, donc il est très probable qu'il y ait un changement de situation.

M. ERASIMUS (Saint-Cyr Rail Environnement).- Un certain éloignement.

M. DE RONNE (ADP).- Le sens des évolutions n'est pas le même, l'exposition non plus n'est pas tout à fait la même. Mais aujourd'hui, je ne sais pas vous dire quelles seront les conséquences immédiates.

M. MAMY (Maire-adjoint St Cyr-l'Ecole).- Je ferai la même marque qu'au comité de suivi, il faudrait vraiment s'assurer que les hélicoptères respectent la trajectoire et je rejoins ce qu'a dit Etienne ERASIMUS, il faudrait aussi vérifier que ce n'est pas

plus gênant pour les gens de la rue Guy Moquet que la situation actuelle avant de se lancer dans cette FATO.

M. MENON (APEPV).- Ce point a pour intitulé "nouvelle aire des hélicoptères et modification en conséquence des circuits de circulation de l'aérodrome". Je ne sais pas s'il est prévu de présenter dans ce chapitre ce qui nous a été présenté il y a déjà quelque temps, à savoir les nouveaux circuits avions/hélicoptères à partir de l'aérodrome. Je crois que c'était M. MICHAL qui nous avait présenté cela. C'était aussi un élément intéressant superposé à cela puisque cela montrait bien l'évolution, qui n'est pas encore approuvée si j'ai bien compris, des circuits avions / hélicoptères. La nouvelle FATO avec le circuit hélicoptères permet, je pense, de répondre un peu mieux, au moins d'un point de vue des études théoriques, aux questions de M. ERASIMUS et M. MAMY.

M. MICHAL (DGAC-SNARP).- Je vais essayer de vous trouver une planche... Un courrier a été adressé à la préfecture en prévision de la CCE, on peut peut-être utiliser ce dossier, sinon j'ai un exemplaire numérique qu'on peut présenter.

(présentation d'un document)

Ce document est une vue avec un peu plus de recul que le document présenté par Aéroports de Paris puisqu'il s'intéresse à la circulation de l'aérodrome. On voit le grand rectangle en noir qui correspond aux trajectoires avions, ce qu'on appelle le tour de piste avions utilisé à l'entraînement pour les atterrissages et les décollages. Le petit rectangle à l'intérieur correspond au tour de piste hélicoptères. On voit bien par rapport à ce qui vous a été dit par Michel de RONNE que la trajectoire hélicoptères vire rapidement pour effectuer sa branche de montée en terrain libre pour revenir également en terrain dégagé et se reposer. Ce tour de piste est relativement réduit et évite la situation antérieure où les hélicoptères devaient décoller, raser la rue Guy Moquet et repasser derrière.

Plusieurs avantages : les avantages que Michel de RONNE décrivait au point de vue exploitation sont complétés par un gain au point de vue sécurité, sachant que les hélicoptères

généralisant une turbulence de sillage plus importante que les avions, les contrôleurs sont obligés de les espacer beaucoup plus, du moins d'attendre pour autoriser un avion au décollage un temps un peu plus important lorsqu'un hélicoptère vient de décoller.

Ce sont des notions relativement récentes qui sont importantes à prendre en compte. Nous avons eu un incident grave à Chavenay avec justement un problème de turbulence entre un Ecureuil et un DR-400. Cette prise de conscience découle également d'une recommandation du Bureau d'Enquête et d'Analyse suite à un accident qui a eu lieu dans le sud entre un avion léger et un hélicoptère. Du fait du vent, la turbulence de sillage, plus de neuf fois sur dix, se déplace et fort heureusement les avions y échappent mais il reste une marge de cas relativement importante où cela peut poser un problème. Donc la proposition est de revenir avec ce petit circuit à l'intérieur.

Une donnée complémentaire, la hauteur du tour de piste avions a été augmentée de 100 pieds. Nous avons pris le parti de le publier tel qu'il est pratiqué aujourd'hui. La trajectoire que vous voyez là est la trajectoire que suivent normalement les avions à Saint-Cyr-l'Ecole. Je pense que MM. SOURISSE et CHOMA pourront le confirmer. Cette trajectoire est légèrement différente de la trajectoire qui est publiée actuellement. Cette branche qui est parallèle à la piste qu'on appelle la branche "vent arrière" se situe ici, beaucoup trop proche de l'aérodrome pour être suivie par des avions plus rapides que ceux d'il y a une cinquantaine d'années. Ce qui fait que le circuit pratiqué est celui-là. A l'occasion de cette remise à place du dispositif de circulation aérienne, nous souhaitons pouvoir le publier tel qu'il est réellement de façon à ce que les services de la gendarmerie, de la police et nos usagers aient la même documentation.

Voilà ce que l'on peut dire, sachant que nous avons ici des trajectoires de décollage avec des altérations de route pour éviter Fontenay-le-Fleury et de façon à pouvoir gérer le décollage simultané, si un avion de la piste nord se décale vers le nord de 10 degrés en même temps qu'un hélicoptère décolle, nous risquons d'avoir un conflit à cet endroit. L'ensemble est pivoté vers le nord.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que ces précisions répondent à vos questions ?

M. SANSON (Fontenay-le-Fleury).- Cette FATO est très bien dans la mesure où les pilotes hélicoptères respectent les couloirs des lignes de trafic. Actuellement, il y a de nombreux hélicoptères qui coupent au dessus des bâtiments.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Sur Fontenay-le-Fleury ? Vous me surprenez un peu parce qu'il y a une obligation de trajectoire modification décollage et je crois qu'elle est respectée dans la grande majorité des cas puisque l'aérodrome est contrôlé.

M. SANSON (Fontenay-le-Fleury).- Des photos ont été prises par l'ARA, je peux en témoigner, à chaque fois qu'il y a des hélicoptères, quand je me trouve dans la rue, je suis agressé par des Fontenaisiens qui me disent : "qu'est-ce que vous attendez pour rectifier cette anomalie ?".

M. BONNECAZE (Chef circulation aérienne).- Il se peut qu'il y ait un problème en configuration face à l'est, c'est-à-dire que les gens estiment être survolés alors que les trajectoires, quand les hélicoptères ou les avions vont se poser face à l'est, passent au nord de l'agglomération de Fontenay, ce que les gens vont ressentir comme un survol d'agglomération parce qu'il y a des parcs, des aires de jeux et c'est vrai que l'été en particulier il y a du monde dans ces aires.

M. SANSON (Fontenay-le-Fleury).- Il y a notamment une copropriété qui s'appelle Le Parc Montaigne qui est constituée comme des squares, c'est un peu la configuration de Parly II, cela fait caisse de résonance, vous levez la tête, vous les avez au-dessus de vous à l'intérieur du Parc.

M. MICHAL (SNA-RP).- Une précision justement, le problème que rencontre le Parc Montaigne actuellement est lié en partie à l'utilisation des pistes par les hélicoptères. C'est-à-dire que lorsqu'un hélicoptère va décoller de la piste sud, même de la piste nord, même en faisant une altération de route que vous voyez ici au nord, il va passer relativement près du Parc

Montaigne. Au sol, on peut considérer être gêné et même penser qu'il est à la verticale. L'intérêt de l'aire hélicoptères est justement de reporter le décollage beaucoup plus au nord et qu'elle éloigne les hélicoptères du Parc Montaigne. Si la trajectoire est respectée - les usagers hélicoptère sont soucieux de leur devenir sur la plateforme, ils font donc attention à leurs trajectoires - vous voyez qu'il y a également une altération de route à cet endroit-là, ce sera de toute façon meilleur avec cette aire hélicoptères qu'avec un décollage de la piste nord. Cela fait partie aussi des objectifs de s'éloigner des parties habitées.

M. SANSON (Fontenay-le-Fleury).- Tout à fait mais à condition que les trajectoires soient respectées.

M. MENON (APEPV).- En définitive, ces circuits sont assez précis, au moins sûr le papier, mais quelles sont les balises au sol qui permettent aux pilotes de se repérer pour justement ne pas s'éloigner du circuit théorique ?

M. MICHAL (DGAC-SNARP).- Le service de contrôle aujourd'hui ne met pas en place des balises au sol pour suivre.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Il faut plutôt parler de repères que de balises aéronautiques spécifiques. Tout pilote, qu'il soit d'avion ou d'hélicoptère, est éduqué dans sa formation de pilote à respecter un certain nombre de repères, particulièrement autour d'un aérodrome pour bien suivre le cheminement réglementaire. Les pilotes d'hélicoptère comme les pilotes d'avion respectent cela. Comme le disait M. MICHAL, je suis particulièrement conscient des éventuels désagréments pour les riverains de Saint-Cyr et, depuis des années, on montre notre implication, notamment lors de cette décision concernant la FATO.

Je tiens à préciser, comme je l'ai fait à plusieurs reprises, que cette FATO sera plus contraignante pour nous que ce qui existe actuellement mais le Service de contrôle aérien et Aéroports de Paris peuvent témoigner que nous nous sommes tout de suite attelés au projet. On y a participé avec beaucoup de bonne volonté parce qu'il nous semble que c'est un projet qui permet de diminuer les nuisances sonores dues aux hélicoptères et notamment à ceux que nous exploitons nous-mêmes, à la fois

au niveau du parcours aérien et du déplacement près du sol puisque le déplacement près du sol pour rejoindre cette FATO se fait au niveau de la tour de contrôle et donc le plus loin possible des différentes zones d'habitation. C'est aussi un axe d'amélioration.

Quant à votre remarque, Monsieur, je ne voudrais pas commenter davantage que ce qu'on s'est dit il y a une semaine déjà, à savoir que je respecte toutes les photos qui sont prises avec beaucoup de précisions, en revanche une photo est difficilement significative. Il faut savoir d'où elle a été prise avec quel zoom, je ne vais pas rentrer dans les détails techniques, mais ce que je veux dire simplement c'est qu'entre la sensation que l'on a et la réalité, il peut y avoir une différence. L'interprétation ensuite peut être subjective.

Mais ce débat, on le disait en fin de réunion la semaine dernière, est peut-être dépassé puisque, avec cette FATO, le Parc Montaigne, heureusement, sera beaucoup plus éloigné de l'évolution de nos hélicoptères.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Je peux même préciser en plus que l'activité hélicoptères durant le dernier trimestre a augmenté considérablement. Cela n'a pas donné lieu pour autant à des plaintes en retour, ce qui veut bien dire que c'est efficace et qu'il y a quand même un respect et une attention particulière sur les mouvements. Par ailleurs, s'il devait être constaté une quelconque infraction à votre niveau dans ce quartier, ce serait à notre service de le faire. Je veux bien envoyer des fonctionnaires pour le constater de visu, nous avons toute latitude pour le faire mais, en plus, nous en avons l'ordre direct du Procureur de la République puisqu'il n'y a pas d'autre personne qu'un fonctionnaire habilité qui puisse constater ce type d'infraction.

Fort heureusement, depuis pas mal d'années, on n'a plus de souci à ce niveau-là à Saint-Cyr-l'École. On avait quelques soucis de trajectoires plutôt de l'autre côté, du côté Lanterne.

M. SOURISSE (GUAS).- Sur la question des balises qui a été soulevée par M. MENON, il n'y en a pas actuellement. Nous n'en voyons pas le besoin, il n'a pas été mis en évidence que ce

type d'indicateur au sol pouvait apporter un confort dans la manière dont les avions naviguent autour de l'aérodrome. Je dirai même que nous ne le souhaitons pas pour des raisons de sécurité. En effet, il peut être hasardeux pour un pilote de suivre des yeux la balise alors qu'il est dans un itinéraire qui est tracé sur la carte où circulent d'autres avions devant et derrière et qu'il doit avant tout observer le comportement de son avion à une vitesse qui est celle de l'approche qui est plus faible et où il faut bien surveiller le comportement de son avion, son positionnement par rapport aux autres avions et enfin sa trajectoire par rapport au terrain.

L'implantation d'une balise pour des raisons de sécurité, nous ne le souhaitons pas sur l'aérodrome de Saint-Cyr. Il y a suffisamment de points remarquables au sol comme le grand canal ou la départementale 307 au nord du circuit pour que nous ne voyions pas la nécessité de mettre des amers ou des balises remarquables au sol.

M. LE PRESIDENT.- Y a-t-il d'autres demandes d'intervention ?

J'aurais tendance à suggérer aux uns et aux autres de saisir les services de police quand l'occasion se présente et, le cas échéant, que l'exploitant avec les utilisateurs se rapprochent des riverains pour une observation sur les lieux qui n'a aucune valeur sur un plan judiciaire, ce n'est pas l'objectif, mais qui permette à tous de savoir si l'avion est sorti de sa trajectoire ou non, si c'est un cas isolé ou au contraire des cas qui se reproduisent. Je crois que cela permettra aussi à l'exploitant comme aux usagers qui sont autour de cette table sous l'autorité du Président du Comité de suivi de constater ensemble ce qui se passe. Effectivement, à partir du moment où les trajectoires sont tracées, il convient que les utilisateurs s'efforcent de les respecter en tenant compte des éléments de sécurité du vol qui sont absolument primordiaux.

M. VALTON (Héli-Oxygène).- Si vous le permettez, je voudrais juste préciser aussi que la société que je représente exploite simplement 4 hélicoptères (Robinson 22-44) de petites tailles et que ce ne sont pas les seuls hélicoptères qui viennent à

Saint-Cyr. Il y a une autre activité hélicoptère sur laquelle nous n'avons aucune prise. On ne peut pas être tenu pour responsable de ce qui se passe avec d'autres hélicoptères qui viennent d'autres aérodromes et qui respectent ou non les règles prévues, je pense qu'ils les respectent dans la plupart des cas, mais s'il y a des distorsions par rapport à cela, ce n'est pas de notre responsabilité.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en donne acte et vous n'êtes effectivement pas chargé de faire une quelconque forme de police vis-à-vis de vos concurrents.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Pour rebondir sur le propos de M. VALTON, il y a une association qui n'est pas présente, l'ADECNAP. Au mois de septembre, ces gens se sont déplacés dans le centre commercial Leclerc à Bois d'Arcy pour évoquer le problème des nuisances sonores d'hélicoptères. Visiblement, personne d'autre n'est intervenu de la sorte. C'était une discussion, cela s'est bien déroulé, mais je tenais à le préciser puisque visiblement ils ne sont pas présents. Je ne sais s'ils font partie de la Commission ou pas, je ne peux pas vous dire.

M. LE PRESIDENT.- Ils n'ont pas souhaité le faire.

Lt MAZZIA (DCPAF).- En tout état de cause, c'est la seule action qui ait été menée par une association dans une localité à proximité de l'aérodrome, cela s'est passé à Bois d'Arcy.

M. MENON (APEPV).- A propos de l'ADECNAP, il faut savoir que c'est une association de Plaisir qui est surtout concernée par les problèmes de sorties et d'entrées d'avions et pas du tout par les tours de piste. Ce n'est pas une association des communes riveraines et même si elle s'est beaucoup manifestée sur un sujet qui était des survols d'avions sur une zone résidentielle de Plaisir. Je me permets de le dire parce que je connais bien le problème. Nos amis du GUAS pourraient le dire de la même façon que moi.

En ce qui concerne les hélicoptères, il est certain que notre commission et notre comité de suivi n'ont à se préoccuper

que des hélicoptères basés. Or, de l'avis de tous les résidents sur les communes voisines, qu'il s'agisse de Saint-Cyr-l'Ecole, en particulier d'Epi d'or, de Bailly, de Noisy..., les nuisances d'hélicoptères viennent d'hélicoptères qui ne sont pas des hélicoptères basés sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole. Il y a bien d'autres hélicoptères : la sécurité civile, des hélicoptères privés etc.

Ce sujet avait déjà été évoqué dans des réunions précédentes avec M. le Secrétaire Général, Philippe VIGNES, qui est Préfet maintenant. On avait effectivement abordé le problème avec M. ESPERON lors d'une réunion et ce sujet n'a jamais abouti. Mais nous sommes toujours demandeurs dans un cadre autre que cette Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole concernant les aéronefs basés de traiter le problème des nuisances des hélicoptères de toutes sortes. Merci.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- Je tiens à appuyer fortement cette demande. Sur l'Epi d'or, il y a des hélicoptères qui traversent le stade "Le Luc" (?). C'est surprenant, c'est gênant, c'est près des habitations. J'ai regardé les trajectoires officielles, il y a le point WH1, qui n'est pas loin de Saint-Cyr-l'Ecole, les hélicoptères prennent l'A86 de Vélizy et arrivent au point WH1 et, puisque rien ne leur dit de faire autrement, ils vont tout droit alors qu'il serait préférable qu'ils continuent d'aller sur l'A86, autrement dit de prendre la déviation de Saint-Cyr-l'Ecole. Aujourd'hui rien ne les y oblige.

Je rejoins tout à fait votre position et je propose que, dans un cadre légal, on fasse une trajectoire officielle qui prenne la déviation.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Si vous me permettez, pour avoir fait des observations régulières dans le secteur, je peux vous assurer que les hélicoptères, quels qu'ils soient, civils ou militaires mais en particulier militaires puisqu'il y a des transits importants entre Vélizy et le secteur à l'ouest, se calquent sur la trajectoire de l'autoroute et ne coupent pas au travers l'Epi d'Or. S'agissant des militaires, pour ce que j'ai vu, je peux vous l'assurer.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- J'ai vu des hélicoptères civils qui n'étaient pas de Saint-Cyr-l'Ecole – j'étais sur le stade pour la fête de la ville de Saint-Cyr – passer au-dessus de ma tête. Je peux vraiment dire qu'il n'y avait pas d'angle. Quand j'ai vu la trajectoire sur la carte, j'ai constaté que cette trajectoire n'oblige pas à faire autrement, donc je comprends qu'ils puissent le faire.

Lt MAZZIA (DCPAF).- N'oublions pas qu'il n'existe plus de trajectoires à partir WH1. Il n'y a plus rien à l'ouest.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- C'est ça que je voulais dire. A partir de WH1, il n'y a plus rien d'autre, cela veut dire que l'hélicoptère peut aller où il veut.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Oui mais les pilotes sont sensibilisés aux grands axes d'une manière générale.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- Manifestement pas tous, ce jour-là ... !

Lt MAZZIA (DCPAF).- Quand il s'agit d'intégrer l'Ile-de-France et en particulier Saint-Cyr ou Issy-les-Moulineaux, ils vont survoler la Nationale 10 en calquant leur route sur l'axe routier et rien d'autre. Ils ne vont pas aller sur les zones hostiles. C'est une modalité classique pour un pilote d'hélicoptère, quel qu'il soit, c'est l'usage. Maintenant, il se peut qu'ils aillent tout droit mais d'une manière générale on n'a pas trop à se plaindre de cela.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- Je ne dis pas que c'est très fréquent, mais je l'ai vu de mes yeux au-dessus de moi.

M. LE PRESIDENT.- Ce débat mérite peut-être un jour d'aller sur le terrain, mais c'est ce jour-là où il ne se passera rien, c'est toujours le risque que l'on prend.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- Je voulais préciser la demande : à partir de WH1, il n'y a plus rien, il faudrait que la réglementation précise de bien rester sur l'A86, de continuer sur la déviation de Saint-Cyr de façon à qu'un hélicoptère qui passerait

sur Epi d'Or sur le stade soit en infraction. Aujourd'hui, il n'est pas en infraction, que ce soit autre chose que la bonne volonté mais que ce soit une obligation pour le pilote.

Lt MAZZIA (DCPAF).- Au contraire, il est en infraction. Il passe là où il ne doit pas passer, mais rien n'existe. Objectivement, c'est le contraire. Il faut qu'il passe quelque part.

M. MICHAL (DGAC-SNARP).- Monsieur le Maire a raison, le problème que nous avons avec ce cheminement hélicoptère, c'est qu'à partir de WH1 il n'y a plus rien. S'il n'y a plus de cheminement, il n'y a plus de dérogation et, à cet endroit-là, nous nous trouvons dans une zone urbanisée où normalement, même au-dessus d'une autoroute ou d'une route, réglementairement on ne peut pas passer.

Ce problème-là nécessite une étude. Aujourd'hui, un hélicoptère, s'il veut respecter les règles de survol des agglomérations, n'a pas d'autre solution que de passer entre la ville de Saint-Cyr et Versailles, faire la verticale de l'aérodrome de Saint-Cyr et sortir au niveau de Rocquencourt.

Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est qu'en sortie sur WH1, les hélicoptères poursuivent au-dessus de la N10 pour descendre sur Montigny-le-Bretonneux et rejoindre Toussus-le-Noble mais aujourd'hui, ce n'est pas vraiment un itinéraire réglementaire, c'est quelque chose qui se fait. Les solutions qui s'offrent, ce n'est pas dans le cadre de la CCE de Saint-Cyr-l'Ecole ou d'un autre aérodrome, qu'elles peuvent être menées. C'est sans doute à un niveau national que la réflexion doit être entreprise afin de voir comment on poursuit cet itinéraire, soit en définissant une autre portion dérogatoire qui suivrait la Nationale 10 et il faudrait certainement avoir une concertation étendue avec les communes riveraines, soit permettre de rejoindre Toussus-le-Noble par cet itinéraire nord, mais là également en concertation avec les communes riveraines.

Il y a un vrai problème avec l'aboutissement de cet itinéraire. Aujourd'hui, la seule échappatoire réglementaire passe entre Versailles et Saint-Cyr à la verticale de l'aérodrome de

Saint-Cyr. Il y a d'autres pratiques, mais elles relèvent plus de la tolérance que de la réglementation.

M. LE PRESIDENT.- Dans la mesure où la commission est saisie d'un projet, elle doit rendre un avis. Est-ce qu'il y a d'autres expressions souhaitées sur le sujet ?

Je propose que nous donnions acte de cette présentation et que nous donnions un avis favorable ou défavorable, compte tenu des explications. Qui veut s'exprimer sur le sujet ?

M. MENON (APEPV).- La seule chose que je peux dire, sans toutefois chercher à influencer d'aucune manière les membres de la CCE, c'est que la présentation a été faite au comité de suivi mardi dernier et après moult échanges, en particulier sur les questions de nuisances potentielles des riverains, le comité de suivi a donné un avis favorable, sous réserve que soient faites quelques simulations, mais comme on ne peut pas les faire sur l'ordinateur, de vols en vraie grandeur à partir de cette future FATO pour que l'on puisse se rendre compte. C'est prévu avec Héli Oxygène et Aéroports de Paris de faire quelques exercices à partir de cette base.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Héli Oxygène a précisé que s'il fallait faire des essais, on était tout à fait disposé à le faire. De toute façon, dans la vie quotidienne de la société, on est amené à voir la différence que pourrait engendrer cette FATO par rapport à la situation actuelle. En revanche, ce n'est pas nous qui pouvons décider s'il y aura des essais ou non. Nous sommes à la disposition de qui voudra faire des essais pour placer nos hélicoptères à tel endroit plutôt qu'à tel autre pour évaluer l'impact. On ne peut pas diriger cette initiative.

M. MENON (APEPV).- Comme cela avait été dit, avant d'engager les travaux, on reste demandeur de faire un point. On en avait déjà discuté et, comme vous venez de le rappeler, vous êtes d'accord pour faire une expérimentation simple d'un décollage et d'un atterrissage selon le circuit qui a été présenté, au moins une ou deux fois. Je pense qu'il faut en faire la demande.

Le deuxième point, je m'exprime tout de suite avant que M. de RONNE ne réponde sur ce sujet, il a été bien précisé plusieurs fois d'ailleurs depuis que l'on parle de cette FATO qu'il ne faudrait pas que la nouvelle FATO qui présente beaucoup d'avantages pour les riverains soit une opportunité pour d'autres clubs extérieurs de venir faire école à Saint-Cyr-l'Ecole avec des hélicoptères. Cela, nous ne l'accepterons pas puisque cette FATO serait alors un bienfait qui entraînerait quelque chose de plus défavorable. Merci.

M. DE RONNE (ADP).- Je pense qu'effectivement ce serait très utile de pouvoir expérimenter le dispositif avant de réaliser les travaux d'infrastructure. L'expérimenter, comment peut-on imaginer cela ? On peut baliser au sol l'emplacement prévu de la fameuse FATO et expérimenter les trajectoires simplement en évitant de se poser puisque, par principe, l'infrastructure qui permet de poser ou de faire décoller les hélicoptères en toute sécurité n'existe pas. Il faut donc trouver une solution qui permette d'essayer les trajectoires sans se poser, faute de quoi cela démontrerait qu'il n'est pas nécessaire de faire une infrastructure !

M. VALTON (Héli Oxygène).- Un hélicoptère sait le faire, ne pas se poser, rester en stationnaire, c'est une plaisanterie...

M. DE RONNE (ADP).- Oui, c'était à vous de le dire ! Il faut simplement que la DGAC nous autorise à faire cette expérimentation sans poser l'hélicoptère puisqu'il n'y a pas d'infrastructure.

M. LE PRESIDENT.- Peut-on autoriser cette expérimentation ?

M. VELLA (DGAC).- Oui, bien sûr. En fait il y a deux choses à expérimenter : d'abord la trajectoire, le circuit de piste mais surtout la trajectoire sol. Il faudrait avec les contrôleurs vérifier un point parce qu'il y a un petit problème réglementaire. C'est le point d'un seul cheminement au sol de l'hélicoptère depuis

sa base jusqu'à la FATO, alors que la réglementation en prévoit deux. On en a parlé dans le comité de suivi : normalement la trajectoire sol de l'hélicoptère ne doit pas interférer avec la trajectoire de décollage des avions à plus d'un tiers de la distance de début de décollage. Comme il y a deux possibilités de décollage, normalement il y a deux cheminements. On nous a expliqué que, pour des raisons de disposition du terrain mais aussi peut-être des raisons d'environnement, il serait souhaitable de n'en faire qu'une. Mais pour cela, il faut qu'on le vérifie. Il serait donc souhaitable qu'on vérifie que les arguments qui ont été soulevés par le SNARP, arguments qu'on ne remet pas en cause, fonctionnent bien et efficacement sur le terrain et qu'il n'y a pas de problème de sécurité. Compte tenu de cette dérogation, l'expérimentation est indispensable et s'imposera.

M. LE PRESIDENT.- Je propose de conclure. Si je reprends l'esprit de l'avis du comité de suivi, c'est de donner un avis favorable, sous réserve d'une expérimentation en grandeur réelle dans des conditions de sécurité prévues par l'administration de l'Aviation Civile, expérimentation à faire dans les prochaines semaines, et compte tenu des explications apportées par l'exploitant, Aéroports de Paris, sur les effets bénéfiques en terme de diminution des nuisances aux riverains.

Monsieur le Président... ?

M. MENON (APEPV).- Et sous réserve aussi que cette nouvelle FATO ne soit pas utilisée par des clubs extérieurs. Le comité de suivi est tout à fait d'accord sur cela.

M. LE PRESIDENT.- Après, c'est à l'exploitation de l'aérodrome et encore faut-il qu'on ait les moyens juridiques de s'opposer à cela.

M. MENON (APEPV).- Lorsque nous en avons parlé au comité de suivi, personne ne s'est opposé à ce moment-là à ce que cette réserve soit tout à fait prise en compte. M. VALTON l'a bien confirmé.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Je suis partie prenante sur ce point-là, effectivement s'il n'y a pas de concurrent à Héli

Oxygène en terme d'école, je ne peux que m'en féliciter. Je sais que jusqu'à maintenant l'autorisation d'école, je parle sous le contrôle de vous tous, est réservée aux hélicoptères basés d'après ce je crois savoir. Ce que demande M. MENON à travers le comité de suivi, c'est la poursuite de cette règle ?

M. DE RONNE (ADP).- On peut parfaitement introduire dans l'information aéronautique qui concerne cette plate-forme le fait que cette FATO est réservée aux hélicoptères basés. Si l'information aéronautique est publiée comme telle, le non respect de cette limitation peut faire l'objet de poursuite, me semble-t-il, en tout état de cause, c'est ce que nous pouvons faire, de même qu'il est inscrit dans les documents d'information aéronautique que l'entraînement ou les tours de piste d'hélicoptères non basés ne sont pas autorisés à Saint-Cyr-l'Ecole.

M. LE PRESIDENT.- Donc sous deux réserves : 1/ d'une expérimentation grandeur nature 2/ d'une limitation aux aéronefs basés ou d'un respect des règles en vigueur qui s'applique à cet aérodrome.

M. VELLA (DGAC).- Petite remarque, le terrain est ouvert aux hélicoptères qui ne font pas de l'entraînement mais qui viennent atterrir à Saint-Cyr. Il serait un peu étrange de les obliger à suivre le circuit avions sous prétexte qu'ils ne sont pas basés alors que ce circuit hélicoptères a tous les avantages en matière de nuisance. Il ne faut pas imposer aux hélicoptères qui viennent de l'extérieur de suivre le circuit avions. Ils suivront le cheminement hélicoptères tel qu'il est sur la carte. Donc il faut préciser que le problème n'est pas entre l'extérieur et l'intérieur, c'est : est-ce qu'on autorise de nouvelles écoles à faire de l'entraînement aérien sur Saint-Cyr ? Ce qui est un autre problème.

M. MENON (APEPV).- Je crois que c'est cela le problème. On a déjà vu dans la présentation tout à l'heure qu'il y a une augmentation notable des flux entre 2008 et 2009, d'une part des avions mais d'autre part et surtout des hélicoptères. Il y a une pointe qui a été bien mise en évidence, en particulier en octobre. J'ai noté qu'il y avait une augmentation de 17 %, ce qui n'est pas rien. Il faudrait sans doute, en analysant plus finement que cela,

savoir quelle est la part de l'augmentation qui est due aux activités d'Héli Oxygène et celle due à des activités extérieures puisque, hors réunion la semaine dernière, on m'a dit qu'il y avait aussi des hélicoptères qui venaient de clubs extérieurs qui venaient et qui repartaient de là pour faire des baptêmes de l'air ou autres. On peut penser que des améliorations pour des vols d'hélicoptères vont attirer davantage.

Il faut trouver un moyen de limiter cette évolution, sachant que l'objectif de tout le travail qui est fait est que les nuisances des riverains n'augmentent pas mais diminuent. L'objectif reste inchangé. Les aménagements qui sont faits sur le terrain, y compris la FATO, ne doivent pas avoir pour effet d'augmenter les nuisances des hélicoptères pour les riverains puisque, tout le monde le reconnaît, cela a été dit et redit, les nuisances les plus importantes dues aux activités de l'aérodrome de Saint-Cyr auprès des riverains viennent des hélicoptères et beaucoup moins des avions, surtout depuis leur équipement en silencieux.

Il faut trouver la bonne méthode pour limiter cette activité.

M. VALTON (Héli Oxygène).- Je voudrais juste faire deux ou trois commentaires.

Par rapport à cette FATO, j'ai compris que c'était à la fois une zone de décollage atterrissage pour hélicoptères et en même temps une zone d'entraînement pour les hélicoptères basés. Dans ce cas, le problème concernant d'autres écoles ne se pose pas puisque pour ces autres écoles, ce n'est pas possible de venir faire de l'entraînement à Saint-Cyr. En revanche, tous les hélicoptères venant de l'extérieur comme de l'intérieur peuvent se poser sur cette zone puisqu'elle est pour les hélicoptères, donc en priorité les hélicoptères utilisent cette zone plutôt que les pistes. C'est comme cela que je l'ai compris.

Je ne sais pas si on va débattre tout à l'heure de l'impression qu'on a à Saint-Cyr que les hélicoptères sont les plus nuisants en terme de bruit puisque c'est de cela qu'on parle principalement. J'ai cité la semaine dernière une enquête

officieuse qui a été faite concernant le bruit des aéronefs à Saint-Cyr, avions et hélicoptères, et un comparatif des deux. Cette enquête officieuse, il serait peut-être intéressant d'en faire une plus officielle, montre que les hélicoptères ne sont pas aussi bruyants qu'on le dit, en tout cas moins bruyants que certains avions.

Je suis là pour expliquer et répondre à toutes les questions concernant les hélicoptères, en tout cas ceux que je peux maîtriser. Je ne voudrais pas que les hélicoptères servent systématiquement de bouc émissaire pour ce qui se passe en termes de nuisance sonore à Saint-Cyr. Des enquêtes sont là pour rectifier un peu le tir et donner un autre éclairage.

J'ai bien conscience qu'un hélicoptère fait un bruit différent de celui de l'avion mais ce n'est pas forcément un bruit plus important. J'ai conscience que, dans l'inconscient de tout le monde, un hélicoptère est quelque chose de plus étrange qu'un avion. L'hélicoptère a encore pas mal de chemin à faire pour être reconnu au même titre qu'un avion. J'ai conscience de tout cela mais je ne voudrais pas que ce soit systématiquement du négatif à propos des hélicoptères.

M. LE PRESIDENT.- Je propose qu'on conclue sur ce point de la nouvelle aire des hélicoptères et qu'on prenne position en prenant en compte les deux réserves qui ont été énoncées.

Qui est contre cet avis favorable ?... (*pas de vote contre*)

Qui s'abstient ?... (*pas d'abstention*)

Ce dispositif est adopté. Merci beaucoup.

5. Bilan du Comité de suivi de la charte de l'aérodrome : généralités et état d'avancement de l'équipement des silencieux (M. MENON)

M. LE PRESIDENT.- C'est M. MENON qui a la parole sur le bilan du Comité de suivi de la charte de l'aérodrome.

M. MENON (APEPV).- On va vous remettre l'essentiel des éléments. Il y a déjà les points principaux de l'activité du comité de suivi, même avant qu'il ne soit comité de suivi, c'est-à-dire depuis la mise en place du groupe de travail pour la rédaction de la charte.

Ensuite, j'ai une page de remerciements que je vais lire parce que j'y tiens beaucoup.

Après avoir travaillé sur ce sujet depuis septembre 2002, c'est-à-dire depuis plus d'un septennat, j'avais déjà dit il y a plus d'un an qu'il était largement temps que quelqu'un d'autre anime ce groupe. Tout cela pour dire qu'il faudra bien évidemment renouveler, s'il a besoin de l'être, le comité de suivi à l'issue de cette CCE et le comité de suivi devra se donner un nouvel animateur président, quel que soit le titre qu'on lui donne.

J'aurai quelques détails sur les travaux que l'on a fait plus particulièrement depuis la dernière réunion de la CCE, c'est-à-dire depuis juillet 2008.

Ensuite, je parlerai des résultats et je laisserai plutôt la parole au GUAS, à MM. CHOMA, SOURISSE et PARPALEIX pour commenter le tableau qui est déjà affiché ici et qui indique l'équipement des avions en silencieux.

Puis, je parlerai des résultats qui ont été constatés en ce qui concerne les contrôles du respect des plages de moindre nuisance les week-ends et jours fériés.

Enfin, je rappellerai que nous avons émis début 2009 un communiqué que Madame le Préfet a demandé aux communes de publier dans leurs bulletins municipaux. Pour ceux qui n'en auraient pas eu connaissance, le texte est dans les papiers qui vous ont été distribués.

En ce qui concerne le bilan global :

Mise en place du groupe de travail chargé de la rédaction de la charte en septembre 2002 lors d'une CCE. Le constat avait été fait depuis une bonne dizaine d'années précisément rien n'avait été fait en ce qui concerne la mise en place de la charte. J'ai eu le tort de lever la main et on m'a donné la charge avec un groupe de travail composé d'élus, de membres des usagers du GUAS et de membres d'associations, de sortir une charte.

On est parti "plein pot", cela marchait très bien et puis, manque de chance, un maire précédent de Saint-Cyr-l'Ecole a trouvé le moyen de faire publier dans la presse que l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole devait disparaître, ce qui a fait cesser immédiatement les activités du groupe de travail qui n'a repris ses travaux que plusieurs mois après lorsque le préfet de l'époque a réuni une nouvelle CCE en disant : "mais non, nous vous assurons de la pérennité de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole".

Après toutes ces péripéties, l'approbation de la charte par la CCE a été faite en juillet 2004 et la signature de la charte en préfecture en décembre 2004. Je ne reviendrai pas sur les péripéties de ceux qui ont signé ou pas à l'époque. Aujourd'hui, les principaux concernés ont signé la charte, ce qui est un point important.

Il y a donc eu la mise en place du comité de suivi de la charte en janvier 2005 qui s'est attelé tout de suite aux travaux en traitant en priorité la réduction du bruit à la source, c'est-à-dire la mise en place de silencieux, ce qui n'était pas une mince affaire parce que, pour mettre en place des silencieux, il faut obtenir des subventions et, pour obtenir des subventions, il fallait avoir signé la charte et ensuite établir les dossiers. J'en parle parce que M. CHOMA, président du GUAS, ici présent, s'est beaucoup investi dans cette affaire.

En juin 2006, on a présenté l'état des programmes d'installation des silencieux en CCE.

Il y a eu de janvier à 2007 à mai 2007 beaucoup de discussions et de réunions pour accélérer la mise en place des silencieux avec l'aide de M. le Préfet, Philippe VIGNES, et instaurer les fameuses "plages de silence", appelées autrement "plages de moindre nuisance", entre 12h00 et 14h00 les week-ends et jours fériés où on demandait que ne puissent voler que les avions équipés de silencieux. C'était une motivation pour les clubs d'accélérer la mise en place des silencieux.

On a commencé aussi à parler à cette époque-là de la modification du point de départ des hélicoptères.

La signature de l'accord sur les plages de silence les week-ends et jours fériés et la présentation parallèle d'un programme d'installation de 34 silencieux ont eu lieu le 5 juillet 2007. On y reviendra, malheureusement tout le monde n'a pas signé cet accord.

Il y a eu ensuite de septembre 2007 à novembre 2008 : une étude de méthode de contrôle du respect des plages de silence, le suivi de l'installation de silencieux et la présentation des activités des hélicoptères.

Comme on le disait tout à l'heure, fin 2008 et début 2009, on a fait une communication auprès des riverains sur les travaux du comité de suivi.

Le 1^{er} décembre 2008 a eu lieu une réunion du comité par M. Philippe VIGNES pour contrôler le respect du programme de mise en place des silencieux et du respect des plages de silence. A cette époque, il a été noté dans un compte rendu de cette réunion : *"la préfecture prend acte au 31/12/2008 que cinq aéroclubs auront l'ensemble de leur flotte équipée"*. A l'époque, Philippe VIGNES disait : *" le bilan est très positif et le GUAS tient ses engagements"*.

Cela fait donc un peu plus d'un an.

Pendant l'année 2009, on a suivi tous les constats des plaintes des riverains, des uns et des autres, certains ont fait une étude approfondie, en particulier l'ARA. On a parlé de cette

fameuse FATO et on a fait le bilan de l'application du respect des plages de moindre nuisance.

Et lors de la réunion de la semaine dernière, le GUAS nous a présenté ce tableau qui nous montre qu'à fin 2009, il y a 39 avions qui sont équipés de silencieux.

Nous avons aussi donné notre accord sous réserve à la FATO présentée par Aéroports de Paris.

Je voudrais donc présenter les remerciements suivants :

"Au nom du comité, nous remercions chaleureusement M. le Préfet Philippe VIGNES qui a soutenu, lorsqu'il était Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, les actions du comité de suivi pour faire aboutir les dossiers de demande de subventions pour "booster" les commandes de silencieux, pour permettre la signature de l'accord sur "les périodes de moindres nuisances" et pour toutes ses heureuses initiatives.

Nous remercions tout particulièrement MM. ESPERON et de RONNE pour leur présence à nos réunions et l'aide qu'ils ont apportée tant technique que financière, pour apporter les solutions permettant d'aboutir aux résultats demandés et mettre sur les rails le dossier d'implantation d'une nouvelle FATO concernant les hélicoptères.

Nous remercions MM. MICHAL, GLEYDAN, CHAUVIERE, NUTKOWICZ, BONNECAZE, NOTRY et tous les autres des services d'Aéroports de Paris et de la navigation aérienne pour leur présence à nos réunions et les informations qu'ils ont apportées pour faire aboutir les projets.

Nous remercions M. Henri CHOMA pour les efforts remarquables qu'il a dépensés pour rechercher et trouver les meilleurs dispositifs de silencieux pour équiper les avions et pour motiver les pilotes et les présidents de clubs afin d'investir dans ces équipements.

Je remercie tous les membres du comité de suivi pour leur esprit de conciliation, pour la plupart, dans leur volonté d'atteindre les objectifs de réduction du bruit pour la meilleure santé de tous.

Entre autre, je remercie particulièrement M. URLACHER pour son esprit de médiation et de temporisation, bien utile quelquefois.

Regrets :

Nous déplorons l'absence des représentants des associations de riverains de Saint-Cyr-l'Ecole pendant deux ans - nous avons la chance d'avoir maintenant la présence de M. ERASIMUS.

Nous regrettons l'absence de signatures des associations de riverains de Saint-Cyr-l'école et de Fontenay-le-Fleury sur l'accord concernant les "plages de moindres nuisances" pourtant signé par les Maires de ces deux communes ou leur représentant".

Je pense que la situation n'a pas évolué.

Je vais vous faire grâce, puisque vous avez les papiers, des détails des deux pages suivantes.

Vous avez aussi les noms des personnes qui sont aujourd'hui membres du comité de suivi de la charte. A l'issue de cette réunion, je pense qu'il faudrait qu'ils soient confirmés ou, s'il y a d'autres candidats, que ce comité soit officiellement renouvelé.

En ce qui concerne les silencieux, je vais laisser les représentants du GUAS commenter le tableau qui fait l'état de la flotte des avions-école.

M. LE PRESIDENT.- Pardonnez-moi, juste un instant, je suis obligé de vous quitter.

Je voudrais remercier le Président MENON de son implication et vous dire que je suis, même si je ne le montre pas en ne restant pas jusqu'à la fin de vos travaux, complètement à votre disposition pour poursuivre ce travail de rapprochement des positions des uns et des autres.

Je suis évidemment à la disposition également des élus mais aussi des associations pour que nous puissions parler de ces sujets et nous mettre autour d'une table. Je ne crois pas qu'on

fasse avancer les choses en ne se mettant pas durablement autour d'une table.

C'est l'état d'esprit de cette commission consultative, c'est mon état d'esprit et je peux vous assurer que, de ce point de vue, j'essaierai de faire en sorte que vous voyiez aucune différence significative entre l'action de Philippe VIGNES et la mienne.

M. MENON (APEPV).- J'ai oublié de vous remercier de votre accueil et de vous assurer des meilleurs contacts pour les prochaines activités.

M. LE PRESIDENT.- Je vous en remercie et pardonnez-moi encore de devoir vous quitter prématurément. Je demande à Mme PLUMEAU de poursuivre cette réunion. Merci beaucoup Messieurs, la prochaine fois je ferai en sorte qu'on ne me mette pas de réunions supplémentaires.

(M. Claude GIRAULT cède la présidence à Mme Aude PLUMEAU)

M. CHOMA.- Je remercie M. MENON d'avoir présenté le programme à fin 2009 : 39 avions équipés.

Je souhaiterais que Rémi SOURISSE nous fasse un commentaire. Vous avez le tableau, l'équipement de 39 avions fin 2009. C'était ce que nous avions prévu au programme et c'est tenu.

M. SOURISSE (GUAS).- Le tableau que vous avez sous les yeux est dans la forme qui avait été définie en 2004 lors de la négociation et de la signature de la charte. Ce tableau a vécu, il a été complété et tenu à jour jusqu'à l'année dernière.

Aujourd'hui, en concertation avec les membres du comité de suivi, le tableau va prendre une forme plus adaptée. Je vais revenir sur les raisons pour lesquelles nous allons ensemble travailler sur un nouveau tableau. Il était question en 2004 d'équiper tous les avions école, cet objectif a été dépassé puisqu'à partir de l'année 2007, on a commencé à équiper les autres avions

des aéroclubs qu'on appelle les avions de voyage qui sont le plus souvent des avions munis de 4 places, les avions école étant plutôt munis de 2 places.

M. MENON (APEPV).- Je vous prie de m'excuser mais le tableau qui est présenté là est celui de mars 2009 alors que celui que je souhaitais voir apparaître était le dernier qui a été fourni et qui est à jour au 1^{er} janvier 2010.

M. SOURISSE (GUAS).- Je vais faire un commentaire général et vous épargner la lecture ligne à ligne de l'ancien ou du nouveau tableau.

Où en sommes-nous ? On a 39 avions équipés sur un parc qui ne dépasse pas une cinquantaine d'avions. Je ne compte pas les avions qui sont des avions de propriétaires ou avions de collection qui sortent deux fois par an, je ne compte que les avions qui appartiennent aux 8 aéroclubs de la plateforme.

Nous avons toujours sur 5 aéronefs de modèle HR 200 et 3 aéronefs de la marque CESSNA (C172 et C152) une indisponibilité du dispositif réducteur de bruit et, malheureusement, il nous est impossible d'utiliser les subventions proposées par l'administration et par Aéroports de Paris pour équiper nos avions de ces modèles de silencieux, ce qui veut dire qu'il en reste encore 8 qui n'ont pas à ce jour la possibilité d'être équipés de silencieux pour des raisons de disponibilité de l'équipement et d'homologation par la Direction de l'Aviation Civile. Nous attendons depuis plusieurs années que ces dispositifs réducteurs de bruit soient homologués pour pouvoir les installer sur nos avions. C'est ce qui nous reste à équiper et aujourd'hui nous sommes bloqués.

En revanche, je voudrais préciser, cela se voit si on regarde dans le détail, qu'il existe sur ce tableau des avions qui n'étaient pas dans notre parc en 2004. Par exemple, les avions Tecnam sont des avions de nouvelle génération avec une cellule en composite qui sont munis par le constructeur de silencieux d'échappement. Aujourd'hui, nous n'achetons plus ou quasiment plus d'avions qui ne sont pas déjà équipés de silencieux,

notamment pour l'école. Ces Tecnam sont des avions de deux places qui sont utilisés pour l'école.

Il faut savoir aussi que les gens qui viennent s'inscrire dans nos aéroclubs réclament des avions modernes avec de grandes verrières pour bien voir dehors, avec des technologies modernes et ce sont des avions qui sont vendus avec un silencieux constructeur.

Aujourd'hui, le parc se renouvelle, c'est dans l'ordre des choses et il se renouvelle avec des modèles équipés de silencieux ce qui va dans le bon sens.

Avez-vous des questions ?

Mme PLUMEAU (Présidente).- Je vous remercie pour cette présentation.

M. MENON (APEPV).- Merci, Monsieur SOURISSE. La suite concerne le bilan des contrôles concernant le respect de l'accord de juillet 2007. Cet accord de juillet 2007 avait été signé en application de l'article 8 de la charte qui demandait pendant les week-ends *"pour les usagers : à exploiter tous les moyens dont ils disposent pour réduire les émissions sonores, rechercher les possibilités de réduction notable du trafic en tour de piste à certaines périodes à définir conjointement avec les riverains. Et pour les riverains : à proposer des niveaux sonores acceptables en fonction de ces périodes"*.

L'accord disait la chose suivante : *" Les soussignés, représentant les élus, les riverains et les usagers de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'école 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 12h00 à 14h00 locales, l'entraînement en tours 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.

- A mettre en œuvre le programme d'équipement en silencieux des aéronefs basés sur la plateforme de Saint-Cyr-l'école, annexé au présent accord".

Il avait été établi en juillet 2007 un programme dont a vu depuis qu'il avait été respecté avec de l'avance puisque le programme initial prévoyait des installations de silencieux jusqu'en 2011.

"Pour les riverains :

- A 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).

- A 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".

Encore fallait-il vérifier que cet accord était bien respecté. Cela avait été vérifié, non pas de façon objective mais subjective, pendant la période avril à octobre 2008. On n'avait pas constaté de dérogation significative.

On a mis en place, au niveau du comité, une procédure spécifique qui est basée sur les enregistrements de la tour de contrôle et, sur la base de ces enregistrements et de cette procédure qui a été approuvée par le comité, on a fait un relevé du 1^{er} avril à fin septembre, il manque le mois d'octobre, donc sur des bases assez significatives puisqu'il y a eu les week-ends suivants :

- . 11 et 12 avril ;
- . 1^{er} mai ;
- . 30 et 31 mai ;
- . 13 et 14 juin ;
- . 4 et 5 juillet ;
- . 22 et 23 août ;
- . 12 et 13 septembre.

Ce qui représente au total 276 mouvements mais il y a eu aussi des mouvements d'hélicoptères, on en a eu l'explication l'autre jour, 4 ULM, 1 HR 20 qui n'était pas équipé de silencieux et les fameux Piper J3 qui sont des avions qui ne sont pas équipés de silencieux mais qui sont considérés comme étant d'une technologie telle qu'ils n'émettent pas plus de bruit que les avions équipés de silencieux.

M. SOURISSE (GUAS).- Ils sont équipés de silencieux d'origine. On vous a apporté des documents prouvant que cet avion est équipé d'un petit silencieux à l'intérieur du bloc moteur d'origine. C'est la raison pour laquelle la règle étant la règle, ces avions n'avaient pas à être exclus des tours de piste entre 12h00 et 14h00. Mais on n'a pas dit que c'était des silencieux à la performance des modèles disponibles aujourd'hui sur le marché dont on a équipé l'ensemble des autres avions. Néanmoins, dans les faits, il est équipé d'un petit silencieux.

M. MENON (APEPV).- Les riverains ont reconnu que ce n'était pas des avions qui apportaient des nuisances significatives.

Au vu des résultats, on ne constate pas, sauf le problème HR 200, qu'il y ait eu de dérogation à l'accord. L'accord a été respecté sous réserve de vérifier qu'au mois d'octobre il n'y a pas eu d'écart.

Vous avez par ailleurs, dans ce qu'on vous a distribué, le communiqué du comité de suivi qui date un peu et qui devra être remis à jour. Ce ne serait pas une mauvaise chose qu'en ce début d'année 2010 on communique à nouveau sur le même thème. Je pense que ce serait une bonne chose que, comme cela a été fait dans un bon nombre de communes, ce soit à nouveau diffusé dans les bulletins municipaux des communes riveraines a minima.

Je souhaiterais avoir l'avis des maires ou de leur représentant sur ce sujet.

Quant au texte de la Charte, il a déjà été publié plusieurs fois, si vous en avez besoin, la préfecture pourra vous en distribuer.

Merci beaucoup, j'ai été un peu long, comme d'habitude.

Mme PLUMEAU (Présidente).- Je vous remercie pour cette présentation très complète. Est-ce qu'il y a des questions ou des réactions, en particulier de la part des représentants des communes, des élus ?

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- Je voudrais d'abord remercier M. MENON pour la clarté de son exposé. Je voudrais demander, suite à l'affirmation de M. SOURISSE, 39 avions équipés sur 50 au maximum, je n'ai pas une visibilité sur quand les 50 seront équipés. Je ne l'ai pas vu sur le tableau. Peut-être que c'est précisé quelque part mais je ne l'ai pas vu.

M. PARPALEIX (GUAS).- Pour apporter un élément de réponse, sur le tableau vous avez un code visuel rouge, vert ou jaune, il y a deux lignes qui sont en jaune et qui sont des avions qui vont être équipés en 2010. Il y en a un autre, sous réserve car je n'ai pas l'information, qui devrait être aussi équipé. Donc trois avions complémentaires.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- On est loin des 50.

M. MENON (APEPV).- Je crois qu'il faut rappeler qu'au fil du temps, le nombre total augmente aussi, c'est-à-dire qu'au moment où l'accord a été signé, on parlait de 41 avions école, maintenant on en est à 50. Effectivement il faut réajuster à nouveau : si le nombre d'avions école augmente, il faut effectivement voir comment on réajuste tout cela. Il faudrait aussi faire le bilan en ce qui concerne le nombre d'avions réellement équipés par rapport aux 41 dont on parlait il y a deux ans. On arrive à 39 par équipement de silencieux qui avaient été prévus à l'époque ou par achats d'avions neufs équipés d'origine de silencieux ?

M. PARPALEIX (GUAS).- On arrive à 39 par équipement de la flotte essentiellement l'année dernière où il y a eu un gros effort d'investissement et d'équipement. A cela viennent se rajouter des avions qui arrivent, en particulier un avion est arrivé sur la plateforme. Le document qui est présenté ici indique l'ensemble des aéronefs des clubs sur la plate-forme, avions école

et avions de voyage. Vous avez un total de 56 aéronefs. Il faudrait retrancher les avions de voyage, on devrait arriver autour de 50 pour 39 équipés à ce jour.

M. SOURISSE (GUAS).- Si on retranche les avions de voyage, on arrive au nombre d'origine, une quarantaine. Ce qui veut dire, pour compléter la réponse à la question de M. MAMY, qu'il nous en manque 8 qu'on ne peut pas équiper parce qu'on n'a pas de dispositif homologué réducteur de bruit. Ce sont 5 modèles HR-200 et 2 modèles CESSNA 172 et 1 modèle CESSNA 152. Je peux vous dire que, pour le CESSNA 152, la demande de subvention a déjà 18 mois et que, malheureusement, malgré l'accord de l'administration, faute de pouvoir se faire livrer la pièce, l'avion n'est pas équipé. Si la solution apparaît sur le marché, si le constructeur fait homologuer son silencieux, dans les six ou neuf mois l'avion sera équipé.

Voilà où nous en sommes. Il n'y a pas d'autres avions exploités dans le cadre des aéroclubs qui ne figurent pas à ce tableau. Comme je le disais, il y a des avions de propriétaires privés qui sont des avions qui tournent infiniment moins, un avion d'aéroclub sort facilement 200 ou 300 heures par an alors que pour un propriétaire privé l'avion sort entre 20 et 50 heures en moyenne, sans parler des modèles de collection où il faut dix heures de mécanique pour chaque heure de vol. On est vraiment dans le symbolique.

Mme PLUMEAU (Présidente).- Je vous remercie. Y a-t-il d'autres questions ou observations ?

M. BORSI (ARA).- Bonjour. Nous avons émis à plusieurs reprises quelques réserves sur les atténuations de bruits présentés. Nous aurions souhaité pouvoir disposer de valeurs techniques sur le niveau d'atténuation des silencieux qui sont installés. Nous avons constaté à plusieurs reprises, surtout pendant les week-ends, que certains avions, bien qu'équipés, étaient encore extrêmement bruyants. Je ne vais pas rentrer dans le détail, M. MENON, le Président du comité, a été bien informé, il ne vous a peut-être pas parlé mais on souhaite le faire : pour nous, le résultat est moins positif et optimiste que celui qui est présenté.

Ce plan qui a été mis en place par le GUAS, on le remercie en tant que riverains, on ne met pas en cause les efforts qui ont été faits par le GUAS, on ne peut que les louer, mais simplement on peut émettre des réserves sur les différentes qualités d'atténuation des niveaux sonores.

Dans ce sens, on aurait souhaité avoir un tableau technique qualitatif du taux d'atténuation : est-il de 3 % ou de 5 % en dB ? Voilà la question qui est posée.

La deuxième question est : est-ce qu'un contrôle technique peut être installé tous les deux ans, comme il l'est pour les véhicules automobiles, qui permettrait de constater que les résultats des silencieux sont conformes à ce qu'on en attend. De notre part, nous avons effectivement constaté que certains avions étaient particulièrement performants en terme d'atténuation de niveau sonore mais que, par contre certains, peut-être que peu à peu ils vont être améliorés, ne le sont pas et, malheureusement, ils circulent dans des plages les week-ends.

Là aussi on a mis des réserves sur l'accord constatant que les plages de silence n'étaient respectées qu'à hauteur de 20 ou 25 %. Pour cela, on peut mettre en cause des appareils qui viennent de l'extérieur, on ne peut pas tout mettre sur le dos des avions école, mais le fait est là : sur les constatations que nous avons faites, un quart provient des avions école, un quart provient de l'extérieur et certains ne sont pas équipés du tout.

Nous sommes, en tant que riverains, bien moins satisfaits que nous aurions pu souhaiter l'être de cette campagne d'installations qui a été faite.

Pour éviter toute polémique à l'avenir sur les constatations, nous souhaiterions que soit installée une station d'enregistrement de mesure de bruit, comme cela existe ailleurs, sur laquelle nous avons transmis une information. Le financement d'une telle station est de l'ordre de 4.000 Euros. En tant que riverains, nous estimons que les subventions qui ont été attribuées pour équiper les avions sont tout à fait intéressantes, est-ce qu'on peut en contrepartie, et pour la bonne règle, avoir également une

installation qui permettrait en temps réel de constater que le bruit ne vient pas seulement des avions ou ne vient pas des hélicoptères ou vient des deux etc. ?

Cette station de mesure, nous en faisons donc la demande et souhaitons qu'elle figure au compte rendu.

Pour revenir sur les plages de moindre bruit, M. MENON, Président du comité, a fait remarquer que nous n'avions pas signé, Rail Environnement et nous-mêmes, cet accord pour des raisons que nous avons expliquées dans notre note d'information le 25 mars 2007. Je ne sais pas si vous souhaitez que je les rappelle, je peux le faire le cas échéant, si on a le temps suffisant, il y a quatre lignes.

Mme PLUMEAU (Présidente).- On va faire vite parce que l'heure tourne.

M. BORSI (ARA).- Nous avons demandé dans un cadre global :

- la limitation du nombre de mouvements annuel pour les aéroclubs basés,

- l'interdiction des tours de piste avant 9h00 et après 19h30 les week-ends et les jours fériés, de 12h00 à 15h00 ou 14h30 et le dimanche après-midi du 1^{er} juillet au 30 septembre. L'idée, pour proposer des plages de moindre bruit aux riverains, c'est une limitation du trafic les week-ends, c'est reporter dans la semaine pour l'école de pilotage tout ce qui peut y être fait.

- restreindre l'utilisation sur la plateforme des avions non équipés de silencieux.

- le respect des trajectoires et des altitudes de vols concernant le survol des zones urbanisées selon la réglementation établie ;

- retenir un sens d'utilisation préférentielle sur la piste, le QFU préférentiel.

Si ces observations avaient été prises en compte, nous aurions naturellement signé cet accord. En fait, nous souhaitons la limitation du trafic les week-ends pour offrir aux riverains, surtout pendant les plages de moindre bruit, un calme qui puisse leur permettre de supporter mieux par la suite la nuisance.

Excusez-moi de ne pas m'être exprimé aussi clairement que je l'aurais souhaité, j'espère que vous m'avez tous très bien compris.

M. MENON (APEPV).- Je voudrais rappeler rapidement deux choses :

Monsieur BORSI, vous êtes membre du comité de suivi. Vous connaissez parfaitement tout ce qui s'est passé dans le comité de suivi. Je vous rappelle que les silencieux qui ont été choisis et ont été approuvés par le comité de suivi, ce sont les meilleurs qui existent sur le marché. On ne peut pas vouloir que les avions soient équipés d'un équipement meilleur que ce que l'on peut trouver sur le marché. Il faut être un peu réaliste.

M. BORSI (ARA).- Si, on peut.

M. MENON (APEPV).- Deuxièmement, en ce qui concerne l'accord et les résultats de l'accord, vous avez participé et vous avez donné votre accord au protocole qui a recherché la façon la plus objective de vérifier que l'accord était ou non respecté. Le comité de suivi a approuvé cet accord, il a appliqué cet accord et c'est selon cet accord que les résultats qui vous ont été donnés aujourd'hui ont été obtenus. Vous ne pouvez pas dire autre chose.

Vous ne pouvez pas non plus vouloir tenir compte dans les résultats de choses qui ne sont pas dans l'accord. L'accord ne concerne que les tours de piste. Ne mélangez pas les choses.

Ensuite vous parlez de mettre des appareils de contrôle de bruit. C'est intéressant. Vous n'en avez pas parlé, de la façon dont vous vous êtes exprimé aujourd'hui, pendant le comité de suivi.

M. BORSI (ARA).- C'est faux !

M. MENON (APEPV).- Absolument pas. Soit vous êtes membre du comité de suivi et vous jouez un rôle à l'intérieur du comité de suivi avec la discipline du comité de suivi. Ou alors vous

ne voulez pas et vous voulez vous démarquer complètement et vous avez à ce moment-là toute raison de ne pas faire partie du comité de suivi.

Mme PLUMEAU (Présidente).- Je ne peux que confirmer les propos de M. MENON, si j'ai bien compris le fonctionnement de la charte et du comité de suivi qui fait le lien entre la charte et la CCE, on a une instance qui est un groupe de travail qui fait un travail technique sur toutes les questions liées à l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École, les questions que vous évoquez aujourd'hui, je les renvoie au comité de suivi qui travaille ensuite pour préparer la CCE.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'école).- Je ne voudrais pas être trop long mais je voudrais rebondir sur la proposition de M. BORSI et aussi sur ce qu'a dit M. VALTON qui avait parlé de mesures officieuses de bruit et que les hélicoptères faisaient moins de bruit que les avions. C'est une campagne de mesures officieuses. C'est une des préoccupations de la communauté de communes de Versailles Grand Parc de faire des études de bruit dans des secteurs bien choisis, les communes pourront en choisir l'endroit.

M. BORSI propose également des mesures de bruit. Je vous propose qu'on en fasse dans le cadre du comité de suivi de la charte, qu'on officialise ces mesures de bruit, bref que ces mesures soient coordonnées et officialisées.

M. MENON (APEPV).- Ce sera l'objet du futur comité de suivi.

M. BORSI (ARA).- Si je puis me permettre une petite remarque, sans vouloir polémiquer, nous sommes représentants des riverains et, en tant que tels, si on n'a pas le droit d'exprimer de revendications, à ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait à cette table ?

Mme PLUMEAU (présidente).- Mon intention n'était pas de vous interdire de vous exprimer mais il s'agissait simplement de faire un rappel de méthode sur le fonctionnement.

M. BORSI (ARA).- Comme M. MENON l'a rappelé, j'étais le seul représentant des riverains pendant deux ans. M. MENON prétend, lui, qu'il représente les riverains...

M. MENON (APEPV).- Un petit peu quand même, oui ! J'ai trois casquettes...

M. BORSI (ARA).- Trois casquettes mais pas une pour nous.

M. MENON (APEPV).- Pas la même que la vôtre parce que je prends les problèmes avec une certaine méthode effectivement.

M. BORSI (ARA).- Pour conclure sur la méthode, seul le résultat compte. Pour nous, c'est la finalité. Quelles que soient les méthodes, il faut qu'au bout du compte il y ait une atténuation des nuisances. Voilà, ce que je voulais vous dire.

M. CHOMA (GUAS).- Je voudrais ajouter, concernant les propos de M. BORSI sur le niveau de bruit, lorsque nous avons travaillé lors du comité de suivi pour le choix des silencieux, les caractéristiques de ces silencieux ont été communiquées, bien entendu.

Pour des mesures de bruit à certains points, comme le soulève M. MAMY, nous en avons parlé en comité de suivi, c'est quelque chose à prévoir dans un avenir le plus proche possible en fonction de l'organisation et de l'organisme qui voudra bien faire cela. Nous sommes prêts. Je pense que nous avons démontré depuis des années notre coopération avec des choses objectives.

Quand nous parlons d'autres avions qui sont surtout des avions de voyage, tant qu'ils ne sont pas équipés et qu'ils ne passent pas dans les créneaux interdits, je ne vois pas ce qu'on pourrait nous reprocher. Je pense que tout est dans le bon sens, qu'il suffit de serrer les rangs et de le faire en toute sérénité. Voilà ce que je souhaite.

M. ERASIMUS (Saint-Cyr Rail Environnement).- Sur la question des mesures, ce sera sans doute dans l'avenir un sujet

récurrent qu'on va être amené à évoquer régulièrement. Dans le cadre des futurs travaux du comité de suivi, il faudra effectivement envisager sinon un dispositif permanent qui sera peut-être très lourd, pour le moins des campagnes régulières. Il y a une piste sérieuse de réflexion sur la mise en place de campagnes régulières de mesures de manière partagée avec l'ensemble des partenaires. Je ne pense pas trahir la pensée de M. MENON en disant que c'est une des pistes de travail pour l'avenir.

M. MENON (APEPV).- C'est la suite.

Mme PLUMEAU (Présidente).- Je vous remercie. J'en arrive à la conclusion qu'on ne peut effectivement que la qualité du bilan des travaux du comité suivi qui ont menés jusqu'à présent et qu'il reste encore du travail à l'avenir pour le comité de suivi.

M. MENON (APEPV).- Excusez-moi, je n'ai pas lu les conclusions que j'avais indiquées dans le document :

"Les objectifs quant au nombre d'avions équipés de silencieux sont atteints ou pratiquement atteints ;

Les périodes de moindre bruit sont respectées mais les contrôles doivent être poursuivis ;

L'analyse de la vraie perception des bruits par les riverains doit être amplifiée, en particulier par une collaboration du Comité de suivi avec BruitParif...", vous voyez que c'est bien mis dans les conclusions, "... qui a déjà réalisé une étude pour le GUAS, en particulier pour définir un cahier des charges en accord avec les riverains", c'est bien la suite des travaux.

"La nouvelle FATO doit fournir une réelle amélioration de diminution du bruit pour les riverains et ne doit pas permettre une augmentation des flux, en particulier d'hélicoptères venus d'ailleurs, ce qui en annihilerait tous les bienfaits".

Mme PLUMEAU (Présidente).- Merci, y a-t-il encore des questions sur le bilan du comité de suivi ?

On peut passer au dernier point de l'ordre du jour concernant d'éventuels "points particuliers".

6. Points particuliers

Mme PLUMEAU (Présidente).- Il n'y en avait pas à l'ordre du jour mais une demande d'inscription a été faite un peu tardivement. Vu l'heure, je vous propose qu'on les évoque rapidement. C'était une demande de M. BORSI.

M. BORSI (ARA).- C'est exact. On n'a pas parlé de la révision du PEB ou alors elle a peut-être été faite en mon absence. On aurait souhaité que ce point soit abordé.

Mme PLUMEAU (Présidente).- Vous le souhaitez mais l'ordre du jour a été élaboré en lien avec le Comité de suivi et ce n'est pas une demande qui avait été faite dans ce cadre. Est-ce que l'on peut faire néanmoins une réponse rapide sur le sujet ?

M. SCHMIT (DGAC).- C'est un peu tôt pour aborder la révision. Il est vrai qu'il faudra réviser le PEB, compte notamment du projet de FATO qui va modifier les trajectoires. On a également un projet de modification réglementaire qui va modifier la façon dont on détermine les zones. Il est trop tôt pour soumettre des avant-projets tant qu'on n'y voit pas un peu plus clair sur la FATO.

M. BORSI (ARA).- En ce qui concerne la zone C, on constate que l'urbanisation s'accroît aussi bien à Saint-Cyr-l'Ecole qu'à Fontenay-le-Fleury, des lotissements se construisent en bordure de l'aérodrome. On peut quand même se poser des questions.

M. SOURISSE (GUAS).- Est-ce que vous pouvez être plus précis, Monsieur BORSI, on voudrait bien savoir où des lotissements se construisent ?

M. BORSI (ARA).- La Closerie de Gally, par exemple.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- La Closerie de Gally est déjà construite, ce n'est pas une construction nouvelle, ni un nouveau quartier.

M. BORSI (ARA).- Moi, je l'ai vue en construction.

M. MAMY (Saint-Cyr-l'Ecole).- La rue du Dr Vaillant est une rue où il y a déjà des maisons avant la Closerie et après, ce n'est pas un nouveau lotissement.

M. BORSI (ARA).- C'est pareil à la Ratelle à Fontenay-le-Fleury, Monsieur SANSON, c'est bien en bordure de l'aérodrome et c'est bien dans la zone ?

M. SANSON (Fontenay-le-Fleury).- Le quartier de la Ratelle à Fontenay-le-Fleury n'est pas dans la zone du PEB, il la frôle mais il n'est pas dans la zone du PEB.

M. BORSI (ARA).- J'ai encore le PEB de 2006, est-ce que depuis on a eu une révision ?

M. SCHMIT (DGAC).- Il faut réviser réglementairement le PEB tous les cinq ans ou quand les trajectoires ou les modifications significatives du trafic l'exigent. On va avoir une modification avec la FATO, on va donc lancer une révision du Plan d'Exposition au Bruit. Cette procédure de révision sera lancée par les services de l'Etat, la Préfecture et l'Aviation Civile. Simplement, c'est trop tôt puisqu'on n'a pas encore affiné le détail technique des trajectoires, c'était l'objet de la présentation d'aujourd'hui, on attendait un aval formel de la CCE et nous avons entendu les réserves qui ont été évoquées.

On a également un sujet d'ordre réglementaire puisqu'un travail est mené par les services ministériels de l'Aviation Civile sur le texte du PEB. C'est un peu technique et ce travail n'est pas bouclé, les résultats sont attendus pour la fin février.

Oui, il faudra réviser le Plan d'Exposition au Bruit. On imagine pouvoir présenter un avant-projet lors de la prochaine CCE, si elle se réunit à la fin de l'année 2010.

M. BORSI (ARA).- D'accord, merci.

Mme PLUMEAU (Présidente).- S'agissant des deux autres points dont vous aviez demandé l'inscription à l'ordre du jour : installation d'une station de mesure et révision de l'accord concernant les plages de moindre bruit, ces deux points ont déjà été évoqués et ont été renvoyés au travail futur du comité de suivi.

On est arrivé à la fin de l'ordre du jour de la séance. Je vous remercie de votre participation et à très bientôt.


(la séance est levée à 16 heures 55)

*

* *

Versailles, le 22 MAR. 2010

La Préfète,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.