

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AERODROME
DE TOUSSUS-LE-NOBLE**



Mardi 3 juillet 2007

CCE TOUSSUS-LE-NOBLE

3 JUILLET 2007

1 - Composition de la CCE.....	5
2 – Bilan de l’activité de l’aérodrome (ADP, SNARP, GTA, PAF).....	6
3 – Bilan de l’application de la charte.....	38
- présentation générale	
- bilan de l’équipement en silencieux et des mesures d’information/de sensibilisation des pilotes,	
- présentation de la brochure à destination du public et modalités de diffusion	
- communication au public des travaux du comité de suivi de la charte	
4 – Bilan des actions convenues lors de la dernière CCE.....	72
5 – Proposition de modification du circuit de l’aérodrome (tour de piste unique).....	88
- présentation générale du dispositif par le SNARP	
- présentation de l’avis du comité de suivi de la charte (par le comité de suivi)	
- simulation « PEB » (par la DACN)	
- calendrier de mise en œuvre	
- Avis de la CCE sur la proposition	
6 – Information sur d’autres évolutions de la circulation aérienne de l’aérodrome (SNARP).....	109
7 – Préparation du nouveau PEB (DAC Nord).....	116

CCE TOUSSUS-LE-NOBLE

3 JUILLET 2007

ETAIENT PRESENTS :

Préfecture des Yvelines :

M. Philippe VIGNES (Secrétaire Général et Président CCE)

Mme LE HEILLEIX, M. GUICHE

Représentants des professions aéronautiques :

Mme ASCIONE,

M. LEIPERT (France Aviation)

M. TRIMAILLE (Ascendant),

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome Aéroports de Paris :

M. de RONNE, M. NUTKOWICZ, M. MOREL.

Représentants des collectivités locales :

M. LAMARQUE et M. LE COZ (CM Loges-en-Josas),

M. PANNETIER (Maire Châteaufort),

M. RIGAL et M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle),

M. BOULET

M. PANCHER (Toussus-le-Noble)

Etablissement Public de Coopération Intercommunal :

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux),

M. LE VOT (CASQY).

Conseil Régional et le Conseil Général : *excusés*

PNR Haute Vallée de Chevreuse : M. de FERRIERES

Associations des riverains :

M. LATRACE et Mme MARTIN (ADVMC),

Mme CHOISNARD et Mme FASTRE (APACH),

M. GARCIA, Mme COLOMBEL et Mme MICHEL (UAP),

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement),

Mme CIAVATTI (AVB),

M. MAUDUIT (ACCMH).

Administrations :

M. REVIRON (Dr DAC Nord),

M. ESPERON, Mme HOCQUET, M. RIOU (DAC Nord)

M. MICHAL, M. GALINDOU (SNARP)

M. LE MERCIER (Chef aérodrome)

Direction Régionale de l'Environnement : *excusée*

DDEA : Mme MICHARD (DDEA 78)

Gendarmerie des Transports Aériens d'Orly :

Cdt LACROIX (GTA Orly) et M. JARRIGE (BGTA Toussus)

Police aux Frontières : Cdt ROUSSEAU.

Sous-Préfecture de Palaiseau : Mme GROBON.

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

M. LE PRESIDENT.- Mesdames, Messieurs, je voulais vous remercier de votre présence en Préfecture. Je suis désolé de ne pas avoir commandé la météo, ce qui, pour les avions, n'est pas terrible mais, pour les riverains, peut-être pas si mal, bref... on ne va pas tout de suite lancer les débats ! On va d'abord faire l'appel pour qu'on puisse faire le point de notre Commission.

1 – Composition de la CCE

(Le Président procède à l'appel – voir feuille de présence)

M. LE PRESIDENT.- Notre ordre du jour est important et chargé puisque nous avons à passer en revue les différents points suivants :

D'abord un bilan de l'activité de l'aérodrome,

Un bilan de l'application de la charte. Là, c'est le rôle du Président de la Commission de suivi que de se livrer à ce bilan.

Nous aurons à faire aussi un bilan des actions convenues lors de la dernière CCE.

La proposition de modification de circuit de l'aérodrome avec l'instauration d'un tour de piste unique.

Des informations sur d'autres évolutions de la circulation aérienne de l'aérodrome.

Des informations sur la préparation du nouveau PEB.

Ainsi que des questions diverses.

2 – Bilan de l'activité de l'aérodrome : ADP, SNARP, GTA, PAF

M. REVIRON (DAC Nord).- Si vous le permettez, il y a un organisme qui n'a pas été présenté tout à l'heure qui est justement le Service de la Navigation Aérienne de la Région Parisienne issu du changement de statut d'Aéroports de Paris puisque, avant, ils étaient intégrés à Aéroports de Paris et ils ont rejoint la DGAC.

M. MICHAL (SNARP).- Michel LE MERCIER qui est le chef de circulation aérienne de l'aérodrome de Toussus et je suis Cyrille MICHAL, chef de service Aviation générale.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes membre de la commission habituellement ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Ils y étaient au titre de Aéroports de Paris et, maintenant, ils y sont au titre de la Direction générale de l'Aviation Civile.

M. LE PRESIDENT.- Quand je pose la question de savoir si vous faites partie de la commission ou pas, il est évident que votre présence est indispensable. Le sens de ma question est de savoir si on n'a pas oublié de vous mettre quelque part dans l'arrêté.

M. MICHAL (SNARP).- Aucun problème puisque nous accompagnons la Direction de l'Aviation Civile Nord.

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes sous l'aile protectrice, si j'ose m'exprimer ainsi ! Qui fait le bilan ?

M. DE RONNE (ADP).- Nous allons communiquer sur le bilan d'activité moyenne de la plate-forme. Je crois qu'ensuite, il y a un certain nombre d'autres bilans complémentaires par d'autres intervenants.

M. NUTKOWICZ (ADP).- Je vous apporte les statistiques de trafic de l'année 2006 avec une comparaison par rapport à 2005.

Premier constat : le trafic, cette année, a décré de 3 %. 100.152 mouvements en 2006 par rapport à 103.000 en 2005. (hors journées en auto-information).

Si on regarde entre le trafic IFR et VFR, on constate d'une part que le trafic IFR est resté très stable, il a légèrement augmenté mais très peu de 1,9 %. Et le trafic VFR a décré de 3,5 %

Si maintenant on observe tout ce qui est trafic tours de piste, on constate également une légère décroissance de 3,1 % puisqu'on passe à 39.000 mouvements à peu près alors que c'était 40.277 l'an passé.

Pour ce qui est des trafics vols locaux, on constate là également une grande stabilité et pour le trafic vols voyage, il y a une décré de 5,6 %. Le trafic total reste toujours à moins 3 %.

En ce qui concerne le trafic des aéronefs basés, on constate là encore une stabilité. En revanche, pour ce qui est du trafic des aéronefs non basés, une décré de 14 % est observée. C'est très significatif.

Si on examine maintenant la répartition par mois et par type de trafic. On constate pour le trafic d'avions (87.690 mouvements) que les mois les plus importants sont avril et juin. On constate que février a été un mois assez faible qui peut s'expliquer probablement par le climat et la durée du mois.

En ce qui concerne les vols d'hélicoptères, nous en avons comptabilisé 12.462. Tout ce qui est transit, c'est ce qui ne va pas se poser, qui circule tout autour, ce n'est pas très important. On constate en auto-information 4.000 mouvements, ce qui nous donne le résultat total de 104 152 mouvements.

Vous avez vols aéronefs et hélicoptères cumulés.

Si on regarde maintenant l'évolution de trafic de 2005 à 2006, sur la plate-forme, on revoit à peu près ce qu'on a vu tout à l'heure. Sur les mois, il n'y a pas de vraie grande différence.

Ensuite, vous avez deux courbes qui permettent de voir l'évolution du trafic d'une année sur l'autre. On voit qu'il n'y a pas de superposition, il y a des points de différence en février où le trafic était plus bas. Vous avez également quelques différences au niveau peut-être

du mois de mai mais, dans l'ensemble, les deux courbes se marient assez bien l'une par rapport à l'autre. Il n'y a pas de différence notable, les deux courbes se superposent relativement bien.

Voilà ce qu'a été l'année 2006 en comparaison de l'année 2005.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce qu'on peut faire comme commentaires sur cette évolution ? Qualitativement, comment analysez-vous tout cela ?

M. de RONNE (ADP).- Une stabilité de l'activité : 2 ou 3 % de variation d'une année à l'autre, ce n'est pas très significatif pour cette activité. Donc une stabilité que l'on constate depuis plusieurs années bien sûr et puis des variations saisonnières ou des variations mensuelles qui sont liées pour l'essentiel aux conditions météorologiques puisque cette activité, qui est en grande partie une activité de vol VFR et de vols d'école ou de loisirs, fonctionne beaucoup plus dans les périodes de beau temps que dans les périodes de mauvais temps.

Je ne saurai pas dire exactement ce qui s'est passé en février 2005 puisqu'on a rarement la mémoire de la météo mais il y a probablement eu de la neige ou quelque chose comme cela qui a fait que, plusieurs jours durant, la plate-forme n'a pas fonctionné ou en tout cas les vols ne se sont pas réalisés. C'est très probablement l'explication que l'on peut donner.

On voit par contre qu'en décembre 2006, on a une activité qui est nettement supérieure à décembre 2005 et probablement un phénomène inverse.

Ce qu'il faut retenir pour l'intérêt des débats de cette commission, c'est la stabilité du trafic. Je crois que c'est cela que l'on peut dire. Au point de vue qualitatif, il n'y a pas de grosse évolution et vous avez vu qu'il y a une répartition entre le trafic IFR qui est du trafic professionnel pour...

M. LE PRESIDENT.- On peut peut-être revenir sur cette répartition.

M. de RONNE (ADP).- Sur la répartition trafic IFR/VFR, on a là aussi 1,9 % en plus d'un côté, 3,5 % de moins de l'autre, ce n'est pas non plus très significatif et, si on regarde sur plusieurs années, c'est à peu près stable. La répartition trafic IFR / trafic VFR reste à peu près la même d'une année sur l'autre de 2005 sur 2006.

Le trafic IFR, je le rappelle, c'est du trafic pour l'essentiel professionnel, donc de formation ou de travail aérien et puis c'est le trafic des quelques avions d'affaires qui fréquentent la plateforme et qui appartiennent à des entreprises bien connues basées sur le secteur aux alentours de Toussus-le-Noble.

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

M. RIGAL (Maire de Villiers-le-Bâcle).- Je n'ai pas bien compris les 4.000 mouvements de différence entre les mouvements estimés.

M. de RONNE (ADP).- On va peut-être laisser notre expert en navigation aérienne nous expliquer la raison, lui sait l'expliquer.

M. MICHAL (SNARP).- Ces mouvements estimés, vous voyez, à côté entre parenthèses, un commentaire « auto-information », cela correspond aux mouvements qui sont réalisés lorsque les services de contrôle ne sont pas assurés. Ils n'ont pas été assurés à Toussus-le-Noble pendant, de mémoire, une trentaine de jours sur l'année. C'est essentiellement dû au manque d'effectif de contrôleurs. On a essayé d'assurer le service de contrôle là où la demande était la plus importante, et laisser l'aérodrome en auto-information, c'est-à-dire les usagers, en appliquant la réglementation, en signalant leur position, arrivent à s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

Ces 4.000 mouvements correspondent à l'activité pendant ces journées.

On arrive nous, de notre côté, à avoir une certaine idée en écoutant les enregistrements. On peut également faire un parallèle avec

des journées de même type et retrouver grosso modo un chiffre à plus ou moins 10 % près.

Ce phénomène-là est très peu fréquent à Toussus-le-Noble. On espère voir très peu de jours sur l'année 2007 et probablement aucun sur l'année 2008. En revanche, sur d'autres aérodromes, c'est une pratique courante.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Maire, est-ce que cela répond à votre question ?

M. RIGAL (Maire Villiers-le-Bâcle).- En complément à ma question : est-ce qu'en 2005, ces mouvements-là avaient été estimés de la même façon ?

En clair, le chiffre de 103.000 de 2005 est-il comparable à 100.000 ou à 104.000 ?

M. MICHAL (SNARP).- Il est comparable à 104.000. Ces mouvements ont été comptabilisés.

M. LE PRESIDENT.- C'est-à-dire que la même relative incertitude statistique prévalait aussi en 2005 ?

M. MICHAL (SNARP).- Les 10 % dont je vous ai parlé ne comptent que sur les 4.000 mouvements pas sur les 100.000, c'est tout relatif.

M. LE PRESIDENT.- C'est une très relative incertitude statistique. On a la même incertitude, les deux séries statistiques sont comparables.

M. LE VOT (CASQY – Adjoint Magny-les-Hameaux).- Depuis plusieurs années, on constate une certaine stabilité des chiffres annoncés. Or, la perception que nous avons du trafic, pour les habitants

qui sont autour, n'est pas du tout celle-là, vous le savez, Monsieur le Préfet. Il faut donc trouver un certain nombre d'explications.

Il peut y avoir des éléments subjectifs mais il peut y avoir aussi des éléments objectifs. Il y en a un tout petit peu qui se sont exprimés ici, c'est une légère augmentation du trafic hélicoptères mais un hélicoptère, ce n'est pas neutre, je peux vous le garantir puisque je suis quasiment, à titre personnel, sous la ligne. Quand un hélicoptère passe, cela compte. Donc un hélicoptère de plus ou de moins, cela a une influence.

Il y a un deuxième élément qui a été évoqué dans la présentation mais j'aimerais qu'on ait des choses plus objectives si c'était possible de les avoir en se rapprochant de la météo nationale. Quand j'étais plus jeune, il me semblait que le rapport entre les vents d'Est et les vents d'Ouest sur l'année était de l'ordre d'un tiers deux tiers. Il semble que cette évolution va même sur une majorité de vents d'Est aujourd'hui.

Or, pour ce qui concerne le secteur de Magny-les-Hameaux, on est quasiment survolé notamment par vents d'Est, alors que par vents d'Ouest on est un peu plus tranquille d'autant plus que, par vents d'Ouest, on a plus de mauvais temps comme celui d'aujourd'hui. J'aimerais qu'on rapproche cette question-là parce que ce n'est pas sans incidence sur l'évocation du seul circuit de piste tout à l'heure.

Est-ce que, Monsieur le Préfet, nous pourrions avoir cette comparaison entre les mouvements constatés et les mouvements météo ? Je pense que cela doit être facile. La météo nationale est une grande maison et ils ont de bonnes statistiques pour qu'on puisse savoir cela.

M. LE PRESIDENT.- Avant de vous répondre, je voudrais l'avis des experts parce que sincèrement a priori on a tendance à dire « oui, oui, bien sûr » mais est-ce aussi évident que cela ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Effectivement, les choses sont assez variables d'une année à l'autre. Il y a des années où on peut avoir jusqu'à 50 % - 50 % et d'autres où on peut avoir 70 % - 30 % de vents d'Ouest par rapport aux vents d'Est.

Ce que vous dites est tout à fait exact et, effectivement, l'expérience que j'ai un peu partout, c'est qu'on voit des variations effectivement dans les protestations des riverains en fonction du sens du vent. C'est tout à fait vrai.

M. LE VOT (CASQY).- Est-ce qu'on pourrait avoir les chiffres ? C'est cela qui m'intéresse, ce n'est pas simplement les sentiments.

M. de RONNE (ADP).- On a l'analyse 2005 sur un document qui vous sera présenté tout à l'heure. Effectivement, 64 % face à l'Ouest et 36 % face à l'Est sur l'année 2005.

On n'a pas ici, dans ce document, l'année 2006, on ne l'a pas extraite, ce n'était pas l'objet du document mais on peut faire la même chose et regarder si 2006 a été très différente de 2005.

M. LE PRESIDENT.- On le mettra au procès-verbal de manière que vous bénéficiiez de cette information complémentaire.

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- C'est dans la suite de la question qui est posée par mon collègue. Les tableaux qui ont été présentés font bien apparaître qu'en ce qui concerne la fréquentation sur Toussus, sur 2006 - on l'a ressenti également pour 2007 - c'est sur avril, mai, juin.

Là, vous globalisez l'activité au mois. Le problème qui nous est posé, ce n'est pas au niveau de l'aviation IFR, c'est au niveau de l'aviation de loisirs. Vous globalisez sur un mois alors que l'activité, on le sent bien au niveau de nos communes, est centrée notamment sur le week-end. Finalement, il serait intéressant de savoir ce qu'il y a le week-end par rapport à ce qu'il y a la semaine. La concentration est forte le week-end et il serait utile qu'on ait un tableau sur les mois où l'activité est la plus importante.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peut avoir des chiffres ?

M. MICHAL (SNARP).- Oui. Soit l'exploitant de l'aérodrome, soit le service de contrôle... on pourra comparer nos chiffres. Avec les statistiques détaillées de mouvements, on est capable de faire une répartition sur la semaine.

Cependant, lorsque nous analysons le trafic pour dimensionner les équipes de contrôle, nous constatons, depuis une ou deux années justement, une diminution des pointes de week-end au bénéfice de certaines journées de semaine. C'est-à-dire qu'un problème que nous avons aujourd'hui pour rendre les services de contrôle c'est que sur des journées où l'armement de la tour est un peu plus faible en semaine, on trouve des niveaux de trafic parfois aussi importants qu'en week-end.

Cela pondère un peu votre observation, Monsieur LOLLIOZ. Il y a certainement des pointes le week-end mais, aujourd'hui, on commence à en constater en semaine également.

M. LE PRESIDENT.- Il serait appréciable qu'on puisse joindre au PV - donc si vous pouviez nous la passer rapidement, excusez-moi - une analyse de répartition entre le week-end et les autres jours de la semaine qui soit une sorte de récapitulatif. On ne va pas évidemment donner pour chaque semaine mais qu'il y ait une analyse qualitative de manière que cela illustre la réponse qu'appelle la question du Maire de Magny-les-Hameaux.

M. GARCIA (UAP).- J'aimerais qu'on nous rappelle, dans le cadre du Plan d'Exposition au Bruit actuel, combien est autorisé ou toléré le nombre de mouvements d'hélicoptères ?

Je crois qu'on a un Plan d'Exposition au Bruit qui devrait être de l'ordre 5.000 et, actuellement, apparaît un trafic cumulé de 12.000 hélicoptères. Comme le disaient M. LOLLIOZ et M. LE VOT, la nuisance actuelle est très forte à ce niveau-là. Je voudrais savoir ce qui autorise à multiplier par 2,5 ce Plan d'Exposition au Bruit et s'il est toujours d'actualité.

M. REVIRON (DAC Nord).- Le but d'un Plan d'Exposition au Bruit n'est pas d'autoriser ni d'interdire tel ou tel vol. Le but d'un

PEB est de définir des zones aussi proprement que possible de façon à éviter que des riverains construisent des maisons sous les nuisances.

On est obligé de faire des hypothèses mais, en tout état de cause, le texte qui s'applique en matière de restriction sur Toussus est un arrêté que vous connaissez bien de 1973 et qui, de mémoire, doit fixer à 180.000 mouvements, ce qui est largement au-dessus de la situation actuelle.

Il faut expliquer qu'effectivement, au début des années 70 ou fin des années 60, le nombre de mouvements a frisé les 200.000.

M. de RONNE (ADP).- Pour compléter la réponse, dans le calcul d'élaboration du Plan d'Exposition au Bruit, on prend des hypothèses. On modélise et on prend un certain nombre d'avions et, en l'occurrence d'hélicoptères puisqu'on parle de cela, dans le modèle.

Ce qui avait été pris en compte dans le Plan d'Exposition au Bruit, le document actuellement en application, c'était 14 hélicoptères par jour, ce qui fait en gros 5.000 mouvements par an.

Mais, encore une fois, ce n'est qu'une hypothèse de calcul. Comme le disait M. REVIRON à l'instant, le PEB n'est pas un document qui fixe des limites ou des impositions en matière de trafic, simplement c'est un document d'urbanisme et on prend quelques hypothèses qui, au moment de l'élaboration du PEB, apparaissent comme étant des hypothèses réalistes ou raisonnables.

M. REVIRON (DAC Nord).- En même temps, il est clair que, dans chaque Commission de l'Environnement, quand on discute d'un PEB, bien évidemment, on parle trafic, mais il ne faut pas se tromper sur le statut du document que constitue le Plan d'Exposition au Bruit.

Mme COLOMBEL (UAPNR).- Lorsque vous dites qu'il y a une grande différence entre le trafic actuel et les 180.000 mouvements de l'arrêté, je vous rappelle qu'en 2000 arbitrairement vous avez supprimé les touch & go, ce qui fait un bon tiers de mouvements en moins.

M. LE PRESIDENT.- Je crois que cette réflexion montre que, si on a dépassé, pour le trafic d'hélicoptères, les hypothèses du PEB, c'est qu'il faut revoir le PEB. C'est clair. Pour autant, c'est vrai et je confirme ce que dit le Directeur de l'Aviation Civile, c'est clair que ce n'est pas un empêchement de voler ou une limitation juridique au nombre de vols. Cela, c'est fixé par l'arrêté.

Que le PEB soit à remettre sur le métier, on en est d'autant plus convaincu qu'on va en parler aujourd'hui.

Sur les chiffres, y a-t-il d'autres questions ? Oui, Monsieur, excusez-moi mais il faut qu'on avance. Est-ce sur les chiffres ou sur un autre sujet ?

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Non, c'est sur les chiffres. On a une réunion tous les ans et demi, Monsieur le Préfet, permettez qu'on pose des questions.

M. LE PRESIDENT.- J'entends bien.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Justement, l'arrêté dit qu'il y a 180.000 mouvements. Simplement là nous avons un mode de comptabilité qui est différent. Je voudrais savoir le nombre de mouvements qui correspond à l'ancienne comptabilité.

M. REVIRON (DAC Nord).- Peut-être certains sauront-ils répondre mieux que moi. Je veux dire que le mode actuel de comptage est le mode normal. (*mouvements divers*)

Mme COLOMBEL (UAPNR).- Avant, c'était anormal alors ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Il y a même vingt ans, un touch & go était normalement compté par **les services de** la navigation aérienne, parce que n'oublions pas que la source quasi exclusive des données **des services** vient de la navigation aérienne, comme un mouvement.

Si je dis cela, c'est que je sais très bien que vu d'un riverain qui se trouve dans un axe de piste, peu importe si c'est un décollage plein ou si c'est un touch & go, de l'autre côté peu importe si c'est un posé décollé ou un atterrissage complet. Mais n'oublions pas que la source elle-même est une source navigation aérienne. Il n'y a pas de malignité là-dessus. Si cela a été compté autrement à un moment donné, c'était en soi une erreur technique, cela ne devait pas être compté comme cela.

J'ai entendu dire que vous aviez à peu près la différence... à combien l'estimez-vous ?

M. MICHAL (SNARP).- C'est 25 à 30 %, Madame.

Mme COLOMBEL (UAPNR).- Un tiers.

M. REVIRON (DAC Nord).- Pas tout à fait un tiers, un gros quart, ce qui est déjà pas mal.

M. MICHAL (SNARP).- 30 % est la fourchette haute.

Mme FASTRE (APACH).- J'apprends que l'aérodrome peut fonctionner sans contrôleur dans la tour. C'est quand même dans un milieu qui s'urbanise pas mal. Je voulais savoir comment on décidait qu'un aérodrome pouvait fonctionner sans contrôleur. Est-ce au nombre de mouvements ? Est-ce qu'on peut imaginer qu'Orly fonctionne un jour sans contrôleur ?

M. LE PRESIDENT.- C'est une bonne question. Qui peut répondre ?

M. MICHAL (SNARP).- La comparaison avec Orly est un peu audacieuse. Ce n'est pas du tout la même clientèle ni les mêmes pilotes. Même Orly réglementairement pourrait le faire.

Nous avons fonctionné en auto-information à Toussus-le-Noble contraints et forcés du fait d'une diminution des effectifs. Nous avons limité volontairement aux journées de plus faible trafic assorti de limitation pour éviter les pointes que l'on connaît lorsque les services de contrôle sont ouverts.

Aujourd'hui, le retour que l'on a sur ces journées puisqu'on regarde ce qui s'y passe nous permet de constater que ça se passe de la même façon que lorsque les contrôleurs sont présents. Simplement, les usagers ont à souffrir d'un petit peu plus de limitation puisque nous limitons le nombre d'avions en tour de piste pour éviter une saturation.

Les usagers les plus pénalisés sont les usagers IFR, vols aux instruments puisqu'ils ne peuvent pas descendre en dessous de 1.500 pieds, c'est-à-dire grosso modo 450 m avant de se poser. C'est-à-dire que si la couche de nuages est en dessous de 450 m et que l'aérodrome est en auto-information, les usagers aux instruments sont obligés de se dérouter.

Les choses sont limitées. Je vous le concède, pour Toussus, c'est une situation dans laquelle on essaie de se trouver le moins souvent possible.

Mais il vaut mieux avoir un effectif de contrôleurs correct sur les journées où nous avons les pointes de trafic et fonctionner en auto-information lorsque le trafic est un peu plus faible, plutôt que d'avoir un sous-armement de la tour et deux contrôleurs pour gérer un trafic qui doit être géré par trois.

Je vous rassure : le fonctionnement en auto-information est totalement réglementé.

M. LE PRESIDENT.- Je propose de mettre au procès-verbal un document que j'ai sous les yeux qui donne les trafics enregistrés depuis 1970, qui distingue les trafics d'hélicoptères et qui donne l'équivalence avec l'ancien décompte. Je crois que c'est un document qui est très clair et qui permettra à chacun de se faire une idée précise.

Mme COLOMBEL (UAPNR).- Ce manque de personnel à la tour a-t-il lieu en semaine ou le week-end ?

M. MICHAL (SNARP).- Aujourd'hui, la journée d'auto information a lieu le dimanche. C'est un jour où les vols IFR sont les plus creux, ils sont un peu moins pénalisés. Et le service de contrôle est rendu tous les autres jours samedi inclus.

Sur l'année qui nous intéresse qui est l'année 2006, la journée d'auto-information était le lundi essentiellement parce que les usagers IFR pouvaient disposer d'un service qu'il rendait eux-mêmes, ce qu'on appelle un service AFIS, pour permettre d'assurer leurs vols. Ce service est en train de disparaître, nous nous sommes reconfigurés pour intervenir le dimanche.

Au point de vue sécurité c'est acceptable puisque nous avons les mesures de limitation pour les usagers à vue et une journée, le dimanche, qui est beaucoup moins propice au travail aérien et aux liaisons d'affaires où nous constatons beaucoup moins de vols IFR.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Le manque de personnel qui fait que le dimanche il n'y a pas de contrôleur pourrait faciliter la création de plages de silence.

M. LE PRESIDENT.- Il faudrait qu'on arrive à trouver le personnel, Monsieur le Directeur ! Cela pose question, on le voit bien dans l'assistance. Ce sont des questions qu'on ne peut pas éluder. L'auto information, c'est bien mais, enfin, on se dit que ce serait mieux s'il y avait quelqu'un dans la tour indiscutablement. Est-ce une situation appelée à perdurer ou est-ce une situation transitoire ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Monsieur le Préfet, cela ne nous a pas tout à fait échappé que cela posait des interrogations dans la salle mais, comme il appartient à l'opérateur de navigation aérienne de gérer son personnel, je vais fort courageusement – surtout parce qu'il m'y engage – proposer à M. MICHAL de répondre.

M. MICHAL (SNARP).- La situation des effectifs de Toussus est largement connue et dure depuis plusieurs années. Au vu de

cette situation, la [sous-direction](#) des Ressources humaines qui est notre fournisseur de contrôleurs, alimente régulièrement l'aérodrome de Toussus-le-Noble d'une quantité de contrôleurs suffisante, légèrement supérieure au départ pour permettre la remontée de l'effectif.

Nous sommes confrontés à deux problèmes : c'est une tour où il n'y a qu'une seule fréquence et on ne peut former à la pratique qu'un seul contrôleur à la fois, et nous sommes allés jusqu'à 6 à 8 contrôleurs simultanément.

La remontée de l'effectif est relativement lente mais elle remonte. Aujourd'hui, nous sommes à 11 voire 12. Nous serons à 14 ou 15 en fin d'année, ce qui permettra de complètement supprimer ces journées d'auto-information. Aujourd'hui, les dispositions qui sont prises devraient permettre de ne pas redescendre en dessous de 13.

Nous avons mis en place une stratégie d'armement de la tour en fonction de l'effectif. L'effectif nominal est de 16. Jusqu'à 14, nous sommes ouverts tous les jours jusqu'à 22 heures 30. De 14 inclus à 13 inclus, nous sommes ouverts tous les jours jusqu'à 21 heures 30. Les journées d'auto-information ne commencent à apparaître qu'à 12. C'est-à-dire que là nous sommes très près de les supprimer. A 12 contrôleurs, nous avons une journée d'auto-information tous les 15 jours. A 11, qui est la situation actuelle, nous en avons une toutes les semaines.

Aujourd'hui, l'effectif remonte. Nous avons 6 stagiaires en formation aujourd'hui. Nous atteindrons raisonnablement 14 voire 15 en fin d'année. Et, partir de 13, nous supprimerons les journées d'auto-information.

M. LE PRESIDENT.- C'est une bonne nouvelle que vous nous annoncez parce que cela veut dire en clair que l'effectif redevient tel qu'on n'a plus besoin d'instaurer de journée d'auto-information avant la fin de l'année 2007.

M. MICHAL (SNARP).- Raisonnablement en septembre.

M. LE PRESIDENT.- Je n'allais pas jusque là mais puisque c'est vous qui le dites ! Tout le monde a enregistré qu'en septembre

2007, on supprimait ces journées d'auto-information. C'est plutôt une annonce sympathique, positive et dont on vous remercie.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Quand vous dites que vous avez choisi les dimanches pour éviter de pénaliser les IFR, c'est très bien, ou alors j'ai mal compris, par contre le dimanche ceux qui pilotent sont plutôt des pilotes pas très chevronnés et donc le risque est beaucoup plus important.

M. REVIRON (DAC Nord).- La question est un peu technique mais simplement ce qu'il faut comprendre c'est que c'est l'intégration à l'atterrissage en particulier des vols IFR avec les vols VFR qui pose un certain nombre de problèmes. C'est là où le contrôle est particulièrement utile.

Quand vous avez des vols en vol à vue qui tournent les uns derrière les autres proprement, on peut beaucoup plus facilement organiser un système en auto-information.

Mais encore une fois c'est technique. La plupart des problèmes qui sont remontés à mes oreilles étaient plutôt des problèmes d'intégration de vols aux instruments dans le circuit de vol à vue puisque l'espace est très petit. C'est une des caractéristiques de cet aérodrome. C'est pour cela aussi que la qualification de contrôleurs n'est pas aisée, c'est que l'espace disponible est très étroit et qu'il faut arriver à être extrêmement précis dans l'exercice du contrôle.

C'est pour cela qu'il vaut mieux, si on a à choisir, de mettre en place de l'auto information ou de l'AFIS, parce qu'on n'a parlé de l'AFIS qui reste jusqu'à la fin de l'année, à tout prendre, choisir les jours où il y a moins de vols aux instruments. Ce n'est pas une question de service aux vols.

M. GARCIA (UAP).- Est-ce qu'on peut en déduire que le vol de l'aviation de loisirs est pénalisant pour le développement de la plateforme en IFR ?

Quand on regarde bien l'arrêté de 73, le projet de cette plateforme était de développer de l'aviation commerciale et j'ai

l'impression que cette aviation de loisirs qui embête beaucoup de monde incluant les hélicoptères est venu bouffer le développement de cette aviation commerciale.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est une question intéressante que vous posez. Il ne faut pas oublier qu'un aérodrome est un ouvrage public, c'est comme le périphérique de Paris. Est-ce que le fait qu'il y ait des voitures sur le périphérique de Paris empêche la circulation des camions ? C'est à peu près la question que vous me posez. Elle est à la fois intéressante et j'ai du mal à y répondre.

Je constate que, jusqu'à présent, toute la demande de vols IFR a pu être satisfaite.

Notre rôle à nous, plus exactement le rôle des services de la navigation aérienne, c'est de faire en sorte que tout ceci se passe dans les meilleures conditions de sécurité. Toutes les limitations qui ont été faites, sauf la question du plafond mais qui est indispensable, les restrictions de trafic que l'on met quand, malheureusement, l'aérodrome fonctionne en auto information s'appliquent plutôt aux vols à vue justement et pas aux vols ayant un intérêt économique évident, en tout cas direct.

M. LE PRESIDENT.- En tout cas, c'est un sujet intéressant mais c'est un sujet qui va s'éclipser à compter de septembre prochain.

M. MICHAL (SNARP).- Cela va s'améliorer largement en septembre.

M. LE PRESIDENT.- Et qui va disparaître.

M. MICHAL (SNARP).- L'objectif est qu'il ait disparu à la fin de l'année puisque M. TRIMAILLE n'a pas parlé du service AFIS mais l'objectif de M. TRIMAILLE est de faire disparaître le service AFIS à la fin de l'année.

M. LE PRESIDENT.- Alors, Monsieur TRIMAILLE ?

M. TRIMAILLE (ASCENDANT).- Le service AFIS est un service de contrôleurs qu'on nomme AFIS qui est financé en partie par Aéroports de Paris et en partie par des usagers et qui vient en complément des personnels de l'aviation civile.

On assure les plages extrêmes, les ouvertures et les fermetures de terrain, afin de permettre le vol de tout le monde dans les meilleures conditions possibles.

M. REVIRON (DAC Nord).- La DGAC a homologué ce service il y a quelques jours jusqu'à la fin de l'année.

M. LE PRESIDENT.- Merci de ces informations positives.

Sur l'activité de la plate-forme, y a-t-il des choses supplémentaires qui devaient être exposées ? J'ai noté qu'Aéroports de Paris avait donné le bilan qui était le sien, le service de la navigation aérienne également.

Est-ce que la gendarmerie et la police aux frontières ont des choses à indiquer sur l'activité de la plate-forme ?

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Nous pouvons vous communiquer la mesure de l'activité de la Brigade de Toussus-le-Noble ainsi que les résultats obtenus.

Pour l'activité de la Gendarmerie des Transports Aériens, pour les derniers 18 mois, à partir de janvier 2006, la brigade a réalisé 120 contrôles de jumelles, contrôlé 612 aéronefs et une seule infraction a été relevée à Saint-Rémy-les-Chevreuse.

Pour l'année 2007, les contrôles ont été ciblés sur les périodes qui sont les plus chargées au niveau de l'aérodrome. Il y a eu 118 contrôles au mois d'avril 2007 et il n'y a eu aucune infraction relevée.

Ensuite, la brigade a réalisé des contrôles sur les manquements à la Charte de l'environnement. Il y a eu 125 contrôles en

2006 et 44 sur les six premiers mois de 2007. Et je peux vous assurer qu'il n'y a eu qu'une seule plainte par rapport aux contrôles réalisés.

L'analyse de la situation permet de dire que les pilotes respectent bien les règles de la circulation aérienne.

(mouvements divers)

M. LE PRESIDENT.- Commandant, je sens que vos propos... mais qu'on soit clair entre nous : ce que dit la gendarmerie de l'air ne peut pas être contesté au sens de l'objectivité qui est la sienne. Il faut quand même qu'entre nous on le concède. Que maintenant le ressenti puisse être différent, ça bien sûr, mais je crois qu'on ne peut pas dénier à la gendarmerie, je le répète, l'objectivité de son travail et des résultats qu'elle amène aujourd'hui.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Je suis vice--Président du Comité de suivi et je ne comprends pas à quoi correspond ce contrôle du respect de la Charte.

M. LE PRESIDENT.- Bonne question, si je peux me permettre. On va donc avoir des précisions.

M. JARRIGE (BGTA Toussus).- Compte tenu qu'il n'existe pas d'infraction au Code de l'Aviation civile concernant le circuit d'aérodrome, la seule chose que l'on peut relever c'est un manquement à la Charte de l'environnement. C'est-à-dire qu'on envoie un renseignement administratif à la DGAC et à la Préfecture pour leur faire part des non respects du circuit de piste mais ce ne sont pas des infractions au sens juridique du terme.

M. LE PRESIDENT.- Cela montre premièrement, si besoin était, que les chartes servent à quelque chose puisque, même s'il n'y a pas de sanction pénale, il peut y avoir des sanctions administratives. C'est ce que les gendarmes, dans leur langage, excusez-moi Messieurs, appellent un « renseignement administratif » adressé à l'autorité

administrative que constitue le Préfet et que constitue le Directeur de l'Aviation civile.

Il y a eu des contrôles et, si j'ai bien compris, il y a eu un relevé administratif.

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Non, une seule infraction. C'est l'aspect pénal.

M. JARRIGE (BGTA Toussus).- Une infraction relevée caractérisée à St-Rémy-les-Chevreuse. Sinon, il y a eu 398 avions contrôlés...

M. LE PRESIDENT.- Au titre de la Charte ?

M. JARRIGE (BGTA Toussus).- Voilà, sur 82 services en 2006. Et en 2007, pour les six premiers mois de l'année, on a fait 38 services, 214 avions ont été contrôlés et pas d'infraction relevée.

Quand on parlait de la plainte tout à l'heure, c'est la plainte au sens juridique avec la personne qui nous écrit, qui donne son identité et qui dit : « je dépose plainte » soit nommément contre un pilote, soit contre X.

Je pense que j'aurai une question de l'ACCMH. En fait, les appels téléphoniques que nous recevons à la brigade ne sont que des informations pour nous, ce ne sont pas des plaintes au sens juridique du terme.

M. LE PRESIDENT.- Qui s'exprime ?

M. de FERRIERES (PNR Hte vallée Chevreuse).- Est-ce que les contrôles portent également sur les niveaux de nuisance de bruit ?

M. LE PRESIDENT.- Je ne pense pas. Mon Commandant ?

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Les contrôles de la gendarmerie portent sur le respect des circuits de l'aérodrome ainsi que le respect des altitudes mais nous n'avons pas d'outil qui mesure le bruit.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il y a des normes à respecter ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Non. C'est au moment de la certification d'un type d'avion qu'effectivement il est tenu de respecter un certain nombre de normes. On vérifie que les conditions de la certification se maintiennent dans le temps. Mais c'est fait de cette manière-là, cela ne peut pas se faire à tout moment. C'est un peu comme sur une voiture ou un camion, la certification se fait de la même manière.

Mme COLOMBEL (UAPNR).- Lorsque Messieurs les Gendarmes dressent un PV pour infraction, je voudrais savoir si ça correspond à la circulaire 98.0232 et si, après, ce PV va à la Commission Nationale de Prévention des Nuisances auquel cas il y aurait l'application d'une amende.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je pense, Madame, que c'est une excellente question parce que je n'osais pas le dire, cela paraissait peut-être un peu agressif, mais toute notre réglementation aujourd'hui repose sur des questions de sécurité. Si le survol à basse altitude des agglomérations est interdit, ce n'est pas pour des raisons de bruit ou de nuisances, c'est pour des raisons de sécurité pour éviter qu'un avion ne soit conduit en cas de panne moteur à se poser en agglomération. On veut à tout moment maintenir la sécurité des riverains. Tout repose là-dessus.

On utilise une réglementation qui a été faite pour des raisons de sécurité à des fins environnementales. Et personnellement en tant que Directeur de l'Aviation Civile, je suis très demandeur qu'il y ait une réglementation qui soit proprement environnementale et qui permette de sortir de cette ambiguïté.

C'est aussi pour cela que, par exemple, on met « éviter le survol » sur les cartes de la documentation aéronautique. Les consignes sont marquées « éviter le survol » de telle ou telle agglomération indiquée par un cercle bleu sur la carte. C'est « éviter », ce n'est pas « survol interdit » parce que ce serait un abus de pouvoir que d'interdire purement et simplement le survol.

En revanche, si effectivement vous volez trop bas au-dessus d'une grande agglomération, il est évident qu'en cas de panne moteur, vous posez un problème de sécurité, et là vous êtes en infraction grave.

C'est cela la différence. Et c'est pour cela, lorsqu'on a des villes relativement étroites, que c'est extrêmement difficile d'aller jusqu'à une action pénale. Cela ne nous empêche pas de temps en temps d'avoir une action disciplinaire mais en restant dans des choses qui soient juridiquement fondées.

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Si vous me le permettez, j'aimerais apporter un complément d'information. Par rapport aux contrôles qui ont été réalisés, les 120 sur les 612 aéronefs, les gendarmes ont relevé les informations suivantes par rapport au respect des circuits de piste en cas de météo défavorable, il y a bien entendu des adaptations des pilotes pour rejoindre ou pour quitter l'aérodrome.

En 2006, ils avaient constaté 125 manquements par rapport aux règles de l'air et, sur les six premiers mois de l'année 2007, ce taux a diminué puisqu'il n'y a que 44 adaptations des circuits. On a une discipline de plus en plus importante des pilotes mais qui est imposée principalement par les conditions météorologiques.

M. LOLLIOZ (Maire de Magny-les-Hameaux).- Je ne mets pas en cause la manière dont travaillent les gendarmes, ils travaillent avec les directives qui sont les leurs. Je ne suis pas gendarme, je suis sur la commune de Magny-les-Hameaux en tant que maire et je pense que ce que je peux dire est quand même assez objectif. Je constate aujourd'hui et depuis deux ans - deux ans et demi avec une accélération notamment les week-ends que les altitudes sont très variées et que les circuits des trajectoires sont complètement différents les uns par rapport aux autres.

Je peux vous signaler également qu'il ne s'agit pas d'un problème de sécurité par rapport à d'autres avions qui seraient à gauche ou à droite, c'est en fonction de l'initiative du pilote. C'est clair. J'ai déjà proposé notamment en commission de suivi qu'il puisse y avoir un contrôle un peu différent peut-être de ce qui se passe au niveau des points de contrôle de gendarmerie, que cela puisse se faire ailleurs de manière à ce que ces contrôles puissent s'opérer de manière non conventionnelle pour qu'on puisse avoir un contrôle à peu près objectif.

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Je peux apporter une réponse à votre question. Les contrôles ne sont pas réalisés uniquement sur Magny, ils sont réalisés aussi sur Toussus, les Loges, Châteaufort et Villiers.

M. REVIRON (DAC Nord).- Peu importe l'emplacement du gendarme qui prend la mesure, c'est lorsqu'il est en vue de l'avion. L'intérêt de ces jumelles est de donner la position exacte de l'avion à la fois en altitude et en plan, même à distance. C'est pour cela que ces jumelles coûtent aussi cher. La question n'est pas de savoir où se trouve l'avion ; on le sait.

J'ai entendu parler de manquement. Dès lors qu'on parle de manquement, cela veut dire qu'effectivement il y avait un problème. La situation actuelle est telle qu'on ne peut pas passer du manquement forcément à l'infraction. On fait des remontées de bretelles. Le résultat est que là où il y avait 150 manquements, il y en a maintenant moins de 50. On progresse.

Mais je cherchais simplement à faire comprendre qu'aujourd'hui sur le plan juridique nous n'avons pas les outils dont nous aurions besoin sur le plan environnemental. Je dis cela, je ne veux pas me faire écharper par nos clients que sont les usagers de l'aviation, mais c'est parce que je crois que cette activité ne se maintiendra dès lors qu'elle sera disciplinée sur le plan environnemental.

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Justement, c'est cela le problème.

M. REVIRON (DAC Nord).- Sans même parler développement, ce qui m'importe c'est que ce soit durable.

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Maintenant que vous faites partie du grand Ministère de M. BORLOO, cela va s'arranger !

M. REVIRON (DAC Nord).- Voilà !

M. RIGAL (Maire Villiers-le-Bâcle).- J'ai plusieurs observations à faire.

Premièrement, dans la dernière Commission de l'Environnement, je crois que le bilan était également d'une infraction relevée, il me semble. Cette année, on est encore à une infraction relevée.

Cette commission de suivi et la charte sont à l'initiative de Villiers-le-Bâcle pour essayer de discuter avec tous les membres de l'aéroport de Toussus. Nous avons fait une journée de mesure avec les jumelles qui vont bien et, lors de cette journée de mesure, c'était en 2002, nous avons relevé à peu près 40 % d'infraction dont des vols à 70, 80 ou 100 m d'altitude.

J'ai vu, il y a quelque temps, sur la place de Villiers les gendarmes qui faisaient les contrôles. Je suis allé les voir, ils n'avaient pas de jumelles télémétriques. Ils faisaient des contrôles de « direction » m'ont-ils dit. Il y avait trois gendarmes qui étaient là, le long d'un bâtiment en face d'un autre bâtiment, donc coincés entre deux bâtiments et ils essayaient de repérer les directions des avions qui passaient.

Je crois que ça commence à friser le ridicule quand on nous dit qu'il y a une infraction constatée chaque année et, encore une fois, les utilisateurs de l'aéroport savent très bien que nous ne cherchons absolument pas à pénaliser les utilisateurs, mais c'est vraiment ridicule d'entendre ces choses-là. Tous les jours, tous les jours, les maires, les habitants, constatent des infractions en permanence. Je ne suis pas là pour prêcher qu'il y ait encore plus de contrôles ni encore plus de

pénalisation des pilotes mais il faut arrêter de dire qu'on contrôle et qu'on ne trouve jamais aucune infraction, ce n'est pas la réalité.

Je n'ai pas l'ordre d'idée mais les mesures que nous avons faites, nous, en 2002, nous sommes peut-être prêts à les refaire en présence des gendarmes s'ils le souhaitent avec leur matériel. Je me propose de faire cela sur Villiers-le-Bâcle avec leurs instruments et qu'on vérifie si c'est une infraction par an qui peut être relevée.

Là, je crois qu'on est dans le délire le plus complet. Mais encore une fois je ne cherche pas à ce qu'il y en ait plus, mais ce n'est pas la réalité.

M. LE PRESIDENT.- Encore une fois, on ne peut pas dénier à l'objectivité des gendarmes le rapport qu'ils ont fait.

Mon Commandant, est-ce qu'il peut y avoir des contrôles le maire de Villiers étant présent et on regarde comment ça se passe ?

Cdt LACROIX (GTA Orly).- Tout à fait ! Je voudrais apporter une précision. Vous dites : « les riverains constatent des infractions ». La définition juridique de l'infraction c'est l'absence de respect d'une règle par rapport à un code que ce soit le Code pénal ou que ce soit le Code de l'aviation civile. Déjà, les riverains ne peuvent pas constater les infractions, ils peuvent constater des survols de leurs habitations, ils peuvent constater une gêne par rapport à la nuisance sonore mais ils ne constatent pas des infractions.

Deuxièmement, nous constatons l'application des règles de l'air de la circulation aérienne, c'est-à-dire qu'avec nos équipements, nous mesurons le respect des altitudes comme le disait M. REVIRON et le respect des circuits.

Au regard des contrôles qui ont été faits par nos gendarmes et les équipements qui sont en notre possession, je peux vous assurer qu'il n'y a eu qu'une seule infraction. Maintenant, il est vrai qu'il y a certainement une gêne sonore dont il reste à définir les règles, comment la constater et comment déterminer le non respect de la règle.

M. LE PRESIDENT.- Mon Commandant, est-ce qu'on peut admettre le principe que, lors d'un prochain contrôle que vous organiseriez sur la commune de Villiers-le-Bâcle, vous convieriez le maire à y participer ?

Cdt LACROIX (GTA Orly).- On peut même aller plus loin : on peut très bien informer tous les maires des communes ici présentes des contrôles qui sont effectués par la gendarmerie. Nos contrôles se font en toute transparence, cela ne pose aucun souci.

M. RIGAL (Maire Villiers-le-Bâcle).- Je ne mets pas en doute ce que font les gendarmes et leurs interventions. Je dis qu'ils ont constaté cela, je ne mets pas en doute les chiffres. Ce que je dis, c'est que non seulement les habitants mais moi aussi avons fait des contrôles et nous n'arrivons pas du tout à cela. Je ne parle pas des trajectoires, je ne parle que des altitudes, je ne parle pas du bruit en ce moment.

M. LE PRESIDENT.- On a bien compris, on parle des altitudes.

M. RIGAL (Maire Villiers-le-Bâcle).- Un petit aparté : lorsque les gendarmes sont quelque part, j'ai cru comprendre que les pilotes d'avion le savaient pertinemment quasi immédiatement. (*mouvements divers*)

M. LE PRESIDENT.- C'est comme les gendarmes au bord de la route avec les appels de phares !

On retient l'idée que, la prochaine fois qu'il y a un contrôle sur le territoire de votre commune, Monsieur le Maire, le Commandant ici présent vous en alerte et vous participez au contrôle. Vous verrez de visu comment ça se passe car plutôt que d'échanger des impressions, il faut échanger des certitudes. Quand on fait ensemble un contrôle, je pense que l'échange qui s'ensuivra sera sûrement beaucoup plus fructueux. Faisons ainsi et, à mon avis, cela va éclairer pas mal de choses.

M. LAMARQUE (CM Les Loges).- J'ai un papier du Service de l'Information Aéronautique de France. Vous avez parlé tout à l'heure de certains monuments à éviter et là j'ai un papier qui dit qu'ils sont interdits de vol, c'est daté du 18 octobre 1976. Le Château des Côtes par exemple est interdit de vol. Ce n'est pas un vol à éviter.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il y a deux choses différentes. Il y a un certain nombre de bâtiments qui sont interdits de survol mais cela veut dire qu'ils sont interdits de survol en dessous d'une certaine hauteur. On l'oublie tout le temps. Vous trouvez notamment les prisons pour des raisons évidentes, des choses comme cela. C'est une première chose.

Et puis il y a des agglomérations à éviter et là ce n'est pas du tout la même chose. Les agglomérations, la plupart du temps, sont marquées à éviter. Je connais un seul contre-exemple qui lui-même est illégal.

M. LAMARQUE (CM Les Loges).- Le Château des Côtes est survolé.

M. REVIRON (DAC Nord).- Mais à quelle hauteur ? Si c'est à 2.500 pieds, il n'y a aucun problème.

Mme CIAVATTI (AVB).- Je voudrais faire la même demande que M. RIGAL pour les Loges-en-Josas.

Pourquoi, lors d'un contrôle de la gendarmerie sur les Loges, vous ne pourriez pas nous contacter pour qu'on vous accompagne ? Je connais très bien l'endroit où on peut faire un contrôle de direction sans faute et je crois que vous seriez gâtés.

M. GARCIA (UAP).- J'ai le plan où sont implantés les circuits, les départs, et on constate qu'il n'y a que des sommes habitées qui sont survolées.

Je me demande à quoi servent ces contrôles si c'est pour contrôler quelque chose qui apparemment est autorisé. A mon avis, la seule chose qui est à contrôler, si on en est sur ce genre de document, c'est l'altitude.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce qu'on vient de dire.

M. GARCIA (UAP).- Faire déplacer dix gendarmes pour constater que les avions sont sur des zones habitées alors que le tracé en lui-même et les trois-quarts des circuits des départs et arrivées sont sur des zones habitées, il y a une grande confusion. Cela fait des années qu'on est en train de discuter de cela et c'est vraiment un dialogue de sourds.

On vous demande d'étudier des tracés sur des zones non habitées, et vous verrez qu'il y aura une très grande amélioration.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir au moment du tour de piste. C'est pour cela que je me permets de redire qu'il y a un certain nombre de sujets à l'ordre du jour et qu'on va examiner différents sujets qui recoupent des questions qui sont posées. Essayons de nous organiser pour avancer. Je prends encore une question et on passe au sujet suivant.

M. MAUDUIT (ACCMH Magny).- J'ai entendu parler d'un logiciel qui permettait d'enregistrer les tracés d'avions et cela donne lieu à ce qu'on appelle des chevelus. Ce système s'appelle Vitrail et permet d'enregistrer le passage de tous les avions. Cela permettrait de contrôler et d'enregistrer plus facilement ces trajectoires prises.

M. REVIRON (DAC Nord).- Vitrail est un outil qui fonctionne tout à fait, qui d'ailleurs a été installé dans un certain nombre de mairies, moyennant un certain nombre de conditions et en particulier la formation de l'opérateur, qui indique avec un décalage d'une vingtaine

de minutes la circulation aérienne réelle pourvu que les avions en question soient équipés d'un transpondeur puisque la position est donnée par le radar secondaire. Il faut qu'ils aient un plan de vol pour pouvoir les identifier.

C'est déjà un peu plus difficile dès lors qu'il s'agit de tours de piste et surtout que ces tours de piste sont plus près du sol que l'aviation commerciale. Vitrail a été au départ inventé pour montrer aux riverains quelle était justement la trajectoire réelle d'un certain nombre de vols, qu'ils puissent observer les trajectoires de gros avions.

Par ailleurs, il faut être conscient qu'une information radar est souvent précise mais on ne peut pas garantir qu'elle soit précise. En pratique, l'incertitude est de l'ordre de 300 m, cela a été dit lors de la précédente CCE. C'est un ordre de grandeur, c'est pour fixer les idées.

Les jumelles, elles, sont métriques en gros, peut-être même mieux. L'outil n'est pas du tout le même. Pour relever une infraction, sauf quand il y a un écart monstrueux comme cela arrive, si effectivement un appareil a fait un écart de 2 km, c'est clair, mais s'il s'agit d'un écart de quelques mètres, et ça arrive sur certains cheminements, une centaine de mètres ou 150 m, on ne peut pas bâtir une infraction là-dessus.

Par ailleurs, je répète que les circuits de piste ne sont pas à suivre sur le trait. La réglementation n'est pas faite comme cela. La quasi totalité des circuits de piste, celui-là est un cas particulier mais, à peu près partout, ce qui figure dans la documentation aéronautique, c'est le sens des tours de piste et les points particuliers dont il faut éviter le survol mais il est clair que, suivant la vitesse d'un avion, le circuit de piste va être plus ou moins grand.

Un avion n'est pas un train, il ne suit pas des rails, on ne peut absolument pas vous garantir qu'un avion suivra un cheminement à quelques mètres près, ce n'est pas possible.

Les chevelus sont publics, ils existent sur le site de la DGAC.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Monsieur, s'il vous plaît ?

M. LE PRESIDENT.- Monsieur, vous permettez, on va passer au bilan du comité de suivi de la Charte.

On prend acte du fait que, quand la gendarmerie mettra en oeuvre un contrôle sur le territoire d'une commune, elle informera le Maire. J'invite le Maire qui le souhaitera à venir se joindre aux gendarmes avec l'accord du Commandant. Vous me permettrez de limiter cette invitation au Maire lui-même pour des raisons évidentes mais les Maires, évidemment, ne manqueront pas de se rendre à cette invitation pour voir comment ça se passe.

Je crois que, dans le souci de transparence qui est celui de la gendarmerie et de totale objectivité, il faut que l'on fasse comme cela. Cela concerne toutes les communes et cela concerne le maire.

Maintenant, je vais passer la parole au Président du Comité de suivi qui va nous faire une présentation très importante évidemment qui est celle du bilan du comité de suivi.

3 – Bilan de l'application de la charte :

- **présentation générale,**
- **bilan de l'équipement en silencieux et des mesures d'information / de sensibilisation des pilotes,**
- **présentation de la brochure à destination du public et modalités de diffusion,**
- **communication au public des travaux du comité de suivi de la charte.**

M. LEPREVOST (Pdt Comité Suivi).- Tout d'abord, un rappel rapide :

Mise en place et fonctionnement en décembre 2004, adoption du règlement intérieur, définition des axes de travail.

Cette commission de suivi, rappelons-le, est tripartite. Elle rassemble les collectivités territoriales, les associations d'usagers et les associations de riverains.

Il y a un Président et deux vice-Présidents qui représentent chacun un collège qui sont élus pour un an et qui sont tournants.

En 2006, trois réunions du comité : bon taux de présence. Nous remercions la DGAC et ADP de leur présence.

Maintenant passons au vif du sujet : Le bilan au 30.06.2007.

Tout d'abord le point le plus important : réduction du bruit à la source.

En 2005, il a été signé avec 7 aéroclubs un protocole d'accord pour équiper 19 avions de silencieux les plus utilisés et les plus bruyants, c'est-à-dire ceux qui sont en tours de pistes, qui sont des avions dits école.

Nous avons essayé, mais nous avons été un peu naïfs techniquement, de faire des mesures comparées des bruits des avions avec et sans silencieux, mesures qui se sont révélées inexploitable au début et que nous sommes toujours en train de continuer actuellement mais nous avons de grandes difficultés notamment météorologiques. Actuellement, nous avons mis en place une procédure qui se compare à la procédure de mesure de bruit de certification des avions, très précise, qui se fait à Montargis, qui demande un déplacement de personnel et nous n'avons encore pas terminé ces mesures parce que, deux fois de suite, elles ont été annulées pour des problèmes météo.

En effet, pour mesurer le bruit, il faut que l'air soit calme. On admet un peu de vent inférieur à 10 km/h ce qui est, actuellement, très difficile à avoir. Il faut aussi un profil du vent en altitude qui ne favorise pas des réflexions de bruit.

On veut continuer ces mesures parce qu'on veut savoir où l'on en est. J'espère qu'à la fin du mois de juillet on aura quelque chose. J'espère, je ne promets rien.

Ces équipements que sont les silencieux ont été subventionnés à 80 % par Aéroports de Paris, le Ministère de l'Environnement et par la Société TOTAL. Nous les remercions. Le reste est à la charge des aéroclubs ainsi que le montage.

Actuellement, pour les aéroclubs agréés FFA, Fédération des Aéroclubs, 13 équipements ont été achetés et montés à ce jour sur différents avions sur différents aéroclubs et 6 équipements sont en cours d'achat et de montage avant le 31.12.2007 - cela nous a été confirmé le 15 juin par les Présidents d'aéroclubs - afin de tenir les 19 avions programmés au 31 décembre 2007.

Il reste 7 équipements à monter en 2008. On n'a pas de financement très net pour l'instant.

Il y a un avion non équipable. Pourquoi non équipable ? Parce qu'il est tellement vieux qu'il n'y a jamais eu de modification faite pour monter un silencieux sur cet avion.

On a en plus 4 avions dits de nouvelle génération de marque Aquila qui sont en service au 15 juin.

En fin d'année 2007, nous aurons 75 % des avions d'aéroclubs qui seront équipés de silencieux, ceux qui font des tours de piste.

Suite à un dernier comptage qu'a fait la Direction de la Navigation Aérienne de Toussus, en gros les avions d'aéroclubs effectuent 75 % des tours de piste à Toussus. Les 25 % restants sont faits par des sociétés privées plus un aéroclub non agréé FFA. Ils sont faits par d'autres personnes qui n'ont pas été touchées par le protocole d'accord.

Plus quelques avions qui viennent faire un ou deux tours de piste quand ils viennent de l'extérieur. Par exemple un avion en instruction de Saint-Cyr vient faire un tour de piste à Toussus comme nous-mêmes allons à Saint-Cyr ou à Chavenay Villepreux pour faire un tour de piste.

Une autre action a été de sensibiliser et d'informer les pilotes. Une carte des circuits réalisée à partir d'une photo aérienne par Aéroports de Paris a été distribuée et affichée dans tous les aéroclubs, sous différents formats. Je crois que le message est assez bien passé dans tous les aéroclubs pour bien respecter les circuits.

Actuellement, il y a également une brochure qui est en préparation pour les pilotes.

Il faut informer les pilotes mais il faut aussi compléter la population des utilisateurs. Au début, il a fallu rassembler. Les plus rapides ont été les aéroclubs. Maintenant nous pouvons dire avec plaisir que les associations d'hélicoptères nous ont rejoints. Des écoles privées manquent à notre bilan. Ce sont des écoles privées qui se créent souvent avec un avion et un instructeur. Ce sont des structures nouvelles. Seront-elles pérennes ? Je n'en sais rien.

Il a été créé aussi - sur cette carte, vous voyez les deux points jaunes - grâce à l'action des Maires des collectivités locales et

d'Aéroports de Paris, ce qu'on appelle des amers, des damiers rouge et blanc qui indiquent les circuits. Celui qui se trouve du côté des Loges-en-Josas, au Nord-Est, c'est pour éviter de déborder sur les Loges-en-Josas. Il est mis à côté du tour de piste parce que le pilote est à gauche de son avion, il ne voit pas verticalement, il sait qu'il doit passer légèrement à droite de ce damier rouge et blanc.

Un deuxième a été mis qui sert surtout aux hélicoptères qui viennent du point Sud et qui vont vers ce point un peu plus haut qui est le point dit H Hôtel, pour ne pas déborder sur des zones habitées. Il sert aussi pour le tour de piste intérieur.

Ceci est au bilan du comité de suivi. Je crois que cela aide beaucoup de monde, notamment les jeunes pilotes, à maintenir leur vue du circuit.

Le point qui se trouve vers les Loges-en-Josas est sur les cartes VAC, cartes d'approche, distribuées à tous les pilotes de France. Le point Hôtel, je crois, n'est pas encore apparu sur les cartes...

M. LE MERCIER (Chef circulation aérienne).- Si.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Il y est ? Je suis en retard de documentation !

Nous avons, depuis trois ans, essayé de diminuer le survol des zones urbanisées qui est le gros problème.

Il y a tout d'abord la mise en place d'une procédure d'approche directe par l'Ouest en cas de vent d'Est, dans plus de 15 % des cas, en évitant le survol de Magny-les-Hameaux et Cressely. En effet, on ne repasse plus par le point Sud mais on va directement.

Vous allez me dire : pourquoi ne pas le faire pour tous ? Parce que d'une part on ne peut faire qu'une certaine partie quand il n'y a pas trop de trafic et d'autre part le point d'arrivée est le point sud au bois d'Aigrefoin (?) et je dois dire que l'arrivée directe par l'Ouest ne peut pas être prise par des élèves non expérimentés, cela demande un peu de professionnalisme.

On a altéré la trajectoire du point Sierra pour éviter Villiers-le-Bâcle pour rejoindre directement ce qu'on appelle la base 25 en

passant près du Christ de Saclay. Cela a été fait. C'est là où quelquefois il y a des déviations.

Mise en place de repères au sol, j'y reviens.

L'avenir :

En perspectives 2007 et 2008, tout d'abord continuation de l'équipement des avions en silencieux (aéroclubs et sociétés privées). Il y a du travail à faire.

Diffusion des documents à destination des pilotes et de la population. La brochure faite pour tous les riverains est sous presse. Je crois qu'elle a dû être envoyée aux collectivités locales pour qu'elles le mettent sur le site Internet ou ça va être fait incessamment. Après, on espère qu'il y aura une brochure qui pourra être distribuée.

Repères au sol : d'autres sont-ils nécessaires ? On pose la question. Ce n'est pas évident d'y répondre.

Accroissement du taux d'approches directes par l'Ouest : il faut y réfléchir. Actuellement, quand on demande à approcher par l'Ouest, la tour répond « oui » ou « non » de manière normale parce qu'elle a des contraintes notamment IFR.

Le tour de piste :

Tout d'abord le relèvement de la hauteur du tour de piste, on en parle depuis longtemps.

Le tour de piste dit unique dont on a commencé à nous parler est à étudier dans le cadre de la création de la zone dite D. La navigation aérienne nous en parlera je pense.

D'autre part, il faut se concerter pour minimiser les nuisances sans détériorer les conditions d'utilisation (avions silencieux et non silencieux).

Comme perspective, il y a l'élargissement de la participation au comité de suivi aux sociétés privées d'écologie et aussi d'autres associations qui s'engageraient à signer la Charte de l'Environnement car nous n'avons pas toutes les associations au comité de suivi.

En conclusion, je pense qu'il y a eu une amélioration sur le fond du dialogue entre associations, élus, administration, opérateur et utilisateurs de la plateforme. Il y a des résultats concrets profitables à tous mais insuffisants. Il faut continuer.

Un important travail effectué est à continuer avec persévérance.

Le Comité de Suivi et son Président souhaitent élargir la participation au Comité à de nouveaux signataires de la Charte : associations, utilisateurs, collectivités territoriales (elles y sont déjà).

Je suis prêt à répondre à vos questions s'il y en a.

Mme COLOMBEL (UAP).- Je suis très surprise d'apprendre que vous faites des relevés de bruit sur Toussus, sachant qu'en parallèle, depuis 1998, il y a un travail qui se fait sur l'aviation légère DGAC Ministère de l'Environnement auquel je participe et qu'actuellement - je crois que c'est M. HAMON qui a cela en charge - nous sommes en train de faire justement ces relevés de bruit de l'aviation légère sans équipement et avec équipement. Je suis étonnée que vous le fassiez de votre côté à Toussu-le-Noble.

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- C'est avec M. HAMON que l'on travaille. C'est M. HAMON, représentant de la DGAC, qui vient à nos essais. On travaille avec lui depuis plus de deux ans.

Mme COLOMBEL (UAP).- Comment se fait-il alors que cela se fasse au niveau national et que vous le faites alors que sur Toussus, il y a trop de bruit et que cela ne peut pas être fait ?

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- Les essais...

Mme COLOMBEL (UAP).- Pas les essais, les points avec le bruit à un certain niveau. Cela n'a pas pu être fait sur Toussus parce qu'il y avait trop de bruit. C'est fait à Gaillac actuellement.

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- Peut-être chez vous c'est à Gaillac, nous actuellement c'est à Montargis. Nous avons fait, l'année dernière, des essais à Toussus mais d'une part il y a du bruit

ambiant, des camions, etc. et d'autre part il y a un problème car on doit passer très précisément à la verticale d'un point. C'était moi le pilote, je peux vous dire que, sur près de 18 points, je n'ai pu en réussir que 6 ou 7. Pour passer à la verticale d'un point avec un avion, ce n'est pas du tout évident quand on n'a pas d'équipement spécial. A partir d'un moment, on ne voit plus rien et on vise.

A Montargis, comme on peut viser depuis plusieurs kilomètres certains points, on fait mieux les essais, on n'a pas les problèmes d'environnement.

Mais c'est avec M. HAMON que l'on travaille. A la DGAC, il s'occupe de l'aviation légère et c'est avec lui que l'on travaille.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- St Rémy Environnement participait à l'origine à la Charte. St Rémy Environnement ne l'a pas signée parce qu'il n'y avait aucun lien favorable aux riverains.

Maintenant vous faites un souhait d'élargir aux associations mais vous leur demandez d'abord de signer la Charte.

Alors, la Charte est un document évolutif mais vous demandez au préalable de signer une charte sur laquelle on n'est pas d'accord. Je ne comprends pas.

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- Je n'étais pas là quand la Charte a été élaborée. Il me semble que c'est un document qui demande à chaque participant d'essayer de collaborer ensemble pour améliorer les choses. La Charte, je crois, n'a pas d'autres obligations.

Quand même, puisqu'il faut rentrer dans les points précis, la Charte présuppose qu'on est d'accord que l'aéroport de Toussus continue.
(*mouvements divers*)

C'est la seule chose sinon la Charte, à ma connaissance, n'est pas très contraignante.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Là, on est d'accord !

M. LEPREVOST (Pdt Comité Suivi).- Chacun se rencontre pour essayer de faire progresser les choses.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Oui.

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- Pourquoi ne pas la signer ? Je ne sais pas.

M. LE PRESIDENT.- Si vous me le permettez, il faut rentrer dans le détail du bilan car là on est sur des généralités, on fait presque de la théologie, excusez-moi de l'expression. On verra qui signe ou qui ne signe pas la Charte mais regardons d'abord si ce qui a été prévu dans la Charte est appliqué ou pas. Il y a un bilan qui a été donné par le Président du Comité de suivi. Est-ce que, sur ce bilan, il y a des réactions ? C'est cela la question. Qui s'exprime ?

M. GARCIA (UAP).- Juste un point technique : pouvez-vous me donner l'altitude à laquelle l'avion doit voler pour la certification au niveau du bruit ? Comment se passe la certification d'un avion ?

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- L'altitude pour la certification d'un avion, dans la norme, c'est 1.000 pieds, c'est-à-dire 300 m.

M. GARCIA (UAP).- Cela veut dire que vous certifiez des avions qui vont voler sur des circuits de piste et des approches qui sont inférieures. Déjà il y a une contradiction. On va dire que les avions qui volent à Toussus sont certifiés avec une certification à 1.000 pieds mais avec une utilisation courante à combien ?

M. LEPREVOST (Pdt Comité suivi).- Vous pouvez demander au spécialiste du bruit à la DGAC, M. HAMON peut très bien vous dire que tel avion qui est certifié à tant de décibels à telle altitude, si cet avion vole à 600 pieds, il fera tant de décibels.

M. GARCIA (UAP).- Vous les certifiez, c'est normal, il y a une règle, tant de décibels à tant de mètres mais est-ce qu'on a le niveau de décibels qu'on utilise nous à Toussus ?

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- On peut le déduire sans problème.

M. GARCIA (UAP).- On aimerait que ce calcul soit fait. C'est ce qu'on subit, nous, tous les jours !

M. LE PRESIDENT.- Une précision, Monsieur REVIRON ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Comme vous l'avez vous-même dit, il y a des mesures qui sont faites sur tous les types d'avions qui sont commercialisés et qui permettent de savoir quelle est l'empreinte de bruit au sol dans toutes les conditions de vol. Simplement, c'est un vol assez normalisé.

Le fait qu'on vous dise qu'une voiture, pour être certifiée du point de vue du bruit, doit être en **seconde** à tel régime et à telle distance ne veut pas dire qu'en dehors de cela elle a le droit d'être particulièrement bruyante. C'est simplement qu'il y a des normalisations sur des points très précis réglementaires.

Pour le reste, les mesures sont complètes. Les mesures sur un nouvel avion, cela dure plusieurs mois parce que c'est vrai que c'est très difficile.

M. MAUDUIT (Pdt ACCMH Magny).- Récemment, je suis allé à Toulouse et j'ai rencontré une Présidente d'association très dynamique que vous devez sûrement connaître Martine SCHOCHER (?). Elle m'a donné un rapport qui a été fait sur des mesures de bruit comparées entre plusieurs types d'avions, plusieurs types de silencieux. Je ne vois pas pourquoi on perd encore du temps à faire des mesures de bruit alors qu'il y a, à mon avis, urgence de mettre des silencieux sur les

avons et de choisir un modèle qui a déjà été choisi quelque part. C'était ma première question.

Dans votre bilan, vous dites que 75 % des avions qui font des tours de piste seront équipés d'ici 2007 ou 2008. Aujourd'hui, il y a certains avions qu'on a bien remarqués, les Aquila, effectivement chapeau ils ne font pas beaucoup de bruit. Par contre, on les remarque parmi les autres. Aujourd'hui, il y a très peu d'avions qui sont munis de silencieux ou alors ils ne font pas de tours de piste.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Pour les Aquila, ayant été Président d'un club, je suis sûr que c'est un avion très bien. Monter un silencieux, cela coûte 4.000 € plus le montage, donc 5.600 €. Un Aquila vaut 150.000 €. Je suis sûr que c'est l'avion de l'avenir. Je pense que nous y arrivons. Actuellement, beaucoup de clubs sont incapables de financer ce renouvellement.

M. MAUDUIT (Pdt ACCMH).- Vous dites 75 % mais on n'a pas vraiment la sensation...

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Il y a deux sources de bruit : l'hélice et l'échappement. Nous travaillons sur l'échappement. Les échappements qui sont actuellement montés sont des échappements qui ont déjà fait leur preuve notamment à Pontoise. Et, à ma connaissance, il n'y en a pas de mieux.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Si je peux prolonger la réponse de M. LEPREVOST – je suis vice-Président du comité de suivi – pourquoi avons-nous lancé ces études de bruit ? Elles ont été lancées par le comité de suivi à la demande du collège des représentants des collectivités territoriales et du collège des associations de défense de riverains.

La démarche était la suivante : effectuer des tours de piste en hauteur en vol qui sont réglementaires de façon à vérifier si, oui ou non, il y avait un impact du montage des silencieux sur les avions parce que les certifications ne nous renseignent pas par rapport à cela. Ce qu'on

voulait, c'est faire un bilan puisque cela coûte quand même de l'argent public puisque vous avez vu que mise à part la Société Total Air qu'on a réussi à faire à faire participer, ce sont des financements publics. La question était la suivante : est-ce que, oui ou non, il y a un impact ? Et, s'il y a un impact, à ce moment-là, cela vaut le coup de continuer.

Malheureusement, comme M. LEPREVOST l'a expliqué, cela n'a pas été possible de le faire sur Toussus puisque le tour de piste est trop compliqué mais l'idée est de faire les mêmes mesures aux différentes hauteurs de vols qui sont représentatifs de la situation du tour de piste de Toussus. Le but est de faire un bilan par rapport à cela.

Juste un point par rapport à l'évolution de la Charte puisque le comité de suivi a, c'est dans son règlement qui a été adopté il y a trois ans, pour mission de faire évoluer la Charte : elle devra forcément évoluer si on veut que la problématique des hélicoptères soit prise en compte par le comité de suivi parce que, pour le moment, il n'y a aucun signataire de la Charte qui représente l'hélicoptère. Il y aura une modification à faire et je ne vois pas pourquoi on s'interdirait de réfléchir à l'évolution de cette charte.

Mme COLOMBEL (UAP).- Vous dites que bientôt 75 % des avions seront équipés, qu'est-ce que cela représente par rapport à la flotte de Toussus ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'il ne vaut mieux pas raisonner : qu'est-ce que ça représente par rapport au nombre de tours de piste ?

M. GARCIA (UAP).- Non, parce que la nuisance est aussi sur les départs Est par exemple.

M. LE PRESIDENT.- Je pose cette question parce que, par rapport à la flotte, on va donner la réponse mais je pense sincèrement qu'un autre élément de la question et donc de la réponse à donner, c'est par rapport aux tours de piste. Si tout le monde s'accorde à penser qu'effectivement ce sont les tours de piste qui, en terme de nuisance,

sont les plus pénalisants, c'est bien qu'il faut s'interroger sur l'équipement des avions qui sont ceux qui font le plus de tours de piste.

Je ne sais pas, je n'ai pas la réponse, je crois qu'on a regardé cela mais c'est indiscutablement une autre variable de la même question que vous posez, Madame.

Mme COLOMBEL (UAP).- Le parc naturel est survolé par l'ensemble de la flotte et c'est celle-ci qui nous crée beaucoup de nuisances aussi, vous savez ! Le tour de piste, c'est une chose mais le reste c'est aussi vraiment quelque chose de très important.

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Monsieur le Directeur, j'ai bien entendu tout à l'heure que vous avez dit qu'un avion ce n'était pas un train et qu'il ne pouvait pas suivre une ligne. On s'en rend compte au quotidien puisqu'on voit bien qu'ils ne suivent pas les lignes.

Vous avez parlé d'un changement de direction, j'ai cru comprendre qu'on a changé la trajectoire qui passait au-dessus de Magny-les-Hameaux et qu'on la fait passer sur l'Ouest, ce qui a augmenté les nuisances sur la commune de Châteaufort puisque, bien entendu, comme vous le disiez tout à l'heure, les avions ne peuvent pas suivre une ligne, donc forcément ils se déportent sur la commune. J'ai de plus en plus de plaintes de la part de mes concitoyens sur la commune parce qu'il y a de plus en plus de bruit. C'est un point.

Et le deuxième point, je voulais parler de ce que disait le Commandant tout à l'heure sur la réglementation. Simplement il a dit qu'un coup de téléphone, ce n'était pas pour lui une plainte, il ne pouvait pas l'enregistrer en tant que telle. J'invite tout le monde à déposer plainte à chaque fois. Cela va peut-être engorger les tribunaux mais au moins on aura un document qui nous laissera des traces et qui nous permettra de voir qu'il y a bien des plaintes déposées de riverains.

M. LE PRESIDENT.- Il faut sérier les débats, permettez-moi. La question qui était posée était celle du pourcentage de la flotte équipée en silencieux ou du nombre d'avions par rapport à l'ensemble de la flotte.

J'ai souhaité qu'on précise la question avec le pourcentage des avions faisant des tours de piste désormais équipés. Je crois, Monsieur LEPREVOST, qu'il faut que vous rappeliez ces données qui sont importantes pour la commission.

M. GARCIA (UAP).- Et si on pouvait ajouter les vols locaux qui sont des grands tours de piste.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Je rappelle que c'est bien les avions école qui font des tours de piste. En fin d'année 2007, 19 avions écoles d'aéroclubs seront équipés. Il en reste encore 14 plus 5 avions école de société privées qui ne sont encore pas équipés.

M. LE PRESIDENT.- On a 19 avions qui seront équipés au 31 décembre 2007. Combien en aura-t-on fin 2008 ?

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Fin 2008, il en reste encore 7 à monter.

M. LE PRESIDENT.- Pour arriver à un chiffre de 26.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Auxquels il faut ajouter 4 avions de nouvelle génération qui sont silencieux.

M. LE PRESIDENT.- Cela veut dire qu'il y aura 30 avions fin 2008 qu'on peut considérer comme soit équipés, soit de nouvelle génération.

Sur combien d'avions qui font des tours de piste et sur combien d'avions à Toussus ?

M. GARCIA (UAP).- Il y a plus de 350 avions basés sur Toussus !

M. LE PRESIDENT.- Attendez ! Chacun son tour !

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Sur les avions qui font des tours de piste avions école, il reste encore ceux des sociétés privées qui n'ont pas été pris en compte, ce qui fait 19 avions.

Nous avons compté avec la Direction de la Navigation aérienne que les aéroclubs font 75 % des tours de piste. Les 25 % restant sont les écoles privées et quelques avions extérieurs qui viennent en faire par ci par là.

M. LE PRESIDENT.- On a quand même une question sur les 19 avions qui ne sont pas dans les clubs mais qui sont dans les sociétés privées.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- C'est le travail qu'il reste à faire de regrouper ces sociétés privées pour qu'elles équipent leurs avions.

M. LE PRESIDENT.- Néanmoins, est-ce qu'on peut avoir une idée de ces chiffres par rapport à la totalité des avions de Toussus ?

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Tous les avions de Toussus ?

Mme COLOMBEL (UAP).- Théoriquement, on nous le donne tous les ans en CCE.

M. GARCIA (UAP).- Aux dernières nouvelles, il y a 350 avions. (*mouvements divers*)

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on sait le nombre total d'avions ?

M. JARRIGE (BGTA Toussus).- 297.

M. LE PRESIDENT.- 297 avions basés. En fait, on a en gros 50 avions qui font des tours de piste et le reste qui appartient au trafic...

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Qui font du voyage.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Et les hélicoptères, combien y en a-t-il ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que dans les 297, il y a les hélicoptères ?

M. JARRIGE (BGTA Toussus).- Oui, ce sont des aéronefs. Les aéronefs regroupent les avions, les hélicoptères, les ballons... tout ce qui vole.

M. LE MERCIER (Chef circulation Toussus).- en général, il y a environ 30 hélicoptères stationnés sur l'aérodrome.

M. LE PRESIDENT.- 297 aéronefs dont 30 hélicoptères.

Mme CIAVATTI (AVB).- On a une petite idée qui vaut ce qu'elle vaut...

M. LE PRESIDENT.- Allez-y !

Mme CIAVATTI (AVB).- Est-ce que, justement, pour essayer de faire progresser tous les avions qui ne sont pas d'ores et déjà dans les groupes équipés ou sous surveillance ou dans les aéroclubs, pour atteindre des gens qui sont privés qui sont un peu extérieurs à la Charte, Aéroports de Paris ne pourrait pas proposer une incitation financière pour que ces gens fassent l'effort eux-mêmes ou de se

rapprocher des instances qui peuvent aider à l'équipement ou de s'équiper eux-mêmes ?

Je crois qu'on atteint les gens en touchant à leur porte-monnaie, vous le savez, Monsieur le Préfet, par ce qui se passe sur la route. On pourrait peut-être envisager que des avions qui feraient l'effort de s'équiper soient moins taxés sous une forme ou une autre, récompensés de leurs efforts.

M. LE PRESIDENT.- Ou que ceux qui ne le font pas soient plus taxés.

Mme CIAVATTI (AVB).- Vous le faites dans le sens que vous voulez !

M. LE PRESIDENT.- Je préfère comme cela. C'est pour que ce soit moi qui le dise et pas M. de RONNE ! Alors, qu'est-ce qu'on peut faire ? Ce n'est peut-être pas une mauvaise idée !

M. REVIRON (DAC Nord).- Ils paient déjà beaucoup !

M. de RONNE (ADP).- C'est une excellente idée d'autant qu'elle est mise en application sur de nombreux aéroports. Simple, il faut voir quel peut être l'impact d'une telle mesure.

Tout à l'heure, M. LEPREVOST nous disait qu'un avion silencieux vaut 150.000 €. Vous devez bien vous imaginer que, même en modulant très fortement les redevances d'atterrissage pour les avions qui, aujourd'hui, sont les plus bruyants, on sera très loin de pouvoir inciter les aéroclubs qui ont, d'une manière générale, des économies très difficiles, à faire l'effort d'acheter un, deux, trois, quatre avions de cette nature.

On peut le faire, c'est peut-être une mesure...

M. LE PRESIDENT.- Il ne s'agit pas d'inciter tout le monde à acheter des Aquila mais par contre à équiper de silencieux.

Je crois, soyons clairs, que même si les mesures de bruit n'ont pas pu être faites, il est souhaitable, comme cela a été rappelé, qu'elles soient faites. On s'accorde à penser, quelqu'un l'a dit, cela n'a pas été contesté, que non seulement les Aquila nouvelle génération mais aussi les autres équipés font moins de bruit qu'un avion qui n'est pas équipé.

M. de RONNE (ADP).- Je crois que nous encourageons la mise en place de silencieux en finançant à hauteur de 40 % ces équipements depuis plusieurs années sur tous les aérodromes que nous exploitons.

Mme CIAVATTI (AVB).- Après des aéroclubs mais les autres ?

M. de RONNE (ADP).- Je crois que c'est encore plus direct comme incitation qu'une modulation de redevance parce que les volumes sont très différents. 40 % sur le prix d'un pot d'échappement qui coûte 4.000 € c'est quand même 1.650 € qui tombent directement dans la poche de l'aéroclub qui s'équipe pour un avion déterminé.

Mme CIAVATTI (AVB).- Les aéroclubs, on sait qu'ils sont comptabilisés, les gens font l'effort, mais je parle des autres, ceux qui sont propriétaires privés. J'ai mon avion, je suis à Toussus, peut-être qu'en touchant à mon porte-monnaie, on va m'inciter à faire quelque chose ou à me rapprocher des instances qui permettent d'être subventionné. Je pense en dehors des aéroclubs. Je veux qu'on parle de ceux-là.

M. REVIRON (DAC Nord).- Madame, il ne faut pas tourner autour du pot. L'aviation, pour continuer à vivre et ne pas être en déclin plus progressif, va devoir faire un effort important et, effectivement, il y aura des incitations à faire.

Nous avons la possibilité, dans certains cas, de dire par exemple : de telle heure à telle heure, tel type d'avion, s'il n'est pas

équipé de telle et telle manière, attend la fin de la plage de silence ou des choses comme cela.

Je crois qu'il faut dire les choses comme elles sont, on ne l'évitera pas. Autant le dire tout de suite. Je le dis aussi devant les usagers : on ne pourra pas éviter de faire des choses comme cela.

Et effectivement, c'est progressivement par ce biais-là que les flottes se moderniseront.

Il y a aussi une autre question que je me pose : j'entends beaucoup parler d'échappement silencieux mais on sait qu'il y a beaucoup à attendre en terme de bruit des hélices. Pour deux raisons : d'une part si vous mettez un silencieux, vous risquez de perdre en puissance, l'avion va monter moins bien, donc éventuellement, quand c'est possible, il va être conduit à mettre plus de puissance et on risque de perdre en grande partie, par le fait qu'on mette plus de gaz, je ne parle pas des émissions gazeuses en plus, ce qu'on a gagné en bruit.

Très souvent, pour que ce soit complètement efficace - c'est compliqué, c'est vraiment type d'avion par type d'avion - c'est mieux quand on peut trouver des hélices modernes qui ont un bien meilleur rendement aérodynamique, qui ont des vitesses en bout de pâles beaucoup plus faibles et qui permettent, le cas échéant, d'avoir même un meilleur rendement de propulsion. On gagne à la fois sur le fait que l'hélice elle-même fait moins de bruit, qu'elle a un meilleur rendement, donc on peut mettre moins de puissance également au moteur pour avoir les mêmes performances et en plus gagner par le silencieux.

Quand on arrive à avoir tout cela, on peut avoir des changements importants. Malheureusement, tous les professionnels le savent, il y a un certain nombre d'avions dont on ne sait pas changer les hélices. Mais parmi les avions d'aéroclubs, cela m'étonnerait bien que, parmi les Cessna, les Robin et autres, il n'y ait pas des cas où les hélices puissent être changées. Cela coûte aussi très cher mais c'est peut-être aussi le prix à payer.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Pour vous répondre, Monsieur le Directeur, je crois que, même en Allemagne, pour les avions école de type Cessna qui sont très employés, il n'y a pas d'hélice. Il y a eu des hélices faites pour des avions dits remorqueurs, plus gros, mais

pour des petits avions école de cet âge-là, il n'y en a malheureusement pas à ma connaissance.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est vrai que je pensais beaucoup aux avions remorqueurs.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Là, il y a eu du travail de fait et il y a des équipements disponibles.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est pour cela que j'étais prudent dans mon expression mais je dis que, chaque fois qu'on peut aussi travailler sur les hélices, il faut le faire.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Même en Allemagne qui est un pays en avance sur nous, il n'y a pas eu d'hélice certifiée pour les Cessna 152.

M. LE PRESIDENT.- J'ai le sentiment qu'il faut qu'on trouve un système incitatif, soit un système financier, soit un système où les avions non équipés connaissent une restriction. Et c'est peut-être une manière de faire venir nos fameuses sociétés privées parce qu'autant je sens que les clubs ici présents jouent le jeu, autant les autres on va avoir du mal. Il faut trouver quelque chose. Sinon on va se revoir l'an prochain en déplorant qu'ils ne sont toujours pas dans le système !

Je mets cela à la réflexion collective en me disant que c'est peut-être dans le cadre qui est le nôtre ou celui du comité de suivi qu'il faut arriver à trouver les solutions parce que nous formons une communauté aérienne si j'ose dire, même les gens qui sont en bas sont dans la communauté aérienne puisqu'ils subissent les nuisances. On est d'accord ? Il faut que tout le monde travaille ensemble. Je pense qu'on a intérêt à trouver des solutions ensemble plutôt que de se faire imposer des solutions par l'extérieur.

Il y a la formule à trouver, la meilleure à définir pour que tout le monde vienne à ce programme d'équipement qui est un programme qui, je crois, est efficace. Evidemment, il y a les hélices. Est-ce qu'au

moins dans un premier temps on ne peut pas se dire que les silencieux c'est vraiment le minimum qu'il faut faire ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Oui, bien sûr.

M. LE PRESIDENT.- Le critère c'est l'avion soit de nouvelle génération, soit équipé de silencieux.

Qui souhaitait s'exprimer ?

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Je crois que la remarque que vous faites est tout à fait judicieuse, j'y souscris. Il faut effectivement qu'il y ait la possibilité de faire en sorte qu'on permette aux gens, qui ont fait l'effort d'équiper leurs avions avec cette motivation ou cette volonté, de pouvoir voler sans trop de restriction. Par contre, je vois qu'il y a un avion non équipable en tant que tel plus d'autres qui ne sont pas équipés. Je pense que si ces avions ne pouvaient pas voler au moment du week-end par exemple, comme ce sont les avions les plus bruyants, cela permettrait de soulager les gens qui sont en dessous.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je rappelle, parce que c'est mon rôle en tant que Directeur de l'Aviation civile, que les mesures doivent être équilibrées. On n'a pas de règlement européen dans le domaine de l'aviation légère, on en a dans le domaine de l'aviation de transport mais on a inventé la notion d'approche équilibrée. Il faut que les avantages en terme d'environnement ne soient pas plus faibles que ce qui est perdu sur le plan économique. Il faut aussi avoir cet aspect-là.

On parle de plage de silence, je ne pense pas qu'on puisse aller jusqu'à interdire les vols tout un week-end. Là, on dépasserait ce que permet le préambule de la Constitution.

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Il faut qu'il y ait quelque chose, on ne peut pas laisser comme cela.

M. LE PRESIDENT.- D'abord, je pense qu'il ne faut pas parler de plage d'interdiction de vol.

Mme COLOMBEL (UAP).- Ah bon ?

M. LE PRESIDENT.- On est dans un système, Madame, incitatif. Ce n'est pas une interdiction générale. C'est, permettez-moi le terme, une restriction, je n'ose pas dire une sanction, pour les avions qui ne sont pas équipés. C'est différent déjà, ce n'est pas la même notion.

Deuxièmement, il y a la période pendant laquelle cela pourrait se mettre en place. Effectivement, je pense qu'il faut qu'on soit équilibré dans notre approche et qu'on soit incitatif mais qu'on ne condamne pas non plus. Il faut le reconnaître, même s'il y a les nuisances et on le sait bien, il y a aussi quand même l'équilibre de l'activité et personne n'est là pour condamner l'activité ou pour arrêter l'activité. Il faut être équilibré – ce que dit le Directeur de l'Aviation civile est important – de manière à ce qu'on arrive à une solution qui soit acceptée par tout le monde.

Mme COLOMBEL (UAP).- Comment se fait-il que cela se fasse sur d'autres bases ?

M. LE PRESIDENT.- Cela se fait mais dans des conditions qu'on peut peut-être rappeler d'ailleurs. On va les rappeler car c'est très intéressant.

Mme COLOMBEL (UAP).- Ce sont même des aérodromes plus petits que Toussus, qui ont moins de trafic que Toussus. En Ile-de-France, on a cet aérodrome, on a Orly, on a Roissy, on a une pollution extrême, je pense que c'est justement là où il faut appliquer ce genre de chose.

M. LE PRESIDENT.- M. REVIRON va rappeler comment cela se passe ailleurs car c'est extrêmement intéressant.

Mme COLOMBEL (UAP).- Je le sais, je suis au Conseil National du Bruit.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je voudrais commencer par la notion de pollution parce que, de plus en plus, on parle des émissions gazeuses. Il est certain que, pour traiter la question des émissions gazeuses, ce n'est pas simplement par des plages de silence. Le problème est beaucoup plus compliqué.

Mme COLOMBEL (UAP).- Cela ne ferait pas de mal, vous savez !

M. REVIRON (DAC Nord).- Donc je ne parlerai que du bruit. Là où il y a des plages de restriction, c'est par exemple sur deux heures ou deux heures et demie, pas beaucoup plus.

Mme COLOMBEL (UAP).- Oui, bien sûr ! On n'en demande pas plus, vous savez !

M. REVIRON (DAC Nord).- Cela fixe à peu près l'ordre de grandeur de ce qui est admis jusqu'à présent. Mais cela peut déjà faire du bien.

Mme COLOMBEL.- Si on commençait par cela, on serait content.

M. REVIRON (DAC Nord).- Un dimanche entre midi et 14 heures par exemple, cela peut se faire.

Mme ASCIONE (Usagers Toussus).- Je pense qu'il faudrait déjà communiquer avec ces personnes. Pour l'instant, seuls les aéroclubs ont participé aux actions, aux réductions de nuisance. A l'heure actuelle, je ne crois pas que les sociétés dont on vient de parler, les jeunes sociétés dont a parlé M. LEPREVOST, soient au courant qu'il va leur

arriver ce genre de chose pour la bonne raison qu'ils pensent voler tout à fait légitimement sur l'aérodrome.

Je crois qu'il est nécessaire de faire envers eux une communication pour pouvoir leur faire prendre conscience du problème et ensuite peut-être attendre de leur part un premier pas ou une proposition.

M. LE PRESIDENT.- Qu'il faille prendre en contact avec eux, cela me paraît évident.

Mme ASCIONE (Usagers Toussus).- Ils ne sont pas fédérés pour l'instant, il n'y a pas de représentant.

M. LE PRESIDENT.- Il faut qu'on avance, il va falloir qu'on ait avec eux un dialogue un peu ferme, je vais employer ce mot, et leur dire : « écoutez, il faut que vous vous mettiez absolument au diapason » et si la seule possibilité c'est qu'on en arrive à ces plages de moindre bruit parce que c'est la meilleure manière de leur faire comprendre qu'ils ont tout intérêt à emboîter le pas, en effet on le fera, mais c'est clair qu'il faut parler avec eux. On ne va pas lancer quelque chose sans qu'on ait approché les autres utilisateurs de la plate-forme, cela me paraît évident. Il faut qu'on trouve une modalité de le faire très vite.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je ferai aussi une distinction entre l'aviation d'affaires proprement dite et les propriétaires d'avions qui font de l'aviation de voyage mais avec un nombre d'heures par an qui n'est pas très élevé.

Il y a aussi le cas de tous les gens qui ont des avions qui commencent à être des avions de collection qui volent très peu de façon à ménager le potentiel des moteurs. Il y a certains avions anciens qui ne sont pas particulièrement silencieux mais qui font partie du patrimoine. Cela dit, ils volent tellement rarement que ce ne sont pas tellement eux qui sont les plus gênants.

M. LE PRESIDENT.- Pour répondre à Mme ASCIONE, ce qu'on a en tête, en tout cas il me semble, je sais qu'il y en a qui ne sont pas d'accord parce qu'ils me disent que les nuisances c'est partout, mais c'est quand même principalement le tour de piste. (*mouvements de protestation*)

M. GARCIA (UAP).- C'est très réducteur ! Nous représentons des associations qui se situent sur le plateau de (?) sur le Rhodon qui sont complètement en sortie Est et qui sont plombées tous les week-ends vent Est. Il n'y a pas que les tours de piste, il y a les vols locaux. Il y a 30.000 vols locaux qui sont là, ce ne sont pas que les tours de piste.

Sur ces sorties-là, normalement les avions devraient être à 500 m quand on regarde l'arrêté. Ils n'y sont jamais ! Ils passent le travers Dampierre. D'abord le travers Dampierre devait être déplacé justement pour éviter ces nuisances. Cela avait été approuvé dans une précédente commission, cela n'a jamais été mis en place. Il y a des altérations qui ont été mises en place, il y a eu des tas de réunions et cela n'a jamais été mis en place depuis des années !

M. MICHAL (SNARP).- Le départ face à l'Est qui passe à proximité de Rhodon, l'altitude maximale dans cette zone du fait des zones d'Orly est de 1.500 pieds par rapport au niveau de la mer, c'est-à-dire 450 m par rapport au niveau de la mer, ce qui vous ramène, à cet endroit-là, à 1.000 pieds donc 300 m. Ce n'est pas 500 m au-dessus de vos habitations, c'est 300 m.

M. GARCIA (UAP).- Oui, et comme on est sur des coteaux, comme ils sont à 300 m du point bas, quand ils passent sur les habitations, ils sont à 100 m.

M. MICHAL (SNARP).- Certainement plus de 100 m.
(*mouvements divers*)

M. MOREL (ADP – Env. Sud).- C'est une altitude, ce n'est pas une hauteur.

M. LE PRESIDENT.- Je vous donne la parole, Madame.

Mme MARTIN (ADVMC).- Je suis très surprise qu'on dise qu'il n'y a pas d'information auprès des sociétés privées. Il me semblait avoir compris que l'aérodrome devait informer tous les usagers, que la charte devait être diffusée et je ne comprends pas comment on peut oser dire maintenant que personne n'est au courant des mises en place de silencieux, du respect des trajectoires, de choses comme cela. Il devait y avoir un document avec les trajectoires redonnées à tous les pilotes. J'aimerais savoir où on en est.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur LEPREVOST, sur l'information en dehors des clubs...

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Il faut qu'avec le gestionnaire de la plateforme on fasse le point et qu'on les contacte un à un.

Mme CIAVATTI (AVB).- C'est la Direction de l'aéroport qui doit le faire, cela a été décidé il y a deux ans.

M. LE PRESIDENT.- Je reprends la Charte que vous connaissez tous. Cette Charte comporte un article 2d, qui est dans le chapitre 2 qui lui-même est intitulé « réduction des émissions sonores ».

L'article 2d dit la chose suivante : « *Les utilisateurs s'engagent à utiliser préférentiellement les avions les moins bruyants tout particulièrement pour les vols locaux et les tours de piste* ».

Je pense que c'est dans ce cadre-là, cet article-là de la Charte qu'il faut que nous travaillions. Et la direction est la suivante : elle est de trouver le système qui incite les utilisateurs qui ont des avions non

équipés à subir des restrictions d'usage pendant des périodes à déterminer.

C'est un travail qui s'applique donc aux tours de piste c'est évident, et la Charte parle des vols locaux. Si j'ai bien compris, un vol local c'est un vol qui part de l'aérodrome et qui revient à l'aérodrome.

Il faut qu'on s'inscrive dans le cadre de la Charte. La Charte parle de tours de piste et la Charte parle de vols locaux. Il faut travailler sur ces deux sujets-là qui sont précis.

Il faut, et là je m'adresse au Président du comité de suivi, que le comité de suivi puisse examiner les propositions qui peuvent être faites et notamment faites par la Direction de l'Aviation civile, si vous en êtes d'accord Monsieur REVIRON, d'un règlement ou d'un protocole qui s'ajoute à la Charte et qui en fait poserait l'interdiction de vol pour les avions qui ne sont pas équipés à certains moments à définir pendant le week-end.

Voilà ce que je propose comme travail. C'est un sujet qu'on ne va pas régler ici, si vous en êtes d'accord, ce qui est important c'est qu'on en décide le principe mais que pour autant après, il y ait un travail très intense qui soit conduit au niveau du comité de suivi de la Charte. On applique la Charte, c'est bien le rôle du comité de suivi, et on l'applique dans cet objectif-là.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il y a deux moyens d'agir, je ne parle pas sur le résultat de la discussion sur les restrictions qui apparaissent équilibrées, mais pour les acter il y a deux façons.

Il y a ce qu'on appelle les codes de bonne conduite qui sont signés par les représentants des pilotes ou des entreprises ou des aéroclubs qui constituent un libre engagement et, je le dis très franchement à tout ce collègue des usagers de l'aérodrome, il est de leur intérêt de fonctionner comme cela.

Il ne vous a pas échappé qu'il y avait eu une organisation gouvernementale bien particulière. Il existe aussi ce qu'on a fait sur un certain nombre d'aérodromes comme Roissy ou Beauvais, des arrêtés de restriction d'exploitation qui, eux, sont signés par le Ministre parce que ce sont des arrêtés ministériels, et qui à ce moment-là sont

sanctionnables par ces Messieurs de la gendarmerie. Enfin, ces Messieurs constatent et c'est nous qui sanctionnons.

Je pense que l'idéal est quand on arrive à passer par le code de bonne conduite et trouver des équilibres qui font qu'on reste dans le cadre des arrangements locaux qui permettent d'être suffisamment précis.

Il est clair que, lorsqu'on monte à un niveau ministériel, cela devient forcément beaucoup plus sommaire. On est obligé de travailler d'une manière moins adaptée, moins fine.

Vraiment, je vous incite parce que c'est un peu pour cela que je suis venu, j'ai le sentiment, au cours des années, même s'il y a eu des progrès depuis un an que je salue, que la situation était plutôt, jusqu'à il y a un an, en train de diverger et que tout cela n'allait finalement être bon pour personne parce qu'en même temps l'aérodrome de Toussus, tel qu'il est, est une force économique. Il y a énormément d'entreprises aéronautiques ou pas qui sont dans son emprise ou à proximité. Je pense que même pour le Département des Yvelines, ce serait une grosse perte en nombre d'emplois, s'il y avait de gros changements dans le domaine. Mais la contrepartie est qu'il faut être citoyen. Être citoyen, aujourd'hui, cela veut dire aujourd'hui avoir des vertus écologiques.

Il faut absolument progresser dans ce sens-là. L'idéal est de le faire sous la forme de libre engagement. Cela permet aussi plus de souplesse parce que je suis convaincu, et si je le dis c'est parce que j'en ai la preuve, que s'il faut arriver à des arrêtés ministériels pour des aérodromes de la taille de Toussus, cela se fera et, à ce moment-là, il n'y aura pas d'adaptation, de souplesse temporaire, de choses comme cela, ce sera beaucoup plus difficile.

Vous avez tout à fait intérêt à travailler dans ce sens-là et trouver des moyens qui permettent de s'adapter à tous.

Mme COLOMBEL (UAP).- Il y a déjà un arrêté ministériel, il n'a jamais été mis en application.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je l'ai lu et, je ne voudrais pas être provocateur, mais j'ai l'impression qu'aujourd'hui il est en application. C'est tellement vrai que je regarde a contrario quelles

seraient les infractions que l'on pourrait relever par rapport à cet arrêté, prenez par exemple les cheminements en tours de piste, il n'y a rien dedans.

M. GARCIA (UAP).- Si, il y a un plan qui est annexé. D'ailleurs, on a toujours demandé l'original du plan, on n'a jamais réussi à nous le ressortir !

M. REVIRON (DAC Nord).- Le plan qui est annexé est le plan de l'aérodrome.

Mme COLOMBEL (UAP).- Non, des circuits.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je l'ai sous les yeux, je l'ai extrait du Journal Officiel de 1973. Vous avez le décret.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- La carte n'a jamais été annexée même au Journal Officiel.

M. GARCIA (UAP).- « Ces circuits sont définis sur la carte figurant en annexe ». A l'origine de cet arrêté, il y a une annexe de carte qui prend en compte l'ensemble...

M. REVIRON (DAC Nord).- Les cartes qui font foi en matière de documentation aéronautique, c'est la carte VAC que vous connaissez bien et qui est adaptée au fil du temps. C'est celle-là qui fait foi. Elle est appliquée.

En revanche, il y a, sur la même page au Journal Officiel, le décret du Premier Ministre et l'arrêté du Ministre des Transports qui fixe les conditions d'utilisation de l'aérodrome. Là, par contre, je l'ai sous les yeux, il n'y a pas de choses particulières dans ce domaine.

C'est vain. De toute façon, maintenant, cela a 30 ans. Il faut changer. A l'époque, il y avait 200.000 mouvements !

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- On demande aux seniors de se renouveler.

M. LE VOT (CASQY).- J'ai bien entendu ce que vous venez de dire, Monsieur le Préfet et Monsieur le Directeur. Je suis membre de cette commission depuis un certain temps, ce sont des choses nouvelles que je viens d'entendre et j'en prends acte positivement. Tout n'est pas réglé avec ce qui vient d'être dit, nous sommes bien d'accord.

Cela étant, il y a une question qui a été posée tout à l'heure par Mme ASCIONE : concrètement, les gens qui ne s'inscrivent pas dans cette démarche de réflexion, qui les prévient et comment intervient-on ? Parce qu'il ne me semble pas que ce soit le comité de suivi qui va faire cela. On n'a pas de fichier, on n'a pas à intervenir là-dessus. Je pense que c'est aux autorités de l'aérodrome ou de la Préfecture ou je sais pas trop qui de faire ce travail-là. En tout cas, je ne me sens pas capable de le faire.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je ne doute pas que mon voisin (M. de RONNE) ait la liste des gens qui lui paient des loyers d'occupation et, à partir de là, l'administration fera ce qu'elle doit faire.

On y arrivera d'une manière ou d'une autre en s'appuyant ou pas sur le comité de suivi. Franchement, s'il faut envoyer une lettre à... même si c'était quelques centaines d'entreprises, on saurait le faire.

M. LE PRESIDENT.- Je récapitule la méthode de travail :

On prend acte de progrès qui ont été réalisés, c'est vrai, à un rythme qui aurait pu être meilleur, c'est vrai aussi, et donc d'engagement en matière de continuité dans le programme d'équipement.

Mais on voit bien que ça ne suffit pas parce qu'on a un certain nombre de sociétés qui ne sont pas jusqu'à présent dans le circuit, je n'ose pas dire d'information, mais en tout cas qui n'ont pas adhéré à la démarche.

Conclusion : il faut trouver une mesure incitative. Cette mesure incitative passe par des restrictions de vol pour certains horaires pendant les week-ends à l'encontre des avions non équipés.

La Direction de l'Aviation civile va formuler une proposition au Président du comité de suivi. La Direction de l'Aviation civile et Aéroports de Paris vont par ailleurs saisir les sociétés qui sont en dehors des aéroclubs de manière à leur dire : « attention, il y a une démarche en cours » et cette démarche est là pour que les équipements soient accélérés et donc je répète avec des mesures de restriction pour ceux qui ne sont pas équipés. Je pense qu'ils vont venir à la discussion, j'espère. En principe, cela va les motiver.

Je crois qu'il faut absolument qu'au sein du comité de suivi, parce que c'est son rôle, on se mette d'accord sur une proposition qui pourra être faite à notre présente assemblée, c'est-à-dire à la Commission Consultative, et je réunirai à nouveau la Commission Consultative rapidement. Je pense qu'il faudrait que le Centenaire de l'aérodrome soit le moment où cette affaire soit réglée.

Le Centenaire de l'aérodrome c'est, si je me souviens bien, en septembre, les 15 et 16 septembre. J'aimerais bien qu'immédiatement avant ou immédiatement après le 15 et le 16 septembre - je fixe à dessein un calendrier extrêmement ambitieux - on puisse se revoir pour acter d'une solution.

Je le dis très calmement. Je dis qu'on en a la possibilité et je ne vais pas répéter ce qu'a dit M. REVIRON, le Directeur de l'Aviation Civile Nord, si on ne le fait pas, ce qui nous pend au nez, ce sont des mesures réglementaires. Je ne peux pas être plus clair.

Ceci étant dit, il est toujours plus intelligent de s'auto-organiser que de se faire imposer des restrictions par d'autres. Ce qui est en jeu, c'est la plate-forme parce que nous sommes tous convaincus que la plateforme a un avenir important et, pour que cet avenir soit amélioré et garanti, il faut qu'on fasse la démonstration que l'activité aérienne est en capacité de fournir des gages de bonne volonté par rapport à son environnement. Pas seulement des gages de bonne volonté mais des actes.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- J'ai bien pris le message. Le délai est court !

M. LE PRESIDENT.- On va essayer. On a un cap important. C'est au moment où il faut prendre des décisions qu'on arrive à les prendre plus vite qu'on ne l'imagine. L'histoire est ainsi faite. Voilà sur ce point.

Est-ce qu'on peut en profiter, Monsieur le Président du comité de suivi, pour faire un bilan des engagements prévus ? On a un document de référence sur les engagements qui avaient été pris et la manière dont cela a été respecté ou pas. Qui fait cette présentation ? C'est vous, Myriam ?

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Je vais présenter et je laisserai la parole ensuite à chacun des acteurs qui devaient mener l'action.

4 – Bilan des actions convenues lors de la dernière CCE

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- La première demande concernait l'incohérence dans les chiffres sur les vols de voyage qui avait été relevée lors de la dernière CCE. Il avait été indiqué qu'Aéroports de Paris devait fournir des précisions. Je laisse Aéroports de Paris répondre.

M. de RONNE (ADP).- Il s'agissait d'un débat sur les hypothèses que nous proposons à l'époque de prendre en compte dans le projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit. Il y avait, sur la présentation des hypothèses à long terme parce que vous savez qu'on fixe des hypothèses à court, moyen et long termes, un problème d'expression de ces hypothèses.

On a deux solutions à ce stade, c'est que je vous dise ce qu'il en est ou que, dans le cadre de la question qui concerne le Plan d'Exposition au Bruit, on s'exprime à ce moment-là sur les hypothèses à prendre en compte.

M. LE PRESIDENT.- D'accord, deuxième solution.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, les membres de la CCE avaient demandé des informations sur les vols d'hélicoptères.

M. de RONNE (ADP).- Sur les vols d'hélicoptères, on a donné tout à l'heure une présentation du bilan d'activité de l'année 2006 comparé avec l'année 2005 où l'activité d'hélicoptère était présentée. Je ne sais pas quoi donner de plus à ce stade comme information.

M. REVIRON (DAC Nord).- On a dit qu'on mettrait ce document au compte rendu de façon que vous ayez toute l'information disponible.

M. LE PRESIDENT.- On a un document extrêmement transparent qui vous dit ce qu'il en est des hélicoptères, des vols locaux, des vols IFR. On voit des évolutions et, sur les dernières années, une stabilisation.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Et les points fixes d'hélicoptères ?

On nous a répondu à une époque : « parce qu'on répare les hélicoptères, il faut bien les essayer ». On vient faire le point fixe au niveau du Rhodon. Cela dure 5 secondes. Quand vous avez l'hélicoptère qui est fixe et qui tourne pendant 5 secondes, dans la vallée, vous voyez la répercussion.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est typiquement le genre de choses qui devrait être discuté à votre niveau. Je peux vous confirmer que la maintenance d'hélicoptères nécessite des points fixes. De ce point de vue-là, j'étais très content que la sécurité civile arrête d'avoir un atelier d'entretien à l'héliport de Paris parce que là ce n'était pas 5 secondes, c'était 30 minutes de point fixe avec des Alouettes 3 bien bruyantes effectivement dans un quartier qui, vous imaginez bien, a tout à fait adoré.

Cela s'est terminé. Je comprends tout à fait votre souci. C'est pour cela que j'ai dit tout à l'heure que les sources de nos statistiques

venaient de la navigation aérienne. Un contrôleur ne sait pas forcément si un pilote lui demande un mouvement, s'il ne dit pas exactement de quoi il s'agit, il n'a aucun moyen de le savoir. Quand il le fait décoller, il le fait partir.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Est-ce qu'on ne peut pas demander au pilote de se mettre autre part qu'au-dessus des habitations ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Oui !

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- C'est tout ce qu'on demande ! Cela fait des années qu'on demande cela !

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Justement, maintenant que les hélicoptères sont au comité de suivi, nous avons déjà commencé à parler de cette aire de point fixe qu'on pourrait leur donner. Il paraît qu'il y en avait une autrefois, ils n'en ont plus maintenant. Certains parlent d'une aire de point fixe au Nord des deux pistes. C'est en discussion pour leur donner une aire de point fixe où ils pourraient vraiment travailler tranquillement sans embêter les riverains.

M. REVIRON (DAC Nord).- Pour avancer sur une question qui, à un moment ou un autre, arriverait, en ce qui concerne les entraînements d'hélicoptéristes, j'ai signé une convention avec l'UFH pour l'utilisation notamment de Melun Villaroche en liaison avec le syndicat mixte qui reprend Melun Villaroche car vous savez qu'on a décentralisé nos aérodromes.

On a deux aires qui peuvent être utilisées pour l'entraînement qu'on a expérimentées d'abord avec la Protection civile et puis, peu à peu, on va aller jusqu'aux pilotes privés, de façon aussi à faire en sorte qu'il n'y ait pas les nuisances liées à ce type d'entraînement sur des terrains avec des riverains qui seraient trop proches et ne pas avoir trop de problèmes de bruit.

Nous sommes très sensibilisés à cet aspect-là. Les hélicoptéristes encore plus parce qu'ils ont de plus en plus de difficulté à trouver des endroits.

Concernant les points fixes après réparation, je reconnais que forcément il faut que ce soit local. On ne peut pas laisser partir une machine avant d'être sûr qu'elle marche correctement.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Autre demande : renforcer la participation des opérateurs d'hélicoptères au comité de suivi. Pour ce qui concerne la CCE d'aujourd'hui, l'UFH a été invitée.

M. LE PRESIDENT.- L'UFH est-elle là ?

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Non.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Nous avons commencé, depuis deux réunions du comité, à recevoir les représentants des hélicoptères notamment l'UFH et nous avons essayé de fédérer plus particulièrement ceux de Toussus afin de traiter des problèmes locaux à Toussus. Ce n'est qu'un début.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- Des propositions intéressantes ont été faites.

M. LE PRESIDENT.- Ces propositions, on va continuer à les étudier dans le cadre du comité de suivi ?

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- D'accord.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite le respect de la Charte du PNR concernant les vols touristiques commerciaux. Ce point

nous semble nécessiter d'organiser une réunion certainement en septembre entre le PNR, le comité de suivi de la Charte et les associations concernées.

M. LE PRESIDENT.- C'est quoi ces vols touristiques ? Ce sont des vols en hélicoptère ou en avion ? C'est le tour de la vallée de Chevreuse ?

M. LE VOT (CASQY).- C'est ceux qui vont manger à l'Abbaye des Vaux de Cernay en hélicoptère.

M. REVIRON (DAC Nord).- Non, c'est terminé.

M. LE PRESIDENT.- Ah bon, on ne peut plus ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Pas complètement mais on a fortement limité l'accès aux Vaux de Cernay. Dominique ESPERON qui est là s'en est occupé.

M. LE PRESIDENT.- Ils y vont à vélo, cela fait moins de bruit et c'est meilleur pour la santé !

M. REVIRON (DAC Nord).- On a été conduit à mettre un peu d'ordre.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Il avait été décidé qu'Aéroports de Paris et la DGAC établiraient des bulletins d'informations détaillées qui seraient adressés à l'ensemble des élus et des associations concernés.

M. LE PRESIDENT.- C'est facile à dire mais moins facile à faire.

M. de RONNE (ADP).-

On n'a pas effectivement édité de bulletin en 2006 simplement pour des raisons d'organisation interne. L'idée était d'éditer un bulletin trimestriel qui donne l'information sur l'activité de l'aérodrome, un peu comme on [l'a fait au cours](#) de cette réunion. Cela n'a pas été fait en 2006 strictement pour des raisons d'organisation interne.

M. REVIRON (DAC Nord).- J'ai compris que les aléas du changement de statut avaient joué un rôle.

M. LE PRESIDENT.- Je me permets de penser, Monsieur de RONNE, si vous me le permettez, que ce serait à Aéroports de Paris de le faire.

M. de RONNE (ADP).- Oui, bien sûr mais une grosse partie des sources vient [des services de navigation aérienne](#).

M. MICHAL (SNARP).- Les services de contrôle ont obligation de fournir les statistiques qu'ils réalisent pour leurs propres besoins et dont ils disposent.

Conformément à cette obligation, nous avons fourni, sur toute l'année 2006, à Aéroports de Paris, les statistiques de trafic qui ne sont pas forcément aussi détaillées que M. de RONNE le souhaiterait, ce qui l'oblige probablement à refaire des analyses complémentaires, mais toutes les statistiques de trafic en terme de mouvements, classification tours de piste, vols locaux, hélicoptères, voyages ont été fournies en 2006 et sont disponibles.

M. REVIRON (DAC Nord).- Mais enfin, il se trouve que quand on change d'organisation, forcément...

M. de RONNE (ADP).- Ne nous trompons pas, je ne suis pas en train de renvoyer à la DGAC la responsabilité. J'ai dit et je redis que, pour des raisons d'organisation interne de notre entreprise, la publication de ces bulletins n'a pas été faite en 2006.

Cela étant, on en a pris l'engagement et, qui plus est, nous avons un cahier des charges, qui nous est imposé par l'Etat, de service public. Ce cahier des charges, nous fait obligation d'informer les riverains et les élus autour des aérodromes sur l'activité des aérodromes. On se place totalement dans ce contexte. J'ai simplement dit que nous ne l'avons pas fait en 2006 pour des raisons d'organisation interne.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui veut dire que cela va être fait en 2007 ?

M. de RONNE (ADP).- Monsieur le Préfet, nous sommes loyalistes, nous avons une obligation envers l'Etat et nous l'appliquerons.

M. LE PRESIDENT.- Parfait, merci !

Mme LE HEILLEIX.- Ensuite, la DGAC devait mener une analyse juridique sur l'obligation de suivre les trajectoires en application de l'arrêté de 73. La DGAC a fait remonter cette question à l'administration centrale.

M. REVIRON (DAC Nord).- J'en ai déjà dit un mot tout à l'heure, j'ai l'extrait du Journal Officiel. On a lu et relu cet arrêté. Autant il est très précis sur les altitudes, c'est clair, autant sur les cheminements en plan, c'est beaucoup moins évident. Il y a une obligation de respecter les altitudes et surtout les hauteurs au-dessus du sol. En revanche, je ne vois pas d'obligation aussi nette que cela en ce qui concerne les cheminements. Et, de toute façon, ce serait très illusoire parce que, par nature, un avion ou un hélicoptère n'est pas capable de suivre un rail.

M. LE COZ (CM Loges).- Je voulais simplement demander s'il y avait une obligation de respecter le Plan d'Exposition au Bruit. Il y a un arrêté préfectoral. Parce que quand on dévie une trajectoire, on dévie le PEB systématiquement puisque la trajectoire est dans l'axe

précis du PEB. Quand vous déviez une trajectoire, vous déviez le PEB et le PEB est arrêté par le Préfet.

M. REVIRON (DAC Nord).- Excusez-moi, je vais être obligé d'être un peu technique et juridique. Le Plan d'Exposition au Bruit est un document d'urbanisme qui crée des servitudes mais qui ne crée aucune obligation vis-à-vis des navigateurs aériens.

Ce qui crée des obligations aux navigateurs aériens, c'est le Code de l'Aviation civile et toute sa déclinaison et notamment la publication aéronautique (les cartes VAC et autres) dont on s'efforce évidemment de faire en sorte qu'elle soit cohérente avec le Plan d'Exposition au Bruit. Dans le temps, s'il faut changer la carte VAC, on change le PEB, mais ce n'est pas l'inverse. C'est dans ce sens-là que ça fonctionne.

M. LE COZ (CM Loges).- On peut se poser la question : à quoi sert le PEB ?

M. LE PRESIDENT.- Je l'ai déjà dit, je le redis et je le redirai quand on parlera du PEB : le PEB est quelque chose de tout à fait important pour éviter d'urbaniser là où il y a des nuisances. On ne peut pas à la fois se plaindre des nuisances et vouloir continuer à urbaniser. C'est une schizophrénie que pour ma part je réfute.

Une fois que j'ai dit cela, il est clair que le PEB est la conséquence du trafic aérien et, si le trafic aérien évolue ou est modifié, cela pose la question de la modification du Plan d'Exposition au Bruit. Effectivement, ce n'est pas l'inverse.

Néanmoins, c'est vrai que tant que les règles ne sont pas modifiées en matière de trafic aérien, il faut faire qu'elles soient observées parce qu'à un moment donné, s'il n'y a pas une sanction, l'usage peut faire que, de manière injustifiée, on ne respecte plus les règles de navigation aérienne et donc que cela vienne en contradiction avec les conséquences du PEB. C'est-à-dire qu'à la limite on aura pu construire ou ne pas construire et puis les avions volant différemment, les décisions qui ont été prises se trouvent inversées ou contestées par

les faits, par l'expérience. Il est évident que cela pose la question des sanctions à l'irrespect par les pilotes des règles de navigation aérienne.

On a vu que c'est quelque chose de complexe et qu'en réalité la sanction principale peut s'appliquer par rapport aux altitudes davantage que par rapport aux routes ou ce qu'on imagine être les routes aériennes.

Il y a d'autres aspects : il y a l'interdiction de survol de certains points particuliers et la recommandation de ne pas survoler les agglomérations.

Tout cela forme un ensemble complexe mais ce n'est pas le PEB qui constitue une règle de navigation aérienne. Le PEB est une conséquence de la navigation aérienne.

M. LE COZ (CM Loges).- Quand la circulation aérienne dévie, nous sommes en contradiction avec un arrêté préfectoral.

M. LE PRESIDENT.- Si la navigation aérienne dévie, cela doit être sanctionné mais pas par rapport au PEB, par rapport aux règles de la navigation aérienne. Il faut que ce soit très clair dans l'esprit de tout le monde.

M. REVIRON (DAC Nord).- J'ai dit tout à l'heure que c'était une compétence Ministre, ce n'est pas une compétence qui a été déconcentrée. C'est une compétence qui est restée au niveau central de l'Etat.

M. LE PRESIDENT.- La gendarmerie l'a très bien expliqué tout à l'heure, il y a deux ordres de contrôle : il y a le contrôle sur la base de la réglementation dont les infractions peuvent encourir des sanctions pénales, et puis il y a l'irrespect y compris des préconisations de la Charte qui donne lieu à des renseignements administratifs et qui donne lieu à des mesures qui sont prises en matière administrative par la Direction de l'Aviation civile.

Mais étant entendu que les meilleures règles, je le pense, sont celles sur lesquelles tout le monde s'est mis d'accord et qui sont à ce

moment-là mieux observées que des règles imposées de l'extérieur et qu'il faut, cette fois-ci, sanctionner de manière un peu brutale par la voie pénale.

Si on n'arrive pas à se mettre d'accord, et j'en reviens aux plages de moindre bruit pour les avions non équipés, on sait faire aussi la réglementation. Et c'est le Directeur de l'Aviation Civile Nord qui vous le dit, ce n'est pas moi. Si je vous le disais, vous me croiriez, mais comme c'est lui qui vous le dit, vous le croyez encore mieux que moi ! On sait faire des arrêtés ministériels.

M. REVIRON (DAC Nord).- On en a fait.

M. LE PRESIDENT.- Soyons clairs, le PEB est une conséquence.

En ce qui concerne la fourniture de chevelu, on en a parlé.

M. REVIRON (DAC Nord).- Les chevelus, c'est une information publique. Encore une fois, ce qu'on trouve dessus, ce sont des traces radars, ce sont vraiment les avions équipés de transpondeur. Vous n'aurez pas un certain nombre de petits avions non équipés. Sur le plateau, la détection est assez bonne, mais dans d'autres cas où on est dans des creux, c'est moins bien. Mais cela donne des idées.

Dans les documents de préparation, j'ai vu passer des traces radars du circuit de Toussus. On voyait en particulier les deux circuits actuels qui avaient une certaine tendance à se frotter. Cela pourrait être joint au compte rendu car c'est une information intéressante.

M. MICHAL (SNARP).- J'en ai une, je peux vous la montrer. Il faut que je vérifie si je l'ai sur la clef USB car il n'était pas prévu de la montrer mais si je la trouve...

M. LE PRESIDENT.- On pourra la montrer tout à l'heure quand on parlera du circuit de piste.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Je voudrais dire que ces chevelus effectivement, Monsieur le Directeur de la DGAC, on les a déjà eus, on les a étudiés en comité de suivi. Simplement, on ne nous a pas autorisé à les divulguer. Vous venez de dire que c'était public... Première question.

Deuxièmement, vous dites que ça n'a pas une résolution suffisante. Tout le monde, lors de cette réunion à laquelle M. MICHAL nous a présenté ces documents, a été frappé de voir que la piste apparaissait comme un trait fin. Si effectivement la résolution du système n'était pas suffisante pour pouvoir étudier les trajectoires, elle ne serait pas apparue comme un trait fin. C'est la preuve que c'est un très bon outil. Et c'est probablement le meilleur outil pour pouvoir voir l'impact de l'activité de l'aéroport sur les zones urbanisées et trouver des solutions.

M. REVIRON (DAC Nord).- Si vous raisonnez comme cela, je vous réponds oui. Ce que j'ai dit et il faut être précis c'est qu'il est extrêmement difficile de fonder un PV d'infraction sur une trace radar, ce qui est complètement différent. Comme outil d'information, c'est remarquable.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- C'est un outil d'analyse.

M. REVIRON (DAC Nord).- Comme outil d'analyse, c'est remarquable mais, très souvent, je vois, parmi les riverains ou les élus, des gens qui me disent : « pourquoi n'avez-vous pas relevé une infraction, regardez ! ». J'ai eu encore des exemples récents à travers des rapports d'accident où on voyait des traces radar où la fluctuation était effectivement de 200 m.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Est-ce public ou pas ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Deuxièmement, je le dis et je le répète, à travers Vitrail qui existe, qui est positionné dans un certain

nombre de mairies - je parle sous le contrôle de la DSNA puisque c'est elle qui suit cela – les mairies qui acceptent de former quelqu'un, qui acceptent de respecter le protocole, peuvent parfaitement avoir un outil Vitrail dans leurs locaux.

M. MICHAL (SNARP).- Aujourd'hui, Vitrail a été utilisé pour Orly, Roissy, Le Bourget ; nous ne l'avons jamais utilisé pour l'aviation générale. Il faudrait vérifier qu'il est adapté et qu'on peut sortir...

M. REVIRON (DAC Nord).- Sur Sèvres, on l'a utilisé pour les hélicoptères.

M. MICHAL (SNARP).- Peut-être une fois. C'est à vérifier. Je ne l'ai jamais vu fonctionner. Les données existent et normalement cela devrait fonctionner.

M. REVIRON (DAC Nord).- Ce qui nous oblige à être prudent, mais c'est à la demande du Secrétariat Général de la Défense Nationale, c'est de fournir des images en temps réel ou les fournir sur le net parce qu'il serait trop facile de préparer un attentat depuis l'autre bout du monde. Inversement, les chevelus, c'est-à-dire une accumulation de traces les unes sur les autres, cela ne présente aucun danger et, comme tout document administratif, c'est un document public.

Si on interrogeait la CADA pour savoir si on doit le donner, la réponse serait oui.

M. LE PRESIDENT.- Dans tous les aérodromes où on le fait, on le donne, il n'y a pas de problème.

Il faut qu'on vérifie si l'outil est véritablement disponible.

M. MICHAL (SNARP).- Il y a deux choses : Vitrail permet de visualiser une situation en temps réel, c'est-à-dire que nos amis de la vallée de Chevreuse pourraient, avec 20 ou 30 minutes de décalage, voir

quel était le trafic ou voir quel est cet avion qui est passé qu'on a pensé voir si près.

M. REVIRON (DAC Nord).- Ou rejouer ce qui s'est passé tel jour à telle heure.

M. MICHAL (SNARP).- Les chevelus, c'est autre chose. Je ne sais pas, parce que c'est un outil que je ne manipule pas, si Vitrail permet de l'indiquer. Le chevelu présente en superposition toutes les trajectoires pendant un créneau donné.

Si j'ai le fichier disponible, je pourrai vous le montrer. Ce n'était pas prévu, je vais vérifier s'il existe ou si Bernard RIOU en a un exemplaire. S'il est disponible, on vous le montrera et on vous le commentera. C'est plutôt un outil a posteriori.

Le chevelu est un excellent outil de dialogue entre les usagers et les riverains. Lorsqu'on disait : « il faut éviter une agglomération dans la mesure du possible », on voit tout de suite ce qu'il en est avec le chevelu. Si on voit le chevelu qui contourne l'agglomération, il va y avoir un consensus pour dire : il y a peut-être quatre avions qui se sont trompés, qui ont égratigné, pas de problème ; si le chevelu passe verticale, ça se voit aussi.

C'est un excellent outil de débat et, comme on ne peut pas fonder l'infraction dessus parce qu'on va avoir 50, 100 traces, c'est un outil qui permet de discuter vraiment en toute honnêteté et en toute sincérité.

M. PEYROCHE (Villiers-le-Bâcle).- Par rapport aux travaux du comité de suivi, lors de cette réunion, M. MICHAL nous a présenté cela et effectivement on a fait un grand pas pour comprendre un certain nombre de problèmes. Malheureusement, comme ce document n'est pas à notre disposition, il n'était pas au compte rendu.

Vous savez bien comme il est difficile de comprendre comment l'aéroport fonctionne. Nous ne sommes pas des professionnels et de ne pas avoir un document sur lequel on puisse continuer à réfléchir et à travailler, c'est un écueil. On demande la possibilité d'avoir, dans le

comité de suivi, ces documents à disposition pour pouvoir vraiment travailler dessus, pas simplement les avoir vidéoprojetés.

M. LE PRESIDENT.- Réponse positive.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, il avait été demandé au SNARP une étude sur l'augmentation de la hauteur des vols dans le circuit.

M. LE PRESIDENT.- On va en parler au moment du circuit de piste. On passe pour y revenir après.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Je pense qu'on peut passer aussi sur le PEB puisqu'on va en reparler.

Ensuite, la diffusion par Aéroports de Paris, en accord avec le comité de suivi de la Charte, de la carte de vol à vue pour sensibiliser les pilotes.

M. LE PRESIDENT.- Cela a été fait.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, la mise en place de deux repères pour aider les pilotes dans leur trajectoire. Cela a été fait également.

M. LE PRESIDENT.- Cela a été fait.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, les mesures de bruit.

M. LE PRESIDENT.- On en a parlé. Je demande vraiment que l'on achève ces mesures de bruit.

M. NUTKOWICZ (ADP).- En principe, la semaine prochaine, si la météo le permet, cela doit être fait.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, le comité de suivi de la Charte devait publier des documents, des cartes et notices explicatives à destination du public.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- C'est imminent. Le document à l'usage du public est prêt. Il est ou il doit être diffusé aux mairies environnantes.

Mme LE HEILLEIX (Préfecture).- Ensuite, il avait été demandé d'élargir les signataires et les membres du comité de suivi.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- C'est fait pour les hélicoptères. Il faut qu'on le fasse pour les utilisateurs dits écoles privées. Et puis d'autres associations sont les bienvenues aussi.

M. LE PRESIDENT.- Merci. C'est une bonne méthode que de comparer les engagements pris, les actions à mener avec ce qui a été fait. Evidemment, c'est un suivi qui sera poursuivi et renouvelé.

Je propose qu'on passe au point suivant.

5 – Proposition de modification du circuit de l'aérodrome (tour de piste unique)

- **présentation générale du dispositif par le SNARP,**
- **présentation de l'avis du comité de suivi de la charte (par le comité de suivi),**
- **simulation « PEB » (par la DACN),**
- **calendrier de mise en œuvre,**
- **avis de la CCE sur la proposition.**

M. MICHAL (SNARP).- La première vue est une situation de l'existant qui est ni plus ni moins que ce qui est présenté sur la carte d'approche à vue de l'aérodrome. Cela vous permet de voir que les repères qui avaient été mis en place ont bien été publiés.

On voit que le circuit de piste actuel de Toussus est constitué en fait de deux circuits imbriqués : un petit circuit qui se déroule à 600 pieds sol, un peu moins de 200 m, et un grand circuit à 800 pieds sol, aux alentours de 250 m. Ces deux circuits sont alimentés depuis le point d'entrée Sierra par deux directs vers les angles des circuits, ce qu'on appelle les étapes de base.

Vous voyez en vert un circuit hélicoptères que, pour l'instant, nous n'avons pas envisagé de modifier. Je vous expliquerai pourquoi ensuite.

Et vous voyez représenté en violet parce que cela fait partie des adaptations proposées, les deux trajectoires de départ face à l'Ouest qui, sur cette documentation, présentent une altération de route de 10° vers le Sud mais qui, depuis un incident que nous avons eu fin 2005, ont été modifiées de façon à éviter ces altérations de route simultanée parce que lorsque le pilote génère son altération de route, si les deux pilotes, lors d'un décollage simultané, ne font pas la même, ils risquent de se croiser et ils se sont croisés. Nous avons modifié en maintenant les IFR avec une altération de route, mais nous avons demandé de monter dans l'axe de ce qui partait de la piste Nord en demandant d'éviter Magny-les-Hameaux. C'est fait par la voie de l'information aéronautique. Nous avons une proposition maintenant pour entériner tout cela d'une manière beaucoup plus propre. On reviendra sur cette carte chaque fois que vous le jugerez nécessaire puisque cela décrit la situation actuelle.

M. GARCIA (UAP).- Sauf l'altération Est ?

M. MICHAL (SNARP).- Il n'y a pas d'altération Est.

M. GARCIA (UAP).- Le non survol de Rhodon.

M. MICHAL (SNARP).- Elle n'a pas été modifiée, cette altération à l'Est existe. Vous faites bien de m'en parler parce qu'elle nous pose un problème. Elle part à 258° pour éviter Rhodon et Chevreuse, c'est exact. Elle pose un problème...

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Elle ne les évite pas !

M. MICHAL (SNARP).- Elle est publiée. Le respect de cette altération est à contrôler par les services de la gendarmerie. Dans la proposition que nous vous ferons plus tard, il y a une amélioration sur ce sujet-là. Justement, c'est un traitement global du problème. Vous faites bien de m'en parler parce que cette altération au Nord, en configuration face à l'Est, pose un problème parce qu'elle amène les départs en convergence avec l'axe d'arrivée IFR.

Au point de vue de la sécurité, ce n'est pas idéal. Cela vous pose des problèmes, cela nous en pose aussi. C'est pour cela que, dans la modification qu'on va vous présenter, il y a en quelque sorte un bénéfice commun.

Premièrement, la modification des départs pour traiter ce problème de décollages simultanés. Ce que nous proposons et ce qui a été évoqué en réunion de suivi de la Charte, c'est d'une part d'orienter tous les départs qui décollent de la piste 25 droite, c'est-à-dire de la piste Nord, procéder à une altération de route vers le Nord qui va éviter Magny village par le Nord.

Cette trajectoire s'appliquerait aux départs VFR, ce qui ne pose pas réellement de problème, mais devrait s'appliquer également aux départs IFR, ce qui veut dire que, dans ce cas-là, il faudrait, dans la mesure où on a un avis favorable, modifier la procédure de départ aux IFR pour pouvoir réaliser cette altération de route puisque, aujourd'hui, elle fonctionne avec une altération de route dans l'autre sens.

L'autre modification est de réaliser une altération de route vers le Sud pour tous les avions qui décollent de la piste 25 gauche, la piste Sud, ce qui permet d'éviter Magny-les-Hameaux par le Sud. On avait évoqué cette possibilité avec le représentant de l'ACCMH lorsque nous nous sommes rencontrés avec Dominique ESPERON.

Normalement, nous aurions pu continuer dans l'axe mais on passe un peu près de Magny-les-Hameaux. Cela permet d'éviter l'agglomération plus nettement.

Cette concession a un prix parce que nous sommes obligés de maintenir une trajectoire parallèle pour les décollages hélicoptères et il faudra que nous fassions une étude de sécurité. Les remarques que nous avait faites la DAC Nord, c'est que les hélicoptères vont moins vite que les avions et qu'on devrait pouvoir gérer cela d'une manière stratégique. On va regarder ce qu'on peut faire. N'oublions pas que les hélicoptères représentent 10 % du trafic. On devrait pouvoir faire des choses. C'est la proposition qu'on retient aujourd'hui mais il faudra faire une étude de sécurité pour ce dispositif-là. On a moins de risques avec ce dispositif qu'avec des avions qui ont des vitesses similaires.

Voilà ce qu'il en est pour les départs face à l'Ouest. Avez-vous des remarques ?

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Oui. Je vois qu'on s'éloigne de Magny-les-Hameaux mais qu'on se rapproche de Châteaufort !

M. MICHAL (SNARP).- Aujourd'hui, non, on ne se rapproche pas de Châteaufort, Monsieur, parce que la trajectoire actuelle est celle-là. Si je reviens à la carte précédente, vous voyez la trajectoire. En fait, la grande nouveauté, c'est d'avoir basculé le trafic de la piste Nord vers le Nord et vous voyez qu'aujourd'hui cette altération existe déjà, on ne la change pas.

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Et les hélicoptères ?

M. MICHAL (SNARP).- Les hélicoptères également. Le trait n'a pas été prolongé mais elle existe déjà. C'est sans changement.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Excusez-moi mais il n'y a pas que Châteaufort à cet endroit-là, il y a aussi Magny-les-Hameaux et

justement le hameau où j'habite. Avec cette altération de 10° vers la gauche, tous les avions passent au-dessus de chez moi.

M. MICHAL (SNARP).- Vous devez parler du hameau de Cressely ?

M. MAUDUIT (ACCMH).- Non, du bois des roches. Châteaufort et Magny-les-Hameaux, à ce niveau-là, cela se touche de très très près.

M. MICHAL (SNARP).- C'est la situation actuelle. On fait une proposition. La CCE est là pour donner son avis.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Si je peux ajouter une chose : les usagers qui font les tours de piste font également l'altération de 10°.

M. MICHAL (SNARP).- Bien sûr !

M. MAUDUIT (ACCMH).- Ce n'est pas ce qui est indiqué sur le plan.

M. MICHAL (SNARP).- Si parce que le tour de piste qu'on a figuré, c'est l'arrivée.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Et le décollage ?

M. MICHAL (SNARP).- Le décollage suit. Sur les consignes particulières de la carte d'approche, il est bien indiqué les décollages.

Actuellement la piste Nord va tout droit, mais justement la modification que l'on réalise...

M. MAUDUIT (ACCMH).- Cela ne change rien.

M. MICHAL (SNARP).- Cela change sur tout ce qui part de la piste Nord pour Magny village.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Il n'y a pas que Magny village !

M. MICHAL (SNARP).- On est d'accord. On essaie de concilier l'ensemble.

Aujourd'hui, pour l'agglomération qui est ici, les trajectoires sont sans changement.

Je vous propose de regarder l'évolution du circuit. J'ai repris, sur ce fond de carte, le tracé des deux circuits actuels. On voit le tracé du grand circuit à 800 pieds par rapport au sol et le tracé du petit circuit. Je n'ai pas pour des raisons de visibilité séparé les deux trajectoires au niveau de la piste parce que ça rend le dessin trop complexe.

Nous avons la situation actuelle : petit circuit 600 pieds sol, grand circuit 800 pieds sol. On constate, comme le faisait remarquer le Directeur de l'Aviation civile Nord, que sur les chevelus les deux zones se touchent, on ne voit pas de zone blanche. Ces deux circuits sont très proches. C'est d'un confort assez limité pour l'équipe de contrôle.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Je peux juste intervenir à nouveau parce que là vous montrez la situation actuelle, on ne voit pas du tout l'altération sur les tours de piste.

M. MICHAL (SNARP).- Il faut que vous considériez qu'elle y est. Il s'agit de montrer le tour de piste, ce n'est pas une documentation de vol, je n'ai pas voulu figurer ces altérations pour ne pas alourdir le tracé tout simplement mais les altérations y sont. Si vous êtes au décollage dans ce sens-là et que vous vous posez face à l'Est, il n'y a pas d'altération, vous êtes obligé de vous aligner.

M. MAUDUIT (ACCMH).- C'est tant mieux pour moi, pas de problème.

M. MICHAL (SNARP).- On pourrait tout à fait vous refaire un dessin avec ces altérations, il n'y a aucun problème mais c'est beaucoup plus lourd et beaucoup moins lisible. Mais au décollage, les altérations y sont.

M. REVIRON (DAC Nord).- Si j'ai bien compris : piste Nord dans l'axe, piste Sud avec altération.

M. MICHAL (SNARP).- Ce qui est proposé c'est piste Nord, altération au Nord.

Voilà ce que l'on propose comme évolution au niveau de ce circuit de piste.

M. LAMARQUE (CM Loges).- On garde le grand circuit ?

M. MICHAL (SNARP).- Pas tout à fait !

M. LAMARQUE (CM Loges).- Pas tout à fait mais presque.

Cela veut dire que les (*inaudible*) qui se plaignent chez nous ne seront pas avantagées alors qu'elles pouvaient l'être si on sortait...

M. MICHAL (SNARP).- C'est pour en débattre. Je vais vous expliquer, c'est une vue de circulation aérienne. On nous a demandé d'étudier un relèvement et une adaptation du circuit. C'est en quelque sorte la meilleure proposition qu'on puisse vous faire pour l'instant.

J'ai figuré ici en jaune, pour que personne ne l'oublie, l'ancien tracé de ce qu'on appelle la branche vent arrière du grand circuit.

On a étudié un circuit de piste avec une vent arrière unique dont la vent arrière correspondrait à la vent arrière du petit circuit et dont l'extension à l'Est et à l'Ouest correspondrait à ce qu'on appelle les branches vent traversier et étapes de base du grand circuit. Il est nécessaire que le circuit ait une certaine dimension pour que les avions rapides aient le temps de s'aligner sur la piste et de calibrer leur plan de

descente. Il faut que vous sachiez qu'à Toussus, en particulier face à l'Ouest, on se trouve en dessous des distances normales d'alignement.

Lorsque vous comprendrez qu'un pilote doit avoir stabilisé sa machine dans sa configuration, le train et les volets sortis, sa vitesse, son plan de descente à une altitude minimale qui normalement est de 500 pieds, et à Toussus elle est beaucoup plus faible : si vous êtes à 200 pieds, vous êtes très satisfait, on ne peut pas exagérément raccourcir l'extension de ce circuit. C'est un problème de pilotage. Le circuit nominal serait celui-là.

J'ai fait apparaître une limite intérieure qui correspond finalement à ce qu'était le petit circuit parce que, lorsque nous avons commencé à travailler sur l'étude de sécurité de ce dispositif, lorsque nous avons discuté avec les usagers, nous nous sommes aperçus que ces avions qui allaient se suivre sur cette liaison-là, lorsqu'ils sont relativement rapprochés ou lorsqu'il faut gérer des différences de vitesse ou s'intégrer par rapport à un IFR, on a besoin d'une zone qui sert de zone d'adaptation ou de régulation. C'est ce que j'ai figuré ici en hachuré.

Lorsque deux pilotes vont se trouver un peu trop rapprochés, que celui qui suit se trouve un peu proche du précédent et qu'il voit très bien que s'il continue comme cela, il va être bon pour une remise de gaz, ce qui va se passer c'est qu'un des avions va tourner un peu plus court et au minimum sur la trajectoire du petit circuit et l'autre va pouvoir suivre la trajectoire du grand ou éventuellement sur une trajectoire intermédiaire.

A ces endroits-là, on voit qu'il n'y a pratiquement pas d'agglomération. C'est une zone qui, aujourd'hui, même dans la pratique, est utilisée par les pilotes, ils le font naturellement. Je l'ai figurée en hachures pour montrer qu'on ne pourrait pas se satisfaire d'un trait unique, c'est une zone où on va travailler sur l'extension de ce circuit pour assurer la régulation. L'équipe de contrôle en a besoin. Une étude de sécurité, je ne vous en parle pas trop longuement mais on étudie l'ensemble des éléments redoutés, on leur donne un poids et on fait la somme de ces poids : en dessous d'une certaine valeur, c'est acceptable ; au-dessus, il faut des autorisations supplémentaires.

Le fait d'avoir ces zones de régulation nous permet, c'est encore un peu trop tôt, de tomber en dessous des maximum. On a encore des choses à regarder mais c'est quelque chose de très important. Les usagers nous le diront et c'est également le point de vue de l'équipe de contrôle avec qui nous avons discuté.

Relèvement du circuit, on ne trouve plus qu'un seul circuit à 800 pieds sol, c'est-à-dire que la trajectoire du petit circuit qui, avant, s'effectuait à 600 pieds sol maintenant s'effectue à 800 pieds. Donc on a bien remonté le circuit.

J'ai fait figurer une autre trajectoire en pointillés qui serait une possibilité de régulation supplémentaire à la fois pour les usagers et pour l'équipe de contrôle. Si j'ai un appel à faire aux usagers, comme je le fais au service de contrôle, c'est de dire : essayer de regarder ce qui se fait sur les autres aérodromes qui sont des aérodromes beaucoup plus simples. Quand on arrive et que le trafic est chargé, le contrôleur demande d'intégrer le tour de piste soit en fin de vent arrière, soit en milieu de vent arrière, soit parfois en début de vent arrière même si, ici, à Toussus, dans ce cas-là, cela ne présenterait pas beaucoup d'intérêt.

Cette trajectoire en pointillés qui suit également une zone qui est dégagée d'agglomération permettrait au contrôleur de pouvoir orienter certaines arrivées Sierra vers le milieu de vent arrière dans des situations très confortables pour les usagers puisqu'on va arriver à l'altitude du circuit, donc on verra le trafic en vent arrière à hauteur d'horizon et on peut très bien intégrer devant ou derrière.

C'est également une évolution possible. C'est possible parce qu'on est remonté à 800 pieds sol parce que nous assurons une certaine séparation avec les arrivées hélicoptères qui sont en dessous.

Voilà ce qu'on vous propose et, pour répondre à la personne qui s'inquiétait de Rhodon, vous voyez que la remontée de cette vent arrière éloigne les départs face à l'Est des agglomérations de Rhodon et Chevreuse.

Je parlais d'un intérêt commun. On s'éloigne de Rhodon et Chevreuse puisque c'est beaucoup plus facile pour le pilote parce qu'il aura simplement à conserver son cap et, de notre côté, service de contrôle, nous sommes gagnants également puisque, cette fois-ci, il n'y a

plus d'altération de route et on se sépare un peu mieux des arrivées aux instruments. C'est un dispositif qui est intéressant.

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- On se concentre en vent arrière sur Châteaufort !

Sur la ligne de vent arrière, vous vous concentrez sur Châteaufort puisque vous l'avez doublée...

M. MICHAL (SNARP).- Non, on ne l'a pas doublée. Attention !

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Si par le grand détour, celui qui passait au-dessus de Magny-les-Hameaux, vous l'avez concentré au-dessus de Châteaufort.

M. MICHAL (SNARP).- Il faut comprendre une chose : ce que l'on appelle à Toussus le grand circuit, en fait, est le circuit utilisé par les arrivées. Il y a assez peu de monde qui tourne dans ce grand circuit, essentiellement des avions rapides mais il y a peu de monde. L'essentiel, dans la situation actuelle, du trafic tour de piste se fait sur le petit circuit et se fait à 600 pieds. La trajectoire est la même. Aujourd'hui, à Châteaufort, vous gagnez 200 pieds.

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Mais vous augmentez le trafic !

M. MICHAL (SNARP).- Non, on n'augmente pas le trafic. Aujourd'hui, c'est une proposition qui est faite avec un circuit publié.

On n'augmente pas le trafic. Les départs vont remonter à 1.500 pieds et ils peuvent tout à fait être équipés de silencieux. On pourrait, sur un complément d'information, voir ce que cela implique comme supplément. On pourrait voir avec une étude du PEB.

Je vous fais remarquer que cette trajectoire, le service de contrôle n'a pas plus l'oreille d'un ensemble de riverains d'une

agglomération que d'une autre. L'important, et M. REVIRON l'a dit, est d'avoir une approche équilibrée. En fait, vous remarquerez que cette trajectoire essaie d'éviter l'agglomération de Cressely d'un côté et d'éviter l'agglomération de Châteaufort de l'autre.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- Remonter de 600 à 800 pieds, en terme de décibels, cela fait gagner combien ?

M. MICHAL (SNARP).- Je ne suis pas en mesure de répondre. Cela fait gagner un certain nombre de décibels. Il faudrait voir exactement avec les spécialistes.

Mme MARTIN (ADVMC).- Vos parties hachurées, parce qu'en fait cela revient au même si les avions ne suivent pas le grand circuit, cela reviendra au même...

M. MICHAL (SNARP).- C'est 200 pieds plus haut.

Mme MARTIN (ADVMC).- Oui, à part les 200 pieds. Pourquoi ne l'avez-vous pas mis sur moitié de l'autre côté où on aperçoit des parties inhabitées complètement ?

M. MICHAL (SNARP).- Quand vous dites de l'autre côté, par ici ?

Mme MARTIN (ADVMC).- Oui. De chaque côté même d'ailleurs.

M. MICHAL (SNARP).- On pourrait aller plus loin. Le problème est qu'ici on se rapproche de Magny village mais cette zone de régulation, si on imaginait un aérodrome comme celui d'Etampes qui est en pleine nature, on pourrait l'étendre effectivement.

Mme MARTIN (ADVMC).- Je ne vous parle pas de l'étendre mais de la réduire de moitié d'un côté pour l'agrandir de moitié de l'autre côté.

M. MICHAL (SNARP).- D'accord, de la déplacer. Pourquoi pas ? Cette discussion-là, les services de contrôle n'y voient aucun inconvénient mais elle est à faire entre différentes communes.

M. REVIRON (DAC Nord).- Quand on met une branche vent arrière commune, il faut absolument que le service de contrôle ait les moyens de séparer les avions et cela demande de la surface.

L'astuce de cette présentation-là, c'est qu'elle permet quand même d'éviter le survol de zones très habitées au Sud au prix d'une utilisation assez systématique de zone de régulation. Si on supprime la moitié de la zone de régulation d'un côté, cela ne sert à rien de l'autre côté.

Tout à l'heure, on nous a répété, et c'est vrai, qu'à l'atterrissage il faut qu'un pilote - vous savez ça va vite - ait un peu de temps pour préparer sa machine et bien l'équilibrer. Là, c'est déjà très serré. On est en deçà des normes habituelles. Donc on ne veut pas aller au-delà.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Je reviens sur l'altération de 10° sur la piste Sud qui fait aller les avions sur le bois des roches, clairement. N'est-il pas possible de prévoir cette altération un peu plus tard qu'au moment du décollage c'est-à-dire quand on dépasse la D36 en contournant un rond point qui est très facile à voir d'ailleurs ? Est-ce possible ?

M. MICHAL (SNARP).- Sur le papier certainement. Il faut s'assurer qu'en pratique c'est faisable. Un avion en montée a assez peu de visibilité en dessous puisqu'il est le nez en l'air. C'est à regarder. Cela fait partie de réflexions et de travaux qui peuvent être faits à l'intérieur du groupe.

M. MAUDUIT (ACCMH).- C'est quand même plus facile de décoller tout droit que de faire 10°. D'ailleurs 10° en VFR, vous m'expliquerez comment on fait ! Souvent c'est plutôt 45 ou 90°. (*mouvements divers*) Cela arrive aussi et assez fréquemment malheureusement pour nous.

Je suis très proche de Châteaufort et les gens de Châteaufort ne devraient pas voir d'avion passer au-dessus de chez eux. Si je les vois déjà passer, à Châteaufort c'est encore pire !

Simplement, tout droit en décollage, c'est quand même plus facile pour un pilote, non ?

M. MICHAL (SNARP).- Il faut savoir jusqu'où.

M. MAUDUIT (ACCMH).- C'est à peu près 1.500 m après les pistes.

M. REVIRON (DAC Nord).- Dans les deux cas, vous affichez un cap. C'est un cap magnétique qui est plus ou moins précis et tout dépend aussi du vent. Que ce soit une inflexion de 10° ou pas, à mon avis cela revient à peu près au même en pilotage.

Les gens qui tournent beaucoup sont plutôt des jeunes pilotes. Ce n'est pas forcément à eux qu'il faut demander d'avoir cette dextérité qui permet d'avoir un pilotage ultra-fin. Et les occasionnels, c'est pareil, ils auront du mal à savoir qu'il faut faire le tour du petit sapin sur le rond-point.

On est dans les limites. Si j'insiste pour dire qu'un avion n'est pas sur des rails, c'est que, par nature, c'est dans l'air et que l'air lui-même bouge.

M. LE VOT (CASQY).- Je découvre cette proposition qui ne règle pas tous les problèmes mais, indiscutablement, elle en améliore un certain nombre, notamment le survol de Cressely par vents d'Est qu'on évoquait tout à l'heure. Cela mérite d'être regardé avec grand intérêt.

J'entends bien ce que dit M. MAUDUIT. Je ne suis pas technicien. En fait, il faudrait qu'on passe entre le bois des roches et le

village, vous voyez ? Je ne suis pas pilote donc ma proposition vous la prenez comme telle, mais c'est effectivement une difficulté sur cette question.

Par contre, il reste un certain nombre de problèmes que l'on découvre aujourd'hui qui ne seront pas améliorés là-dessus : notamment le point Sierra proprement dit. Le point Sierra est très bien situé là, mais il est peu utilisé. En réalité, il est décalé vers l'Est et c'est plutôt la ferme d'Aigrefoin qui se trouve être le point Sierra. C'est comme cela. Dans ce cas-là, il y a une tendance, notamment pour les hélicoptères à frôler, même plus que frôler, la zone habitée de Cressely et du Buisson.

Ce sera aussi dans les améliorations à trouver le moyen de faire passer l'ensemble des aéronefs sur le point Sierra véritable. Même si je comprends bien qu'on ne va pas tous les faire concentrer au point Sierra pour qu'ils se télescopent tous au point Sierra.

Pour moi, il y a une amélioration certaine dans la proposition. Il reste encore à retravailler un certain nombre de choses avec les techniciens mais qu'on essaie de faire en sorte que, tel que c'est sur le papier, il n'y ait aucune zone habitée de survolée. Il faut que ce soit respecté.

Mme CIAVATTI (AVB).- Est-ce que le relèvement à 800 pieds a une incidence sur tous les vols affaires qui partent vers l'Est et donc qui survolent les Loges-en-Josas ? Est-ce que, là aussi, vous envisagez un relèvement de plafond qui serait bienvenu ?

M. MICHAL (SNARP).- On ne peut pas à proprement parler de relèvement de plafond puisque ce sont des départs sur des procédures aux instruments qui sont en montée continue, qui quittent très rapidement d'ailleurs le service de contrôle de Toussus-le-Noble pour passer à celui de Villacoublay et Orly ensuite. Mais ce sont en quelque sorte des trajectoires de départ imposées qui, effectivement, se font dans l'axe et dans le prolongement. Il doit y avoir une légère altération.

Mme CIAVATTI (AVB).- Est-ce qu'on ne pourrait pas les descendre différemment ?

M. MICHAL (SNARP).- Sur les arrivées ? C'est un dossier qui touche plutôt aux procédures. Sur les arrivées, de toute façon, le plan de descente est calibré à 3° et c'est le plan de descente de l'ILS, on ne peut pas le bouger.

M. REVIRON (DAC Nord).- Nous sommes déjà calés au maximum des normes internationales en angle de descente. Il y a eu des tas d'essais pour augmenter les angles à 4°.

Mme CIAVATTI (AVB).- Un moment, on avait parlé d'une solution où les avions pouvaient descendre avec un système de paliers.

M. REVIRON (DAC Nord).- Non, Madame, quand vous êtes sur un ILS, ce n'est pas votre intérêt. Quand un avion descend, qu'il est bien stabilisé, c'est là où il y a le moins de bruit moteur, c'est vraiment là qu'il fait le moins de nuisance.

Par ailleurs, il faut quand même ménager une demi-minute de palier avant la mise en descente.

On peut imaginer, dans le futur, avec des avions entièrement automatisés d'avoir des approches où on intercepte des ILS par au-dessus. Je sais qu'Airbus a des tas d'idées sur le sujet. N'empêche qu'avec les avions d'aujourd'hui, on ne peut pas.

En plus, ce serait un peu long ici mais je suis conduit à vous rappeler que le mille-feuilles est très chargé et qu'au-dessus de tout cela, il y a énormément de choses. On parlait des chevelus. Il y a beaucoup d'activités aériennes et on est obligé de se cantonner dans des couches très basses, en dessous de 1.000 pieds.

M. LAMARQUE (CM Loges).- Et au décollage par l'Est, on ne peut pas faire un palier après le décollage pour diminuer le bruit au passage des Loges ?

M. REVIRON (DAC Nord).- L'expérience que j'ai de ce genre de manœuvre est que vous auriez trois fois plus de bruit.

M. LAMARQUE (CM Loges).- Nous avons fait cela aux Etats-Unis et cela a très bien marché.

M. REVIRON (DAC Nord).- Où cela ?

M. LAMARQUE (CM Loges).- A (?) Airport pour les Falcon. Ce n'était pas des avions comme cela. On ne pouvait pas atterrir, ils ont diminué le poids et ils nous ont imposé ce palier.

M. REVIRON (DAC Nord).- En pratique, je ne suis pas sûr que cela ait changé grand-chose.

M. LAMARQUE (CM Loges).- On a eu la certification.

M. REVIRON (DAC Nord).- Un pilote d'essais particulièrement formé, particulièrement affûté, avec un avion le moins lourd possible, va vous faire une démonstration, c'est son métier.

Quand M. LE LAY amène un A 380 à Roissy, il ne comprend pas pourquoi on surveille derrière lui qu'il n'a pas mis les pieds dans l'herbe parce que lui, s'il a 50 cm, il sait passer. Mais tous les pilotes ne sont pas comme cela forcément.

Vous en avez un exemple aujourd'hui, c'est dans l'Essonne mais, peu importe, ce n'est pas très loin et c'est plus haut. On est obligé d'arrêter la montée des avions qui décollent d'Orly quand on est en face à l'ouest pour qu'ils arrivent à passer sous les avions en vent arrière. A la hauteur de Dourdan, ils remettent les gaz pour recommencer sur la pente de montée. On a des protestations de riverains à cet endroit-là qui ont des bruits beaucoup plus forts que ce qu'ils avaient avant. Et globalement la ville de Dourdan a perdu au fait qu'on éloigne cette branche vent arrière vers le Sud. Je ne sais pas si certains d'entre vous se souviennent de ces épisodes.

Il aurait bien mieux valu qu'on puisse être en montée continue. D'une manière générale surtout avec les jets qui montent très fort, on a intérêt à les faire monter le plus vite possible, c'est là où globalement on génère le moins de nuisance.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- Sur le tracé tel qu'il est proposé, c'est un changement assez important pour la partie qui est la plus urbanisée de la commune de Magny-les-Hameaux puisque 90 % de la population est située sur cette partie complètement à l'Est. Je pense que cette marge telle qu'elle est définie là au niveau des hachures permet une certaine souplesse en terme d'approche. C'est aussi sécurisant.

Le seul point un peu négatif par rapport à cette proposition, c'est qu'on a, notamment sur le côté Ouest, un survol de l'agglomération de Beau Plan et aussi de la Croix au Buis pour rejoindre directement l'entrée sur le circuit.

Mais il est vrai que c'est un changement radical car si on avait en superposition le chevelu que nous connaissons, cela n'a plus rien à voir.

M. LE PRESIDENT.- Je vous propose de joindre tous les documents utiles au procès-verbal. La perspective de travail est qu'on ait statué sur cette affaire-là avant la fin de l'année. Je propose que les Maires notamment qui recevront le procès-verbal puissent réagir auprès de moi de manière que je transmette ces réactions à la Direction de l'Aviation civile. Je pense qu'il faudra une dernière réunion sur ce sujet du comité de suivi avant qu'une décision ne soit prise.

Je pense, à titre personnel, que c'est un grand progrès en terme environnemental que ce tour de piste et que par ailleurs, mais là je suis évidemment tout à fait dans la ronde des conseils qui sont donnés par la Direction de l'Aviation civile, le tracé qui est présenté par rapport aux premières esquisses est beaucoup plus abouti et qu'en terme de navigation aérienne, c'est tout à fait intéressant.

Moi non plus n'étant pas pilote, je le dis uniquement sur ce que je crois ressentir et sur les conseils de la Direction de l'Aviation civile.

Je pense qu'on a tout intérêt à aller dans cette direction vers ce nouveau tracé unique.

Je répète : il faut se décider avant la fin de l'année d'autant plus, et ça va faire la transition avec maintenant le Plan d'Exposition au Bruit, à moins qu'on ne passe au point information sur d'autres évolutions de la circulation aérienne...

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Les plans seront-ils joints au compte rendu s'il vous plaît ?

M. LE PRESIDENT.- Oui, tout à fait.

La transition avec le PEB est qu'il est évident que le tracé du tour de piste et les altitudes du tour de piste ont des conséquences directes sur le Plan d'Exposition au Bruit. Donc on ne peut pas avancer en matière de Plan d'Exposition au Bruit sans avoir statué sur le futur tour de piste. C'est évident.

C'est ce que je voulais dire avant qu'on en passe à la partie PEB et avant de repasser, dans l'intervalle, la parole au Service de navigation aérienne et avant, Madame, puisque vous le demandez, de vous passer le micro !

Mme MARTIN (ADVMC).- C'est juste parce qu'on ne voit pas les circuits hélicoptères sur ce plan.

M. MICHAL (SNARP).- Les circuits hélicoptères sont, pour l'instant, inchangés. C'est pour cela que je ne les ai pas fait figurer.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- Mais c'est en négociation.

M. LE VOT (CASQY).- On n'abandonne pas le travail là-dessus ?

M. MICHAL (SNARP).- Non, non !

M. MAUDUIT (ACCMH).- Donc ma proposition n'est pas retenue ?

M. LE PRESIDENT.- L'idée qu'il y ait des paliers, c'est cela ?

M. MAUDUIT (ACCMH).- Non, pas du tout ! De changer le point d'inflexion. Franchement, il y a des avions qui le font et c'est vraiment beaucoup plus confortable pour nous. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas changer ces 10°.

M. LE PRESIDENT.- Je ne dis pas qu'elle n'est pas retenue. Je crois qu'il faut approfondir.

M. MICHAL (SNARP).- Il faut l'approfondir un peu en comité de suivi de la Charte. C'est un problème technique à regarder avec les usagers, il faut qu'on voie quels sont les repères qui permettent de le faire.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il faut faire des simulations.

M. MAUDUIT (ACCMH).- M. le Maire de Magny-les-Hameaux, Jacques LOLLIOZ, a déjà même proposé de mettre aussi des points de repère. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en mettre un pour éviter au moins cette partie-là.

M. LE VOT (CASQY).- C'est très compliqué. M. MAUDUIT est au bois des roches. Après, au village, ils ne sont pas là aujourd'hui, mais il y a des gens. Au Nord, on passe à Romainville, et c'est Mme ASCIONE qui habite là-bas !

M. LE PRESIDENT.- Mesdames, Messieurs, il est évident que, dès lors qu'on change un tracé, il y a des gens qui se rapprochent et

des gens qui s'éloignent ou plus exactement il y a des avions qui s'approchent et des avions qui s'éloignent.

Il faut bien mesurer le bénéfice global pour tout le monde. Je pense qu'il y a un vrai bénéfice du fait, de toute façon, qu'il y a une élévation d'altitude et qui donc, par voie de conséquence, réduit les nuisances au sol. Je pense aussi que ce tracé, tel qu'il est présenté là, on le voit bien, évite les parties les plus urbanisées. C'est un véritable progrès global au sens environnemental du terme. C'est-à-dire que si on faisait un tableau avantages/inconvénients, il est clair qu'il y aurait davantage de signes positifs que de signes négatifs.

Une fois que j'ai dit cela, il faut approfondir cette discussion. Je demande aux Maires de me faire part de leur réaction et je demande au Président du comité de suivi de faire en sorte qu'on puisse avoir un dernier avis de sa part avant la fin de l'année.

Je repasse la parole au Service de Navigation aérienne qui voulait donner des éléments d'information supplémentaires sur la circulation aérienne de l'aérodrome.

6 – Information sur d'autres évolutions de la circulation aérienne de l'aérodrome (par le SNARP)

M. MICHAL (SNARP).- C'est un point qui a été évoqué deux fois en réunion de comité de suivi. Il s'agit de mettre en place à Toussus-le-Noble ce qu'on appelle une CTR, une zone de contrôle terminal, dont le but essentiellement est de protéger les arrivées aux instruments.

Aujourd'hui, les arrivées aux instruments se font en espace aérien de classe G, à l'extérieur du circuit de piste, c'est de l'espace non contrôlé. On peut trouver en même temps et au même endroit des avions en vol de régime aux instruments et des avions en régime de vol à vue, ce qui ne se fait plus et ce que la Direction des Services de la Navigation Aérienne a demandé de supprimer comme situation.

Cette zone de contrôle est à l'étude depuis près de deux ans. On arrive au bout du travail. Son contour a été défini. Il a un impact sur nos partenaires usagers, il a beaucoup moins d'impact direct sur l'environnement puisque ce sont des zones de contrôle.

Il faut savoir que l'accès à cette zone de contrôle est soumis à une autorisation du contrôle. C'est-à-dire que l'on va donner une possibilité au contrôleur de réguler ce trafic et surtout de savoir ce qui se passe en l'intérieur de cette zone.

Le contour de cette zone est défini. Il a été présenté à un comité de coordination animé par la Direction de l'Aviation Civile Nord au mois de mars. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase de définition des procédures à l'intérieur de cette zone et des itinéraires d'accès. Les premiers travaux s'appuient sur cette évolution de tour de piste unique que je vous ai montrée tout à l'heure puisqu'on parlait tout à l'heure de cette convergence entre les départs en configuration face à l'Est et les atterrissages face à l'Est, c'est gênant dans le dispositif actuel, c'est – le terme est peut-être un peu fort – insupportable dans une CTR de classe G parce qu'on doit, dans certaines conditions météorologiques, avoir une séparation.

On a été obligé d'adapter le système et ce tour de piste unique permet également d'améliorer le dispositif.

Aujourd'hui, nous sommes en train avec les usagers de définir ces trajectoires. Dès que la situation va être claire, nous pourrons faire une communication supplémentaire au comité de suivi d'abord et à la CCE ensuite. Très probablement, si nous devons respecter le planning, je pense que nous aurons probablement besoin de réunir la CCE pour parler spécifiquement de ce point-là.

Aujourd'hui, sur les trajectoires, nous avons trois scénarios. Le scénario vers lequel on se dirige est assez proche du dispositif actuel parce qu'on n'a pas beaucoup de marge à la fois dans le plan vertical et dans le plan horizontal et en tenant compte des agglomérations pour vraiment définir un système totalement nouveau.

Le seul système totalement nouveau qui serait la meilleure solution à la fois circulation aérienne et environnementale aujourd'hui n'est pas utilisable à cause d'un manque de repères à l'Ouest de l'aérodrome.

Cela consisterait à utiliser un giratoire dans un sens qui alimenterait en langue finale avec un départ vers Sierra dans une configuration et une alimentation par Sierra et un départ dans l'autre sens, mais aussi bien lorsqu'on discute avec les usagers que lorsqu'on

fait le point de la sécurité avec ce type de contrôle, cette zone manque de repères et, en mauvaises conditions météorologiques, risque d'être assez difficile à gérer. On aura l'occasion d'en parler si on sait mettre en place des repères particuliers.

M. REVIRON (DAC Nord).- Ou du GPS.

M. LE VOT (CASQY).- C'est peut-être la longueur de la réunion mais, excusez-moi, je n'ai pas bien saisi ce que vous avez expliqué, mais cela ne fait rien...

M. LE PRESIDENT.- Je me demande en effet... Je pense que l'idée est d'avertir qu'il y aura une discussion à ce sujet-là. Sincèrement, d'abord c'est un sujet assez technique...

M. MICHAL (SNARP).- Qui mériterait quelques planches explicatives.

M. LE PRESIDENT.- ... qui mériterait quelques planches explicatives, précédé d'un petit lexique.

On sait que ça va venir sur la table à un moment ou un autre, à un moment dont vous nous dites qu'il pourrait être début 2008 ou même après ?

M. MICHAL (SNARP).- Je pense que l'on pourrait être à même d'en rediscuter à la prochaine réunion du comité de suivi.

M. LE PRESIDENT.- Le comité de suivi a pas mal de choses sur le dos ! (*rires*) Il ne faut pas l'accabler !

Mme ASCIONE.- Avant le 16 ? (*rires*)

M. LE PRESIDENT.- Je ne suis pas en train d'éluder votre sujet qui est très important mais le comité de suivi a déjà deux choses que l'on vient de lui mettre sur le dos importantes aussi. Fixons-nous des calendriers réalistes. Il faudra qu'on ait une vraie discussion sur ce projet, qui est un projet tout à fait important mais calmement et en prenant le temps de le faire.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il est important que vous sachiez qu'en région parisienne, on a un certain nombre de demandes globalement, notamment essayer de remonter à certains endroits les cheminements des hélicoptères. Comme toujours, quand on change un détail quelque part, cela remet tout en cause.

Par ailleurs, mais ça dépend beaucoup de l'équipement des avions qui sont sur la plateforme, les moyens modernes de navigation permettent aussi des choses qu'on ne pouvait pas faire avant. L'un dans l'autre, il faut arriver à faire des progrès qui soient techniquement jouables.

Mme CIAVATTI (AVB).- Puisqu'on est dans la réorganisation ou l'amélioration de la circulation de Toussus pour l'avenir, est-ce que l'OIN a un impact ? Dans quelle mesure, rentre-t-il dans ces préparatifs ?

M. LE PRESIDENT.- L'OIN, l'Opération d'Intérêt National, c'est un peu une espèce de monstre, d'ailleurs vous le baptisez l'Oin...

On en est au concours d'idées et on va, avec beaucoup d'intérêt, découvrir ce qu'aura produit le concours d'idées et on va, avec beaucoup d'intérêt, écouter ce qu'en dira le jury que préside Jean-Martin FOLZ.

Il faut aussi se mettre d'accord sur la gouvernance, c'est en bonne voie, en ce qui concerne le fameux GIP.

L'aéroport de Toussus est un outil mais, on le voit bien, un outil avec ses conséquences. Je l'ai dit moi-même très fortement et je le redirai, la circulation aéronautique a des conséquences en terme de restriction d'urbanisation.

On ne fait pas n'importe quoi autour d'un aérodrome mais, d'un autre côté, cet aérodrome est très important parce qu'on voit bien qu'il peut contribuer à l'essor et au développement économique de la zone non pas en construisant Le Bourget mais en profitant des infrastructures actuelles en mieux les valorisant et mieux les utilisant.

C'est un équilibre et c'est un équilibre qui est compliqué. Sincèrement, c'est une discussion là aussi qu'il faut prendre le temps de mener. Mais on ne peut avoir cette discussion qu'une fois qu'on aura les prémices des idées autour du développement de l'OIN conférer le concours d'idées.

Quant à la zone aéronautique D, OIN ou pas, c'est un sujet. Ce n'est pas lié directement, je ne crois pas du tout.

Mme COLOMBEL (UAP).- J'ai deux questions. D'une part, je voudrais savoir à quel moment les transpondeurs seront obligatoires. Il me semblait qu'il allait y avoir une directive.

M. REVIRON (DAC Nord).- Espace de classe D. C'est à cela que cela sert.

Mme COLOMBEL (UAP).- D'autre part, je voulais exprimer mes regrets par rapport au comité de suivi et au comité permanent, la confusion qui existe entre les deux. A savoir que le comité permanent, ce que nous demandions, nous, est la transcription de la CCE en petit comité de travail et, actuellement, on voit que le comité de suivi de la charte a pris cette place alors qu'on sait très bien que la Charte n'a pas de légalité. Et c'est vraiment regrettable pour l'ensemble des représentants des riverains de Toussus.

M. LE PRESIDENT.- Il faudra qu'on regarde cela. J'avoue que je n'ai pas complètement compris le sens de l'intervention.

Il faut en tout cas que le comité de suivi exerce pleinement ses responsabilités. C'est vrai que ce sont de lourdes responsabilités. D'ailleurs, je rends hommage au Président du comité de suivi et à tous ceux qui veulent bien contribuer à son travail. Je viens de rappeler qu'il a

un calendrier chargé. On voit bien que, dans les mois qui viendront, ce calendrier continuera à être lourd. Le comité de suivi a une vraie responsabilité et, encore une fois, je remercie le Président de se consacrer à cette lourde tâche.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Mon collègue vice-Président de l'association, Philippe BERNARD, a rencontré M. ESPERON et d'autres personnes de la DGAC il y a une quinzaine de jours. Vous avez discuté de ce projet unique de tour de piste et, à sa demande, vous lui avez envoyé ce projet-là qui n'est en rien en tout cas ce que vous avez proposé maintenant.

Entre temps, c'est-à-dire depuis une dizaine de jours, vous avez encore changé le profil de ce tour de piste.

M. MICHAL (DAC Nord).- C'est moi qui ai transmis ce document à la demande de M. ESPERON. C'est celui que j'ai présenté à votre représentant. Il n'est pas dessiné pareil mais, si vous regardez bien, il décrit exactement la même chose. Je peux vous l'expliquer, vous prenez rendez-vous, vous venez, je vous l'explique.

La seule chose qui diffère puisque, entre temps, nous avons travaillé, c'est que d'une part vous constaterez que l'altération de route sur la piste Sud est représentée alors qu'elle ne l'était pas, et c'est une demande de votre représentant.

Sur le dessin que vous avez, le décollage de la piste Sud se poursuit dans l'axe et c'est hélicoptère qui altère à gauche. Si j'ai modifié conformément à ce que vous avez vu, c'est à la demande de votre représentant et pas de gaieté de coeur parce que le schéma que vous avez là est beaucoup plus facile à gérer du point de vue circulation aérienne parce qu'il y a une réelle séparation stratégique entre les décollages des deux pistes et les hélicoptères.

M. MAUDUIT (ACCMH).- C'est très difficile à lire.

M. MICHAL (SNARP).- C'est un document de travail. Je vous invite à reprendre contact avec moi, on peut en discuter.

L'autre différence qui existe c'est que les deux zones de régulation n'apparaissent pas puisque c'était un premier tracé. On en a discuté ensuite avec l'équipe de contrôle et il apparaissait nécessaire de représenter ces zones de régulation même si, dans l'esprit des utilisateurs aéronautiques qu'ils soient usagers pilotes ou contrôleurs, elles étaient évidentes.

Je vous invite à prendre rendez-vous.

M. MAUDUIT (ACCMH).- Je voulais simplement dire que le tour de piste ne va pas jusqu'à Magny village.

M. LE PRESIDENT.- Je propose que ce soit réexpliqué, que vous ayez un nouveau rendez-vous. En tout état de cause, la proposition est très claire et intéressante. C'est ce qu'on disait plus haut.

M. LEPREVOST (Pdt comité suivi).- J'invite à titre personnel ceux qui voudraient se rendre compte visuellement de ce qu'est un tour de piste, à prendre contact avec moi et je leur ferai faire un tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- Voilà enfin une vraie proposition !
(*rires*)

7 – Préparation du nouveau PEB (DAC Nord)

M. RIOU (DAC Nord).- Je vais vous repasser très vite les slides que vous avez déjà vus concernant le PEB. Sa définition, son objectif, révision ou élaboration. On avait vu cela lors de la dernière réunion. C'est juste une petite révision de bachotage.

Le champ d'application du PEB : les textes n'ont pas changé, il n'y a pas lieu de les redire. De toute façon, le document sera joint au procès-verbal.

Par contre, on va s'arrêter un peu sur l'indice de gêne. Vous savez que le but principal, hormis la mise à jour et on s'aperçoit que la

mise à jour est un point important puisqu'on parle de changer certaines trajectoires principalement le tour de piste, était de passer à l'indice Lden à la place de l'indice psophonique. Je vous en avais parlé déjà l'année dernière.

M. LOLLIOZ (Maire de Magny).- Pourquoi mettez-vous 22 heures alors que c'est 22 heures 30 ?

M. RIOU (DAC Nord).- Au terme du Code de l'urbanisme, c'est bien 22 heures.

La zone nuit de la méthodologie de modélisation du Plan d'Exposition au Bruit, c'est décrit au Code de l'urbanisme et c'est 22 heures. On va revenir en arrière alors puisque c'est un sujet qui a l'air de vous intéresser.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il faut bien faire la distinction entre les règles d'utilisation d'un aérodrome, ce qu'on appellerait maintenant un arrêté de restriction de l'exploitation, et les règles générales qui s'appliquent partout dans le monde entier sur ce type d'indice.

Un aérodrome qui fonctionne H 24 a quand même cet indice-là, surtout eux puisque c'est là où c'est important de compter pour plus fort les vols de nuit.

Quand vous avez des vols entre 0 et 5 heures, c'est normal de les pénaliser fortement.

M. RIOU (DAC Nord).- La principale modification, hormis l'indice lui-même qui n'est pas conçu de la même façon, c'est d'avoir introduit une période soirée entre 18 et 22 heures puisque, précédemment, nous n'avions que deux périodes : la période jour de 6 heures à 22 heures et la période nuit de 22 heures à 6 heures.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je voudrais dire aussi aux élus que l'un des intérêts, et c'est pour cela qu'au fil du temps on a eu de fortes pressions notamment venant des élus pour changer d'indice, c'est

que cet indice-là est très proche de ceux que vous utilisez pour les indices routiers, les bruits en façade, etc. pour les cartes stratégiques du bruit et autres. On est dans le même monde. Cela vous permet, quand vous voyez un chiffre, d'avoir des points de repère. En gros, les limites c'est autour de 53 décibels en façade par exemple pour les bruits urbains.

M. RIOU (DAC Nord).- En fait, en période soirée, un mouvement d'avion sera compté dans la modélisation du PEB comme 3.16 mouvements d'avions. Je vous avais dit que c'est parce qu'on augmentait de 5 décibels et que c'était le cosinus de tout un tas de calculs dont je vous ferai grâce. Un mouvement nuit sera égal à 10 mouvements jour dans la modélisation. C'est parce que c'est 10 décibels pour les mêmes raisons.

On retrouve toujours nos quatre zones de bruit : la zone A dont l'indice extérieur – la petite courbe rouge – est égal à l'indice Lden 70. Puis la zone B de bruit fort dont l'indice sera à choisir entre les valeurs Lden 65 à 62. Elle ira de la limite extérieure de la zone A jusqu'à une de ces valeurs. Puis, la zone C de bruit modéré qui sera de la limite extérieure de la zone B qui aura été choisie jusqu'à une de ces valeurs qui aura été choisie (Lden 57 à 55). Ce sera à choisir lors de la première Commission Consultative de l'Environnement qui traitera de ce sujet donc du choix des valeurs dans le cadre de l'avant projet de PEB, avant-projet qu'on vous aura soumis.

Enfin, une zone D, dite de bruit faible dont l'indice de valeur est Lden 50, qui a la particularité d'être facultative sur ce type d'aérodrome. Elle est obligatoire sur les aérodromes dits Acusés, les 10 plus grosses plateformes de France.

M. REVIRON (DAC Nord).- D'une manière générale, au début d'une opération comme cela, tout le monde dit : « oh la la, la zone D, non, cela va inquiéter les habitants. »

J'insiste toujours pour qu'on étudie cela. Je pense que, même du point de vue des élus, assez souvent c'est une bonne chose.

Cela n'interdit pas du tout de construire, simplement cela permet aux gens de prendre conscience qu'ils sont dans une zone dans

laquelle il y a des bruits d'avion. Qu'après ils n'aient pas le sentiment d'être trompés, de ne pas avoir été prévenus etc.

Cela aussi un avantage dans certains cas : cela permet d'élargir le nombre de communes concernées par le Plan d'Exposition au Bruit.

Vous savez que, pour siéger dans une CCE, il faut être impliqué dans le Plan d'Exposition au Bruit. Il faut regarder le détail mais j'imagine que, si on ne fait pas attention, il y a un certain nombre de communes qui sont représentées ici et qui ne se retrouveraient pas forcément dans la zone C.

Il peut y avoir un intérêt majeur, parce qu'un PEB finalement cela ne va pas loin, globalement pour la représentativité de cette assemblée à ce que les zones soient assez larges. Cela peut paraître idiot mais, pour des raisons purement administratives, il peut être intéressant de prendre une zone D,

Je vais vous donner l'exemple du PEB de l'héliport qu'on vient de sortir. Tout le monde disait : « la zone D, est-ce vraiment utile ? » et finalement il y a une zone D. A Melun, même chose, il y a une zone D alors qu'au début, vraiment personne n'en voulait !

Cela a quand même au minimum une valeur d'information des riverains. Cela permet d'avoir une certaine transparence, qu'on ne puisse pas nous dire qu'on n'a pas fourni une information qui était en notre possession.

M. LE PRESIDENT.- On saura s'en souvenir.

M. RIOU (DAC Nord).- Autre astuce : si on prévoit dans la procédure l'examen de la zone D dès le départ et qu'in fine on ne la retient pas, cela n'a aucune conséquence. Le Préfet, au moment de signer l'arrêté, cela n'a aucune conséquence.

Inversement, si on n'a pas prévu la zone D et qu'à l'issue de l'enquête publique, il ressort que finalement il y a besoin de cette zone D, c'est une demande, il faut reprendre la procédure à l'endroit où on n'avait pas consulté avec la zone D, donc refaire la 1^{ère} CCE, la consultation des communes et la 2^{ème} CCE.

Je vous rappelle rapidement la procédure de révision :

La mise à l'étude initiée par le Préfet : c'est fait, c'était une demande officielle.

Relevé des trajectoires concernées par le PEB : vous avez vu que, lors de l'explication précédente donnée par M. MICHAL du SNARP, c'est un vrai problème. Il faut qu'on ait non seulement les trajectoires actuelles mais aussi les trajectoires à court, moyen et long termes, grosso modo à 5 ans, 10 ans, 15 ans.

Ensuite le relevé des mouvements de l'année n-1 : c'est nouveau, je ne vous l'avais pas présenté la dernière fois. Avec les cartes stratégiques de bruit, on part sur la base de l'année n-1. C'est intéressant de savoir d'où l'on part pour pouvoir proposer des hypothèses de développement de la plate-forme. Que le développement soit positif ou négatif, là n'est pas mon propos mais il faut savoir d'où l'on part. Là, on est à n-1. Vous allez vous apercevoir que, maintenant, on est presque à n-2 puisque n-1 pour nous c'était l'année 2005 puisque c'est une étude qu'on a initiée dans le 2^{ème} semestre de l'année 2006 et on n'avait pas les chiffres 2006.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).-Le relevé des mouvements, c'est le chevelu ?

M. RIOU (DAC Nord).- Le relevé des mouvements c'est un tableau où, par trajectoire, on indique, sur une journée caractéristique de l'année...

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est par trajectoire par simplification. Par procédure. C'est bien expliqué après.

M. RIOU (DAC Nord).- Nous en sommes à cette partie : la réalisation d'une étude sur la base du trafic réel n-1.

Je vais vous présenter cette étude. Une fois qu'on est à peu près tous d'accord sur cette étude, c'est-à-dire tous les services concernés et qu'on vous l'a présentée, mais cette étude est tout à fait informelle, on aura la formulation des hypothèses de trafic aux horizons

court, moyen et long terme. On a demandé au gestionnaire de la plateforme de nous dire quelle est sa vision de l'avenir.

Cette vision de l'avenir, on la répartira en mouvements jour, soir et nuit pour chacune des trajectoires et pour chacun des types d'avion.

Cela va donner un avant-projet de PEB avec le tracé des courbes. Cela va donner le document que vous avez vu précédemment, un document un peu comme ceci mais sur un fond de carte. Celui-là est tout à fait imaginaire.

Ce sera la première consultation de la CCE, consultation formelle sur la valeur d'indice L_{den} à retenir pour les courbes B et C et une consultation informelle sur une éventuelle zone D.

Ensuite, la décision de réviser le PEB sera prise par le Préfet et il y aura l'établissement du projet de PEB – ce ne sera plus un avant-projet – sur la base des valeurs fixées par le Préfet.

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

A l'issue de cette première procédure consultative, il y aura une deuxième consultation de la CCE dans laquelle on présentera les avis des communes et EPCI et on prendra l'avis de la totalité de la CCE sur le projet de PEB.

Puis, on rentrera dans la phase d'enquête publique et in fine l'approbation par un arrêté préfectoral. La procédure de publication et annexion aux documents d'urbanisme.

Enfin, et c'est nouveau dans cette procédure, il y aura un examen quinquennal par la CCE de la pertinence des hypothèses. Tous les cinq ans, on vous présentera une étude de ce que donne le trafic réel. Vous voyez l'intérêt du trafic réel à l'année n-1, c'est qu'on pourra comparer.

On a fait une modélisation sur le trafic réel de l'année n-1. C'est l'année 2005 puisqu'on a commencé à travailler dès la rentrée des vacances 2006.

Voilà ce que donne une ébauche...

M. REVIRON (DAC Nord).- Sur les circuits actuels.

M. RIOU (DAC Nord).- ... sur la base des circuits, bien sûr, qui étaient en vigueur en 2005.

Vous voyez toujours les deux petites zones A à l'intérieur de la piste pratiquement, elles contiennent la piste. Puis les différentes valeurs de zone B, les différentes valeurs de la zone C et enfin la zone D.

Les aéronefs pour lesquels le bruit est modélisé dans cette étude sont :

- Les monomoteurs à pistons qui sont répartis en deux types : hélice à pas fixe (GASEPF) et hélice à pas variable (GASEPV), et également le Cessna 172 et le PA 28 qui sont également modélisés dans le logiciel INM. Tous les Cessna 172 et PA 28 ont été modélisés en tant que tels. Tous ceux qui ne se retrouvent pas dans ces deux aéronefs qui font partie du logiciel INM ont été modélisés dans une partie qui est variable du logiciel qui sont les avions à pas fixe et les avions à pas variable. On peut varier la puissance moteur et la masse.

- Les bimoteurs : 3 avions à pistons sont modélisés. On a réparti les avions qui se rapprochaient le plus de ces trois avions.

- Les turbopropulseurs sont tous regroupés sous un seul modèle : le Beech 1900.

- Les turboréacteurs sont regroupés sous un seul modèle : le Cessna 500.

- Les hélicoptères : on disposait de 7 modèles : le R22, le Hughes 500D, l'Augusta A-109, le Bell 206, l'Ecureuil, le Dauphin et le Puma.

La répartition des mouvements sur les trajectoires :

Je vais vous présenter plusieurs trajectoires pour que vous les visualisiez : les trajectoires tour de piste, les trajectoires face à l'Est avec les approches en vert et les départs en bleu, les trajectoires face à l'Ouest toujours avec les approches en vert et les départs en bleu.

Il a fallu répartir les mouvements d'une journée qui est dite « journée caractéristique ». Il a fallu trouver une journée qui correspondait à peu près à une journée moyenne. Cela fait 100.000

mouvements. Cela fait 80.000 strips. On en a dépiauté une bonne dizaine de mille à la main, cela nous a pris une bonne journée, on ne pouvait pas passer les 100.000 mouvements et refaire un tableau avec les 100.000 mouvements.

On a pris 8 journées représentatives : week-end été les 2 avril et 28 mai 2005. Une journée, c'est face à l'Est, l'autre journée, c'est face à l'Ouest car il faut que ce soit caractéristique. Semaine été : les 22 avril et 19 mai 2005. Week-end hiver : 20 mars et 5 novembre 2005. On a pris des week-ends très chargés pour avoir la répartition sur les trajectoires. Semaine hiver : 17 mars et 22 novembre 2005.

Le tout sur 103.203 mouvements, et là vous remarquerez que, contrairement à la dernière fois, nous sommes en accord avec et le SNARP et Aéroports de Paris puisque la dernière fois on avait un petit problème de ce côté-là.

On a 103.203 mouvements pour l'année 2005 dont 91.149 mouvements avions (tours de piste compris) et 12.054 mouvements hélicoptères.

La répartition moyenne annuelle du sens d'utilisation des pistes s'est avérée être 64 % au QFU 25 et 36 % au QFU 07.

En ce qui concerne la répartition du trafic, c'est ce que j'entendais en début de séance, on parlait de l'ancien décompte ou nouveau décompte, on ne va pas refaire le monde. Maintenant, la répartition du trafic pour les trajectoires « tours de piste » par type d'appareil : un mouvement TGO est, en moyenne annuelle, équivalent à 1 circuit et 2 touch & go. Donc un TGO génère 3 mouvements. Et ce en moyenne annuelle.

Vous verrez, dans les tableaux suivants, que cette notion est exprimée.

Vous voyez les tours de piste. Comme vous aurez ce document, vous pouvez retrouver la référence du tour de piste s'il tourne dans un sens ou dans l'autre. En fait TGO signifie que c'est un mouvement tour de piste. 25L, c'est parce que c'est un tour de piste qui se fait sur la 25L et qui tourne en atterrissage en 25. Si vous lisez 25R, c'est qu'il est sur l'autre côté. Tout est bien écrit comme cela.

Comment se lisent les tableaux ?

Vous voyez bien les monomoteurs légers à pas fixe type PA 28. Il y en a eu 6.284 dont 79 % jour, 20 % soir et 1 % nuit. Cela donne cette répartition sur chaque tour de piste et, à la fin, on trouve 1.035 tours de piste. Comme je vous l'ai dit, 1.035 mouvements en tours de piste, cela équivaut à 3.102 mouvements réels puisqu'on a un décollage initial, un atterrissage et un touch & go qui est un mouvement à lui tout seul dans le logiciel. Le logiciel ne compte pas comme deux mouvements le touch & go, c'est un tout puisque l'avion ne s'arrête pas.

Mme CIAVATTI (AVB).- Les réacteurs disparaissent là ?

M. REVIRON (DAC Nord).- Non, tous les types d'avions sont pris.

J'ai une question à poser : le résultat de tout cela, est-ce qu'on est à 1/365^{ème} du trafic annuel ou est-ce que le système actuel nous permet d'avoir une journée caractéristique ?

M. RIOU (DAC Nord).- Avant, on était à 1/365^{ème} de l'année, c'était une obligation. Depuis, une nouvelle directive interne à la DGAC, s'apercevant que cette obligation rendait l'expression des PEB beaucoup plus restreinte qu'elle ne l'était dans l'indice psophique avant où cette notion n'existait pas, on avait des PEB beaucoup plus petits...

M. REVIRON (DAC Nord).- Pour essayer de me faire comprendre, quand vous avez un gros terrain comme Orly ou Roissy, les jours sont différents mais on reste dans le même type de trafic. Quand vous êtes sur un terrain utilisé fortement par l'aviation légère, vous pouvez avoir une utilisation le week-end beaucoup plus forte. Vu des riverains, la gêne est liée à ces jours de pointe.

Si on prenait simplement la moyenne journalière arithmétique sur l'année, on arrivait à des trafic très petits qui faisaient des Plans d'Exposition au Bruit qui sortaient à peine des limites de l'aérodrome, donc qui n'avaient aucun intérêt, il aurait bien mieux valu garder les anciens PEB.

Nous-mêmes nous sommes battus pour faire valoir la notion de journée caractéristique comme on avait autrefois, et cela a été repris, qui permet d'être plus proche de la gêne que pourraient subir les riverains qui construiraient en dessous. C'est l'explication.

M. RIOU (DAC Nord).- Je vous présente le tableau initial, grand public. Après il y a le tableau qui est au format demandé par le logiciel INM et qui est rigoureusement pareil quantitativement mais il est différent dans sa présentation. Je pourrai vous redonner la précision.

On a retiré tous les jours où il n'y avait pas de mouvement ou des mouvements intérieurs à 10 % de la journée moyenne, et ce par type d'avion parce que, pour les vols IFR cela ne change pas grand-chose, il faut vraiment qu'il y ait de la neige pour qu'ils ne puissent pas voler.

M. REVIRON (DAC Nord).- Si vous le permettez, je pense que cela vaudrait la peine qu'on informe la CCE de ce qui a été effectivement fait pour choisir un trafic caractéristique, que vraiment tout le monde ici sache comment on en est arrivé là. Parce que la moyenne annuelle, tout le monde comprend, mais dès qu'on dit : « cela ne va pas, on va chercher une journée caractéristique », il faut qu'on soit très clair, très transparent sur la méthode qui permet de retenir tel trafic.

M. RIOU (DAC Nord).- Comme je vous l'ai dit, on a repris le trafic de ces 8 journées qu'on a mouliné en une seule journée moyenne de ces jours-là, ce qui va donner la répartition des avions sur les trajectoires. Cela à l'intérêt que, si on veut faire 2006 maintenant, on reprend la même répartition, il n'y a pas lieu qu'elle soit d'une année sur l'autre excessivement différente, et on peut très vite refaire une étude sur la base de chiffres globaux différents avec une répartition identique. Comme cela, on voit bien la différence.

Et tout l'intérêt de cette méthode, c'est qu'également si on modifie les tours de piste, on va pouvoir modifier les tours de piste à répartition égale. On verra bien, sur le dessin, la différence que va amener la modification des tours de piste. Sinon, si on part avec des

chiffres et des répartitions différentes, on ne voit plus les différences. Ce sera une autre étude mais qui ne sera pas comparable à la première.

M. REVIRON (DAC Nord).- Ce qui a été fait, c'est la moyenne des huit jours qui sont là et qui sont des jours de pointe.

M. RIOU (DAC Nord).- La répartition moyenne de ces jours a été prise sur la base de 103.203 mouvements.

Dans le document final qui est très épais, c'est un vrai classeur, il y a tous les tableaux, la progression, mais je ne pouvais pas vous mettre cela sur un Powerpoint sauf à vous ennuyer.

Ensuite, on a la répartition face à l'Est. C'est un document que vous allez avoir. Et puis face à l'Ouest.

OVF HP, ce sont les hélicoptères. On ne les voyait pas en tours de piste mais, à partir d'ici, quand vous voyez OVF HP, c'est le circuit hélicoptères.

On en est là de l'étude. Comme vous avez pu le voir, le but suivant est de passer à l'étude à court, moyen et long termes. Pour cela, il faut qu'on ait achevé cette opération des trajectoires. Pour avoir les trajectoires à court, moyen et long termes, encore faut-il les avoir arrêtées suffisamment définitivement.

Je vous rappelle les effets sur l'urbanisme. C'est dans le document, vous les aurez. Dans les zones A, B, C : utilisation des sols réglementée dans l'intérêt même des populations. Les types de constructions autorisées, interdites...

M. LE VOT (CASQY).- Le dernier point : l'information lors des transactions. Concrètement, cela veut dire qu'on produit un document établi par qui au moment de la signature de l'acte notarié... c'est cela que cela veut dire ? Comme on fait pour les termites ?

M. RIOU (DAC Nord).- A la signature de l'acte notarié, il faut que le notaire le précise. C'est une obligation donc il le fera systématiquement, lorsque c'est pour une transaction de vente. Par contre, il faut que ce soit écrit dans l'acte de location.

M. REVIRON (DAC Nord).- C'est comme le plomb, les termites, etc.

Mme CIAVATTI (AVB).- S'il y a création d'une zone D, le notaire le dira aussi ?

M. RIOU (DAC Nord).- Tout à fait !

Que les personnes soient acheteuses ou locataires, elles seront informées qu'elles sont dans la zone D, dans la zone B ou dans la zone C.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il m'a semblé entendre quelqu'un dire « c'est une décote ». Pas sûr !

Personnellement, j'ai été parmi les tout premiers, jeune ingénieur stagiaire, à travailler à Roissy. Le premier bâtiment qui a été construit à Roissy, je peux vous assurer qu'on voyait la Tour Eiffel en direct. Quoi qu'en dise le Maire de Gonesse, à part le petit bourg central, vraiment il n'y avait rien avant Sarcelles. On allait jusqu'à Sarcelles, avec que du vert.

A l'époque, Aéroports de Paris avait acheté son terrain à 4 Francs le m² : 1 F pour le propriétaire du terrain et 3 F pour l'exploitant agricole. Les prix terrains agricoles très classiques. Actuellement, autant vous dire qu'on a largement dépassé les 100 € le m² pour les mêmes terrains. Très franchement, je rêverais de mettre des aéroports à la campagne. J'ai eu l'occasion d'essayer ou en tout cas d'y participer, malheureusement la ville est venue à l'aéroport. Et si j'en crois certaines choses que j'entends à propos du Schéma Directeur d'Ile-de-France, je crains qu'on mette des logements encore plus près de Roissy.

Tout cela pour dire que je ne suis pas du tout convaincu, à l'expérience, au-delà des craintes qu'on peut avoir, que la présence d'un équipement public tel que celui-là ait en réalité un effet de décote. Tout ce qu'on a pu mesurer jusqu'à présent, c'était ou neutre ou, au contraire, positif.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- Monsieur le Directeur, je peux vous dire que des ventes ont été annulées sur ma commune à cause de cela.

M. REVIRON (DAC Nord).- Cela arrive, bien sûr ! J'ai vu des gens qui se précipitaient pour vendre des terrains à perte. Quand il y a eu une rumeur ou un vague projet, mais c'était vraiment une esquisse, de 3^{ème} aéroport, j'ai vu des agriculteurs qui vendaient leurs exploitations qui ont été rachetées par les anciens agriculteurs de Roissy qui, eux, savaient qu'ils avaient fait une très bonne opération.

On ne peut pas éviter que les gens aient peur et aient de mauvaise réaction. La réalité sur le long terme, au-delà de l'événementiel, c'est que l'impact en terme de prix n'est pas...

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Si, vous avez une obligation de vous mettre en conformité, le jour où vous vendez la maison.

M. REVIRON (DAC Nord).- Non, la zone D, c'est une simple information.

M. PANNETIER (Maire Châteaufort).- Je parle dans les autres zones.

M. REVIRON (DAC Nord).- Ce qui est construit est construit. Il n'y a aucune obligation.

La zone qui, réellement, la plupart du temps, joue, c'est la zone C. Dans la zone C, il est demandé qu'il n'y ait pas de densification sensible en raisonnant en terme d'habitants, pas en surface.

Sur l'ancienne réglementation, c'était en surface. Maintenant, ce qui importe, c'est le nombre d'habitants. Vous savez très bien que la surface moyenne par habitant a tendance à augmenter au fil du temps. Cela n'empêche pas du tout des opérations immobilières dès lors que ça se passe dans des conditions où on n'augmente pas le nombre de gens

qui sont a priori dans la zone de bruit. Il n'y a aucune obligation d'insonorisation de ces logements.

Par contre, les gens peuvent parfaitement le faire et, quand il y a un PGS mais c'est le cas sur les gros terrains, il y a une possibilité d'aide par l'Etat à l'insonorisation des logements dès lors qu'ils sont dans la zone C.

M. LOLLIOZ (Maire Magny).- « A l'intérieur de la zone D, la construction d'habitations fait l'objet d'une isolation phonique obligatoire ».

M. REVIRON (DAC Nord).- 30 décibels. Dès lors qu'il s'agit de construction nouvelle, les normes sont, de mémoire, 41 décibels. Franchement, on est en dessous de ce que doivent faire les gens de toute façon dès lors qu'il s'agit de construction neuve.

M. RIOU (DAC Nord).- L'isolation est uniquement pour les habitations en construction.

Mme CIAVATTI (AVB).- Je n'arrive pas à comprendre l'intérêt d'établir une zone D. Excusez-moi ! Pourquoi en fait-on une alors ?

M. LE PRESIDENT.- On fait une zone D puisque, au niveau de la construction, il y a quand même une obligation d'insonorisation un peu supérieure à la norme de base. Puis, cela a été dit tout à l'heure, c'est quand même une manière de sensibiliser et d'élargir la concertation ne serait-ce que par le biais des communes participantes à la Commission Consultative de l'Environnement. Enfin, déontologiquement, c'est un devoir de transparence, la zone D.

C'est vrai qu'elle fait peur parce elle est plus large et donc je reconnais moi-même, sur d'autres PEB que j'ai vécus ici ou là, que le premier réflexe est de l'enlever. C'est un mauvais réflexe. Il a été bon qu'on rappelle qu'au contraire...

M. REVIRON (DAC Nord).- Il est toujours temps de l'enlever à la fin !

M. LE PRESIDENT.- Il faut la garder en tout cas au niveau de l'enquête publique parce que c'est une information franche vis-à-vis de la population et des élus.

M. RIOU (DAC Nord).- Ces tableaux, vous les aviez déjà eus dans le précédent compte rendu. Cela intéresse surtout la DDE ou les services d'urbanisme.

Pour les constructions existantes, ce qui est autorisé ou pas, si on veut s'agrandir.

Enfin, le tableau des prescriptions pour les constructions neuves.

M. REVIRON (DAC Nord).- Il faudrait revenir à la carte qui résulte de l'application du modèle au trafic réel sur la base des procédures utilisées actuellement. Il est clair que, si la décision était prise de changer les procédures, il faudrait également refaire tous les calculs.

On voit que les zones en orange et en rouge, en pratique, dépassent très peu les pistes.

M. RIOU (DAC Nord).- Les rouges sont vraiment contenues dans la piste.

M. REVIRON (DAC Nord).- Les zones de restriction sont vraiment les zones C, les zones vertes. Cela ne va finalement pas très loin. On se rend compte que c'est quand même le minimum que d'essayer d'éviter que des personnes construisent dans les axes de pistes.

M. RIOU (DAC Nord).- Le choix de l'indice 55, 56 ou 57 est un intérêt.

M. LE PRESIDENT.- On verra le moment venu quel est le bon indice.

M. RIOU (DAC Nord).- On voit l'intérêt du choix.

M. LE PRESIDENT.- On voit que le choix n'est pas neutre quant au contour des zones évidemment, même si d'ailleurs il ne faut pas l'exagérer mais enfin il n'est pas neutre.

On voit que la zone D est une zone caractéristique, qui est assez importante mais qui a des conséquences limitées qu'on a dites mais qui, quand même, témoignent d'une vraie information.

La question qu'on peut se poser, c'est par rapport aux tours de piste. On voit que, finalement, le tour de piste n'a pas de conséquence ou très peu de conséquences en matière de PEB.

M. REVIRON (DAC Nord).- Pratiquement pas sur la zone C, un peu sur la zone D.

M. LE PRESIDENT.- Evidemment, on peut se demander... mais c'est la résultante des calculs utilisés par le logiciel et qui sont réglementaires. C'est tout à fait comme cela qu'on fait partout.

M. RIOU (DAC Nord).- C'est comme cela que sont faites les cartes stratégiques de bruit.

M. LE VOT (CASQY).- Sans vouloir allonger la réunion, là c'est un projet, on le prend comme tel...

M. RIOU (DAC Nord).- Non, c'est une étude.

M. LE VOT (CASQY).-... une étude qui tient compte des deux tours de pistes. Mais si on règle d'ici la fin de l'année, si j'ai bien entendu M. le Préfet, sur un seul tour de piste, on n'aura plus à discuter de cette étude-là mais d'une nouvelle.

M. RIOU (DAC Nord).- Tout à fait !

M. REVIRON (DAC Nord).- Oui mais qui aura simplement des différences essentiellement sur la partie jaune, très peu sur la partie verte.

M. LE PRESIDENT.- La réponse à votre question est très claire, elle est positive, elle est qu'effectivement cette carte devra être revue compte tenu du tour de piste unique.

Simplement on pressent, c'est ce qui vient de vous être dit, que cela aura peu de conséquences si ce n'est sur la zone D. Mais il est clair qu'il faudra s'adapter au tour de piste unique si le tour de piste unique est mis en œuvre.

Je pense que la séance d'aujourd'hui était une séance un peu de resensibilisation par rapport au PEB pour vous dire qu'effectivement on s'engage dans cette démarche dont il faudrait essayer de dire quel pourrait être le calendrier. Je pense que c'est tout à fait important. On revient peut-être à la fiche de procédure ?

M. LE VOT (CASQY).- Ce n'est pas un travail du comité de suivi, Monsieur le Préfet ?

M. LE PRESIDENT.- Non ! Déjà qu'il y a un certain nombre de vacances qui viennent d'être annulées ! (*rires*)

M. REVIRON (DAC Nord).- Mais pas non plus de comité permanent d'ailleurs. C'est vraiment de la CCE.

M. RIOU (DAC Nord).- On va revenir à la case « relevé des trajectoires concernées par le PEB » puisque, pour arriver à faire ces modélisations, il me faut ces fiches de trajectoires. Il faut qu'on sache dessiner les trajectoires et surtout les traduire dans le langage admis par le logiciel.

Il faut qu'on arrive, en travaillant avec le SNARP et avec la Délégation Régionale Ile-de-France, à tomber à ce que j'aie un quitus pour de nouvelles trajectoires. A partir de ce moment-là, on refait la répartition sur la base des chiffres de l'année qui seront connus. D'ici là, on peut penser que ce sera l'année 2007. Une fois qu'on a fait la répartition, il est assez rapide de faire une nouvelle modélisation sur la base de nouveaux chiffres. Le plus dur à obtenir était de faire la répartition et de connaître en 2007 quels ont été les jours off pour les avions.

M. REVIRON (DAC Nord).- Je crois avoir entendu qu'on imaginait faire une réunion de la CCE vers la rentrée. Monsieur RIOU, est-ce qu'on pourrait imaginer avoir, à titre d'illustration, pour l'instant c'est vraiment des pré-études, l'année 2006 dans la configuration que vous avez là, la configuration actuelle, et voir ce que cela donnerait dans le projet de configuration tel qu'il nous a été présenté aujourd'hui ?

M. RIOU (DAC Nord).- Oui, c'est faisable.

M. LE PRESIDENT.- C'est pas mal !

M. REVIRON (DAC Nord).- Pouvoir comparer les deux avec les chiffres de la même année, parce que vous n'êtes pas obligés de nous croire quand je vous dis, de par mon expérience, que cela ne va pas avoir beaucoup de changement sur les zones. Que vous ayez cet aspect-là.

On peut, à la limite, même vous faire des courbes en imaginant que l'on double le trafic. Il est clair qu'on ne va pas doubler le trafic mais que vous voyiez que cela n'augmente que de 3 décibels, que finalement en forme c'est très peu de chose.

M. RIOU (DAC Nord).- La typologie des aéronefs est beaucoup plus importante que le volume du trafic. Il faut augmenter énormément le trafic pour voir les courbes vraiment s'allonger, alors qu'il suffit de changer un avion, d'avoir un nouvel avion bruyant pour voir les courbes très nettement s'allonger.

M. LE PRESIDENT.- Je retiens la proposition de méthode qui me paraît excellente, c'est-à-dire qu'on puisse avoir cela lors de la prochaine commission. Maintenant qu'on est bien imprégné du sujet, on ira directement aux cartes et au zonage.

M. REVIRON (DAC Nord).- Se mettre sur un plan IGN aussi récent que possible.

M. LE PRESIDENT.- Je voudrais que les Maires se rendent compte de ce que ça donne dans les deux hypothèses. Cela me paraît une excellente méthode.

M. REVIRON (DAC Nord).- Les Maires ont un oeil d'aigle, ils voient tout de suite le petit bout de terrain de 50 m.

M. LE PRESIDENT.- On fera des plans qui seront les plus lisibles possibles pour que vous puissiez nous dire votre sentiment.

Je souhaite vraiment qu'on s'engage dans cette procédure de PEB, chacun ayant bien compris tous les tenants, les aboutissants et les enjeux pour sa commune.

Mais je redis qu'il va falloir le faire. C'est tout à fait obligatoire que de mettre à jour notre Plan d'Exposition au Bruit.

On a presque épuisé l'ordre du jour, on a épuisé les participants, cela c'est sûr. Il y avait les questions diverses. Est-ce qu'il y en a ?

Pas de questions diverses ? (*il n'y en a pas*)

On a eu une réunion riche. Je rappelle brièvement :

- La question des restrictions de circulation pour les avions non équipés,
- La question du tour de piste unique,
- La question du PEB,

Sachant que ce qui est à l'ordre du jour de la commission de suivi, ce sont les deux premiers sujets.

Je fixe comme horizon, si je puis me permettre cette expression quasi aéronautique, le Centenaire de l'aérodrome. J'aimerais qu'au moment du Centenaire, on puisse se dire qu'on débouche effectivement sur des choses concrètes, et je crois que c'est la demande unanime des uns et des autres.

J'espère que vous avez perçu de la part de l'Administration le souhait de bouger correspondant à votre volonté pour les usagers de marquer des signes de bonne volonté et même de faire et, pour les autres, que l'aérodrome de Toussus s'adapte à son environnement.

Vraiment, je remercie la Direction de l'Aviation civile, je remercie le Directeur de l'Aviation Civile Nord de sa présence et j'espère qu'il reviendra avec M. ESPERON et ses collaborateurs. Grâce à lui, on avance bien.

Je vous donne rendez-vous à une date encore indéterminée mais qui sera rapprochée à la rentrée prochaine dans la même formation. Vous avez compris que j'aime bien qu'on avance et j'aimerais bien que la Commission Consultative se réunisse un peu plus souvent parce qu'à force de se voir à intervalles trop éloignés, on est obligé d'abord de se remettre dans la pédagogie, ce qui est toujours sympathique mais prend du temps, et puis surtout on donne le sentiment aux uns et aux autres que cela n'avance pas.

Entre temps, il y a le gros travail du comité de suivi. Je renouvelle de tout cœur mes remerciements au Président parce que c'est un sacré boulot que de concilier tous les points de vue et je rends hommage à ce travail. Et je remercie tous ceux qui vont participer aux réunions qu'il va prochainement organiser.

Merci de votre attention et à très bientôt donc !

(La séance est levée à 18 heures 20)

OOO