

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



Lundi 27 octobre 2008

Ordre du jour

Introduction de M. le Secrétaire Général.....	3
Bilan de l'activité de l'aérodrome	4
Bilan des contrôles.....	15
Présentation du projet de dispositif circulation aérienne pour les départs, arrivées et tours de piste des avions de l'aérodrome	22
Bilan du comité de suivi de la chartre de l'aérodrome.....	41
Points divers.....	73

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

Mme LEHEILLEIX-ZYNK (Préfecture).- M. le Secrétaire Général vous prie de l'excuser, il a un léger contretemps mais il va nous rejoindre dès que possible.

Je voudrais accueillir les nouveaux membres de la CCE puisque nous avons renouvelé pour partie le collège des collectivités territoriales. Je vous informe qu'en janvier 2009 nous referons une modification de l'arrêté portant composition de la CCE de Toussus-le-Noble dans la mesure où les mandats de certains membres, notamment des associations, arrivent à échéance.

Nous allons donc présenter les représentants des collectivités territoriales qui sont :

. M. Jean-Loup Rottembourg des Loges-en-Josas, représenté par Mme Monroux.

. M. Georges Dutruc-Rosset pour Buc.

. M. Christophe Bollengier pour Toussus-le-Noble.

. Mme Christine Le Du pour Jouy-en-Josas (absente)

. M. Noël Nicolas pour Chateaufort.

. M. Patrice Gilbon pour Villiers-le-Bâcle qui est remplacé par M. Coyette.

. M. Guillaume Kasperski pour Saclay (absent)

(arrivée de M. le Secrétaire Général)

M. LE PRESIDENT.- Bonjour Mesdames et Messieurs. Avons-nous le quorum ?... Oui, de toute façon à voir le nombre de présents dans la salle, nous n'avons pas de raison d'en douter.

Je vous propose de passer directement à la présentation de l'activité de l'aérodrome par Aéroports de Paris.

.../...

Bilan de l'activité de l'aérodrome

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Ce sont les statistiques sur les années 2006 et 2007 et nous avons souhaité aussi vous donner des informations sur 2007 et 2008.

Si on regarde 2006 et 2007, on constate qu'il y a eu une croissance de 3,6 % du trafic. C'est à peu près les chiffres que nous avons dans les années passées.

Si on regarde 2007 et 2008, sur les 9 premiers mois, nous avons une croissance de 14 %. Un phénomène s'est passé qui est difficilement explicable mais on pourra regarder cela dans le détail.

Il y a toutefois une explication qui peut être donnée, je me tourne vers Cyrille Michal de la Navigation aérienne : en auto information lorsqu'il n'y avait pas de contrôleur, peut-être que le décompte était plus approximatif, ce qui pourrait expliquer ce décalage.

M. MICHAL (DGAC-SNA).- C'est possible, même si l'ordre de grandeur paraît important. Il y a assez peu de journées d'auto-information et à des endroits où il y avait peu de trafic.

M. NUTKOWICZ.- Si on regarde les variations au niveau 2007-2008, on voit que les hélicoptères (10,1 %) ont crû moins vite que l'ensemble des autres aéronefs.

Le trafic VFR a augmenté de 14,8 %, ce qui est normal sur Toussus-le-Noble.

M. NICOLAS (Châteaufort).- L'année précédente, c'était 11,4 % pour le trafic hélicoptères.

M. NUTKOWICZ.- Oui, il y a une légère décroissance.

Un point à noter, ce sont les vols non basés qui ont augmenté de 28 %. Ils sont passés de 10.690 mouvements à 13.678 mouvements.

Je vous propose maintenant de regarder le trafic mois par mois, page 3. On constate qu'il y a certains mois qui sont vraiment en forte croissance : février, mai et juillet. En essayant de comprendre, on a une météo qui a été favorable et d'autre part l'arrivée d'une société d'école sur Toussus-le-Noble, ce qui entraîné une croissance de l'apprentissage. Il y a un autre élément à prendre en compte, les vols

s'étaient plus dans la semaine. La demande s'est accrue pour voler en semaine.

On a regardé également s'il y avait le même phénomène dans les aérodromes aux alentours. Les aérodromes autour ont eu aussi cette croissance certains mois, de la même manière. C'est difficile de dire qu'il y a eu un transfert du côté de Toussus. Ce n'est pas très évident.

Voilà les constats que l'on peut faire.

Ensuite, si on regarde les courbes, l'évolution de 2007 à 2008, on constate également que le trafic de l'année 2007 a eu un moment de creux. Au mois de mai, il y a eu une décroissance et la différence reste toujours permanente.

Si l'on considère le trafic hélicoptère de la plate-forme : le trafic est beaucoup plus régulier. Il a commencé plus bas en 2008, ensuite il remonte plus vite en été, puis les courbes se ressemblent beaucoup avec une légère croissance qui explique les 10 %.

Je laisse de côté le trafic ULM.

Voilà globalement ce qui s'est passé, donc un constat d'une croissance du trafic qui a commencé au cours des neuf premiers mois assez significative.

M. LE PRESIDENT.- On ne sait pas en dire plus sur cette croissance ? C'est intéressant d'observer l'activité mais c'est encore plus intéressant de savoir la commenter ou l'interpréter. Qui a des éléments là-dessus ? Du côté des usagers, est-ce qu'il y a des commentaires ou des informations ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Il y a de nouvelles écoles, ce n'est un secret pour personne. Il y a de nouvelles écoles de pilotage qui développent une activité de formation.

M. LE PRESIDENT.- Vous pouvez nous dire un mot de ces écoles ? Vous les connaissez ?

Mme ASCIONE (ACOP).- On les connaît. Elles sont recensées dans les éléments du trafic et elles participent aussi au développement de l'aviation de Toussus-le-Noble de façon tout à fait acceptable, me semble-t-il, parce que l'augmentation de 10 %, Monsieur Nicolas, ce n'est pas une augmentation de 20 % cumulée avec les années précédentes.

M. NICOLAS (Chateaufort).- 11 % d'augmentation de trafic hélicoptère sur l'année 2007 et ensuite 10 % à nouveau sur 2007- 2008, cela ne fait pas 10 %.

M. TRIMAILLE (Aéro Entreprise).- Il faudrait faire la relation entre les statistiques et la météo. Il peut y avoir une mauvaise année météo qui fait que le trafic a été très bas.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce que c'est que ces nouvelles écoles qui ouvrent ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Ce sont des écoles qui existent depuis trois ou quatre ans et qui prennent un essor particulier peut-être en ce moment, je ne sais pas.

M. LE PRESIDENT.- Ce sont des écoles qui ont ouvert il y a trois ou quatre ans. Elles venaient d'ailleurs ou elles se sont créées ex nihilo ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Ce sont des créations.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- J'aurais aimé que ce soit plutôt les gestionnaires de la plate-forme que les représentants d'usagers qui répondent à cette question. Ils devraient être en mesure de nous apporter des éléments précis sur ce qui se passe sur la plate-forme plutôt qu'une représentante d'usagers dont l'objectivité, pour moi, porte à caution. Est-ce qu'un représentant de la plate-forme est capable d'expliquer...

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris) .- Monsieur, on n'est pas capable d'expliquer, c'est un constat. Les informations nous viennent de la SNA, on les reprend, on en discute, on essaie de trouver une explication. Les explications que j'ai trouvées et que je vous ai proposées sont liées d'une part au fait qu'il y a eu d'autres écoles qui sont venues s'installer et d'autre part à des facteurs de températures, d'intempéries et de climat. Mais pour le moment, je n'ai pas d'autre information à vous donner sinon à vous dire n'importe quoi.

M. LE PRESIDENT.- Aéroports de Paris perçoit une redevance, on sait un peu ce qui se passe, je suppose ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Ce n'est pas une redevance au vol, c'est plutôt global. On ne rentre pas dans le détail des vols. Un accord est passé avec des sociétés, à part quelques-unes, mais généralement ce n'est pas un paiement au vol, c'est un forfait à l'année. On ne rentre pas dans le détail de la croissance des vols.

M. LE PRESIDENT.- C'est un peu dommage qu'on n'ait pas des éléments plus qualitatifs. Je demande que vous puissiez, si possible, nous en faire parvenir d'ici un délai de quinze jours, qu'on se penche un peu sur ce qui s'est passé. On mettra ainsi au procès-verbal de la présente réunion les informations d'ordre qualitatif que vous aurez pu nous faire parvenir entre temps. Je pense que ce serait intéressant.

Est-ce qu'il y a d'autres questions sur cette évolution de l'activité ?

M. NICOLAS (Châteaufort).- Depuis un certain temps, on parle d'une mutation des hélicoptères d'Issy-les-Moulineaux sur Toussus. J'aimerais qu'on en débattenne et qu'on sache exactement ce qui s'est passé depuis deux ou trois ans à ce sujet. Ce qui expliquerait l'augmentation qui n'est pas négligeable de 11 % et 10 % sur les deux dernières années.

M. LE PRESIDENT.- Sur les hélicoptères, la grande crainte, c'est qu'il y ait importation, si j'ose dire, d'hélicoptères d'Issy-les-Moulineaux, c'est bien cela ? Quand vous dites "importation", qu'est-ce que cela veut dire : qu'il y ait des hélicoptères basés à Issy-les-Moulineaux qui viennent se baser à Toussus ?

M. LUCAS (AVB).- Pas forcément, cela peut être aussi des transits qui seraient imposés pour des questions d'avitaillement.

M. LE PRESIDENT.- Des avitaillement qui seraient imposés à Toussus plutôt qu'à Issy-les-Moulineaux ? Qui a des éléments là-dessus ?

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Je peux vous en donner.

M. LE PRESIDENT.- On va vous passer la parole, Monsieur. Aéroports de Paris a sans doute des éléments puisque l'héliport d'Issy-les-Moulineaux est sous votre houlette ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Sur Toussus, pour l'année 2008 par rapport à 2007, pour les hélicoptères non basés par mois, on constate : en janvier, une baisse de 50 %, en février une croissance de 35 %, en mars une croissance de 62 %, en mai une baisse de – 19 %, en juin une baisse de – 16 %, en septembre une baisse de - 30 %. Au total, les non basés ont décrû de 7,96 % pendant les 9 premiers mois.

Et les basés ont crû de 14,35 %. Les basés croissent exactement comme les autres avions.

M. LE PRESIDENT.- Les non basés ont tendance à décroître ?

M. NUTKOWICZ.- Ils ont décrû pendant les 9 premiers mois de 7,96 %.

M. LE PRESIDENT.- Et depuis, cela augmente à nouveau ?

M. NUTKOWICZ.- Le dernier mois, c'était – 30,27 %. Cela varie de mois en mois.

M. LE PRESIDENT.- L'explication n'est donc pas à rechercher du côté de l'avitaillement ou du transit mais par contre plutôt du côté des hélicoptères basés. Monsieur Maître pour Héli-Horizon, vous souhaitiez vous exprimer...

M. MAITRE (Héli-Horizon).- S'agissant des hélicoptères qui migreraient de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux vers Toussus-le-Noble, il n'y a pas de raison à l'exception du fait qu'à une époque on pouvait avitailler en 100 LL à Paris qui est un carburant qui correspond à certains types de hélicoptères, mais ce n'est plus possible maintenant. Cela représenterait un trafic très faible.

M. LE PRESIDENT.- Vous pourriez m'expliquer ?

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Sans rentrer dans le détail, on distingue deux types d'hélicoptère : des hélicoptères à turbine qui fonctionnent avec du kérosène et des hélicoptères à pistons qui fonctionnent avec un carburant qu'on appelle le 100 LL. A une époque, à l'héliport de Paris, l'avitaillement était possible en kérosène et en 100 LL. Il n'y a plus de 100 LL à l'héliport de Paris et une quantité infime d'hélicoptères qui ont besoin de s'avitailer en 100 LL sont obligés de venir à Toussus ou à Saint-Cyr. Mais cela ne représente qu'un nombre très faible de mouvements.

M. LE PRESIDENT.- Quelle est la raison de cette interruption de livraison à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux ? C'est une question de sécurité ou d'encombrement ?

M. MAITRE (Hélico Toussus).- C'est à la suite d'un incident sur un camion avitailleur, Total n'a pas pensé utile de remettre en place un camion de 100 LL à l'héliport.

M. LE PRESIDENT.- Le vrai sujet, ce serait les hélicoptères basés. Connaît-on le nombre de machines basées et son évolution d'une année sur l'autre ? Est-ce qu'on sait cela du côté de Aéroports de Paris ?

M. NUTKOWICZ (ADP).- Non.

M. LE PRESIDENT.- Permettez-moi, si le gestionnaire de la plateforme ne le sait pas, je ne sais pas qui va le savoir. Pas moi en tout cas.

M. MICHAL (SNA-RP).- Si vous le permettez, pour le service de contrôle, même si nous n'effectuons pas de comptage sur la plateforme, on évalue le nombre d'hélicoptères basés à entre 30 et 40.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que ce chiffre a augmenté par rapport à une période récente ?

M. MICHAL (SNA RP).- Légèrement mais encore une fois c'est ce que constate le service de contrôle au fur et à mesure des contacts radio, il ne s'agit pas d'un recensement.

M. LE PRESIDENT.- Je suis un peu sur ma faim. Monsieur Espéron, quelle est l'autorité qui est capable de dire le nombre de machines basées sur un aérodrome ?

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Actuellement, je ne crois pas qu'il y ait de réglementation imposant à l'exploitant d'un aérodrome de connaître le nombre de machines stationnant dans les hangars. Par contre, on compte sur les exploitants d'aérodrome avec l'aide des usagers et des occupants des terrains, donc sur Aéroports de Paris en particulier pour Toussus-le-Noble, pour essayer de nous donner quelques éléments sur le nombre de machines occupant les hangars sur Toussus-le-Noble.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Maître, vous souhaitez ajouter des éléments ? Sur l'aérodrome, il y a Héli-Horizon, y a-t-il une autre entreprise ?

M. MAITRE (Héli-Horizon).- On compte sur l'aéroport de Toussus-le-Noble 10 entreprises qui s'occupent d'hélicoptères en termes d'exploitation ou de maintenance d'aéronefs.

M. LE PRESIDENT.- Ce nombre a-t-il augmenté ou est-il stable ?

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Il est stable.

M. LE PRESIDENT.- Les chiffres montrent que c'est une activité qui semble se développer. Est-ce qu'il y a eu des baisses les années précédentes ? Parce qu'il faut toujours relativiser les chiffres d'une année donnée. Qui peut répondre à cette question ?

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Je pense qu'il y a eu un doublement des activités en dix ans.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on est capable de corroborer ce chiffre ou pas ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- En 2006, il y avait 12.462 mouvements hélicoptères, l'année suivante 13.882 mouvements et cette année, entre 2007 et 2008, on est passé de 10.866 à 11.964 mouvements. Il y a une croissance effectivement de 10 %. On pourrait regarder dans le passé.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peut aussi considérer que, vous-même pour Aéroports de Paris, vous puissiez nous dire quelle est l'augmentation qu'on a constatée en dix ans ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- On peut vous le dire.

M. LE PRESIDENT.- On le joindra au PV de la séance présente, l'idée étant de confirmer ou infirmer le sentiment de croissance.

M. NUTKOWICZ.- En principe, le trafic a doublé en dix ans.

M. LE PRESIDENT.- Oui, mais il faut les chiffres.

M. NUTKOWICZ.- On vous les donnera.

Mme FASTRE (APACH).- J'ai deux questions à poser sur les hélicoptères :

Quel est le type d'activité concernant ces mouvements ? "exploitation", je voudrais savoir ce qu'il y a là-dessous.

Et deuxièmement, il a été question lors du comité de suivi d'un transfert d'activité d'Issy-les-Moulineaux sur Toussus-le-Noble. Je m'étonne qu'aujourd'hui on dise qu'il n'y a pas de transfert.

M. LE PRESIDENT.- Justement Madame, le problème est que l'on dit des choses et si elles ne sont pas vérifiées, on s'aperçoit alors que ce n'est pas vrai. Je crains qu'on ait dit qu'il y ait un transfert ou qu'on l'a supposé mais les chiffres montrent que, en tout cas sur la

période très récente dont on vient de parler, il s'agit d'hélicoptères basés. Alors, est-ce que ces hélicoptères basés étaient basés avant à Issy-les-Moulineaux ? Je n'en ai pas l'impression.

Mme FASTRE (APACH).- Ma deuxième question portait sur le type d'activité. Qu'est-ce qu'il y a dans ces mouvements d'hélicoptères ?

M. LE PRESIDENT.- On va consacrer une séance particulière aux hélicoptères. Je sens qu'entre le doublement supposé en dix ans, l'exode d'Issy-les-Moulineaux vers des terres plus hospitalières que seraient celles de Toussus-le-Noble, tout cela mérite qu'on regarde de près.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Au sujet des mouvements de Toussus-le-Noble, on a un document qui indique que, le 10 février 2008, il n'y a eu aucun mouvement à Toussus-le-Noble. Pourquoi y a-t-il zéro dans la colonne du dimanche 10 février 2008 ?

M. LE PRESIDENT.- C'était le jour du centenaire, ce n'était pas ça ?... *(dénégation dans la salle)* C'est vrai que c'était en septembre 2007.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Je vais en venir tout de suite au sujet : en qualité de membre de la commission, j'ai écrit à M. le Préfet le 2 avril que le 10 février 2008, entre 15 heures 20 et 16 heures 25, j'ai fait des photos, il y a eu 28 mouvements d'avions au-dessus de Chevreuse et Redon. Je m'étonne de voir qu'à Toussus-le-Noble, ce jour-là, il y avait zéro mouvement. D'où viennent ces avions ?

M. LE PRESIDENT.- D'où viennent les avions, je n'en sais rien. Est-ce que, ce jour-là, il y avait des mouvements à Toussus-le-Noble ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous allons vérifier mais, en février, nous avons encore des problèmes d'effectifs qui ont fait que le service de contrôle n'était pas rendu tous les dimanches. Il est possible que ce jour-là, n'ayant personne à la tour, ces mouvements n'aient pas été décomptés.

M. LUCAS (AAVB).- Est-ce que cela veut dire qu'il faut corriger ces chiffres d'un montant forfaitaire correspondant aux jours où il n'y avait personne pour compter les mouvements ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous pourrions faire l'exercice mais il y a eu, en début d'année, tout au plus 4 à 6 journées où le contrôle n'a pas été rendu. Cela doit être relativement marginal mais nous pouvons nous livrer à une estimation.

M. LE PRESIDENT.- Je propose qu'au procès-verbal de la réunion on indique les dates auxquelles faute de personnel, il n'y a pas eu de comptage, étant entendu que j'avais retenu de notre précédente réunion que ce problème était désormais réglé.

M. MICHAL (SNA-RP).- C'est ouvert 7 jours sur 7. Il n'est pas exclu qu'il réapparaisse, les aléas de l'affectation des contrôleurs aériens peuvent faire qu'à un moment donné nous descendions à un effectif qui rende obligatoire ces journées.

M. PRESIDENT.- Cela étant dit, Monsieur le Président du comité de suivi...

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Je ne parle pas en tant que président du comité de suivi, je parle en fonction de ce qu'on vient de voir et d'entendre.

Je constate que finalement, par rapport à l'année passée, la progression qui s'est opérée est très importante entre mars et juillet. Mars et juillet, ce sont les mois où les riverains sont à l'extérieur et c'est là où ils ressentent le problème.

J'ai noté qu'il y a de nouvelles écoles de pilotage depuis trois ou quatre ans, ce qui veut dire, s'il y a davantage d'écoles, qu'il y a davantage de vols.

J'ai constaté également, comme tout le monde ici, la progression des vols d'hélicoptères, élément très nuisant. C'est quelque chose qui perturbe énormément la vie des riverains, avec toute la problématique d'accès sur Toussus-le-Noble et de sa sortie.

Je retiens de ce qu'a dit M. Maître, qu'il y a deux types de carburant qui alimentent les hélicoptères. J'aimerais quand même qu'il

soit fait une démarche auprès de Total pour que soit maintenue une activité d'alimentation à Issy-les-Moulineaux. Ce n'est quand même pas normal que tout soit concentré progressivement sur Toussus-le-Noble.

Je ne trouve pas normal - je m'adresse directement auprès d'Aéroports de Paris - qu'il n'y ait pas de réglementation en ce qui concerne le stationnement des machines. Cela me semble tout à fait curieux qu'il n'y ait pas, par le responsable de la plateforme, un suivi précis de la flotte qui existe sur Toussus-le-Noble. Est-ce c'est lié à un mode de fonctionnement d'Aéroports de Paris ? ou est-ce un flou qui est volontairement maintenu ? Je m'interroge.

Quand même, en fonction de ce qui a été dit tout à l'heure sur les vols d'hélicoptères, il y a un doublement de l'activité depuis dix ans, c'est énorme. Il serait intéressant de savoir aussi à quoi correspond cette activité. Est-ce des baptêmes ? Est-ce des vols d'affaires ? Est-ce de l'école ? Car bien évidemment en fonction de l'activité, les conséquences ne sont pas les mêmes pour les riverains.

M. LE PRESIDENT.- Comme je l'ai indiqué, on fera une séance spéciale sur les hélicoptères. Je pense qu'il faut qu'on ait des chiffres. Je me tourne du côté d'Aéroports de Paris. Il est sûr qu'une commission de l'environnement a besoin de savoir ce qui se passe. Je considère que c'est au gestionnaire de la plate-forme de nous donner ces chiffres. Au moins que l'on sache les chiffres. Prenons l'aspect redevances tout bêtement. On ne vous demande pas de vous livrer à des observations extraordinaires. Non, tout simplement, on voudrait avoir les données d'activités qui sont en main de celui qui gère la plateforme et qui perçoit les redevances.

Qu'il n'y ait pas de réglementation pour enregistrer les aéronefs, cela me paraît assez aisément compréhensible, Monsieur Lolloz. Notre pays est déjà très administré, n'en rajoutons pas. Il faudrait quelques fonctionnaires de plus à l'heure de la RGPP et des baisses d'impôts, tout au moins on essaie de les faire baisser. Ayez toujours à l'esprit, Mesdames et Messieurs, que la réglementation, ce n'est pas gratuit. Comme le secrétariat de notre réunion n'est pas gratuit non plus. Tout cela est bien mais il faut savoir qu'on est tous des contribuables.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Quand on soigne les gens pour le bruit, ce n'est pas gratuit non plus.

M. LE PRESIDENT.- Oui et on est tous des contribuables.

Cela étant dit, avec les données dont on dispose, Aéroports de Paris pourrait donner à notre comité une information plus complète. Il y a des conventions qui sont signées, on sait quelles sont les entreprises qui s'installent, ce qu'elles font etc. Et puis, il y a évidemment les chiffres des mouvements aériens qui sont donnés par le Service de la Navigation Aérienne.

On va passer au deuxième sujet qui est le bilan des contrôles par la GTA et par la PAF.

Bilan des contrôles.

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Je voudrais signaler que la BGTA de Toussus-le-Noble, implantée sur le terrain de Toussus-le-noble, est aussi compétente sur les Départements de l'Eure et de l'Eure-et-Loir. L'effectif a été pendant un certain temps de 6 à 7, maintenant nous sommes 8.

Sur une année glissante, on a constaté 60 non respects des circuits de piste pour l'aéroport de Toussus-le-Noble, cela fait à peu près 90 services, soit 2 services par semaine.

Ensuite, nous avons constaté 13 contraventions de 5^{ème} classe pour le survol des agglomérations de Chevreuse et de Saint-Rémy-les-Chevreuse pour 210 jours de disponibilité des jumelles.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce premier sujet, est-ce que c'est clair ? Y a-t-il des questions ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Je voudrais savoir ce que vous appelez "infractions pour non respect des circuits de piste", attendu que le tracé des circuits de piste n'est pas obligatoire.

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Ce ne sont pas des infractions puisqu'il n'y a pas de répression au sens légal, il n'y a pas non plus d'arrêté qui le prévoit. C'est simplement un manquement qui est signalé à l'autorité préfectorale.

Mme ASCIONE (ACOP).- Un manquement... ?

M. LE PRESIDENT.- C'est déjà suffisamment compliqué comme ça, alors ne nous expliquez pas que les circuits de piste ne servent à rien. Sinon on rentre tous à la maison, on va gagner du temps.

Mme ASCIONE (ACOP).- Je n'ai pas dit que cela ne servait à rien.

M. LE PRESIDENT.- Soyons clairs, là aussi, s'il y a des circuits de piste qui sont sur des cartes, c'est pour qu'ils soient respectés. Si tout le monde considère que cela ne sert à rien, on va demander à M. Espéron d'aller voir le Ministère et on va prendre un arrêté. Comme cela, l'affaire sera gérée depuis Paris, ce sera encore mieux, on va tous gagner du temps. Je le dis, parce que de temps en temps il faut rappeler les vérités. D'un côté, je ne veux pas de sur-administration et de gaspillage de fonctionnaires à l'heure des révisions générales des politiques publiques, autant je suis d'accord pour qu'on n'aille pas compter les avions dans les hangars, autant quand ils volent, qu'ils essaient tant qu'à faire de ne pas survoler les zones habitées et de respecter les circuits, même si juridiquement, ce n'est pas aussi simple. Mais tout cela, on le sait tous.

Cette précision étant apportée de votre part, Madame, et de la mienne, qu'est-ce que cela a donné ? Combien a-t-on relevé d'infractions ? Quelles ont été les suites données, si suite il y a, si ce n'est pas des suites judiciaires, c'est au moins des suites administratives ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Concernant les 60 non respects de circuit de piste, les suites données appartiennent à l'administration. Je ne les connais pas. C'est la DAC Nord à Athis-Mons.

Et concernant les 13 contraventions de 5^{ème} classe pour les survols des agglomérations, un petit rappel : c'est 1.500 euros d'amende et, si récidive, 3.000 euros. Elles ont toutes été poursuivies par le Parquet de Versailles.

M. LE PRESIDENT.- Voilà une réponse importante. Cela renchérit l'heure de vol quand même ! Il faut faire attention.

Pouvez-vous nous dire des choses sur les circuits de piste, Monsieur Espéron, puisque les suites administratives vous incombent ?...

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Sur le plan disciplinaire, on instruit effectivement les infractions transmises par la gendarmerie des transports aériens. En ce qui concerne les survols de Cressely et le respect du circuit de piste, aujourd'hui la réglementation ne permet pas de sanctionner. Les circuits de piste sont à respecter dans la mesure du possible. Il faut aussi régler les problèmes de gêne sonore dans le cadre de la réflexion qui a été conduite sur le nouveau dispositif de circulation aérienne. Il y aura une concertation sur les trajectoires qu'il conviendra de suivre au mieux. Il a été convenu également de suivre le comportement des pilotes en analysant en comité de suivi, voire en Commission Consultative de l'Environnement, les chevelus, c'est-à-dire les enregistrements radars des trajectoires empruntées par les pilotes. Mais aujourd'hui, avec le cadre réglementaire qui existe, on ne peut pas...

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Espéron, excusez-moi, mais ça ne va pas, cela ne me convient pas du tout. Je suis désolé de le dire mais le cadre réglementaire, je m'en suis déjà expliqué avec Mme Ascione, ce n'est pas pour que vous me redisiez la même chose.

M. ESPERON (DGAC-DACN).- Mais malheureusement...

M. LE PRESIDENT.- Je souhaite instamment, je le demande ici solennellement, que les cas individuels qui sont clairement repérés de non respect des circuits de piste, sans compter naturellement la question de l'équipement en silencieux, fassent l'objet de la part de l'administration envers les pilotes d'admonestations. Et je souhaite qu'au comité de suivi on puisse dire combien de cas se sont produits, combien de cas ont été repérés, quelles ont été les suites d'ordre administratif et je demande que, s'il le faut, on engage des suites disciplinaires. Sinon ce qu'on fait ne sert à rien. Sinon je rentre dans mon bureau, vous dans le vôtre, et on gagnera du temps. J'ai autre chose à faire et vous aussi.

Je suis désolé, je le redirai de manière ferme à chaque fois, c'est valable pour l'autre plateforme : il y a des suites judiciaires dans un cas, il y a des suites administratives, voire disciplinaires dans l'autre. Et je veux être personnellement tenu informé de ce qui se passe en dehors des circuits de piste et des problèmes de non équipement des avions en silencieux. On n'a pas tous passé des heures et des heures sur cette

affaire-là pour simplement constater qu'on ne peut rien faire. Cela aussi, c'est contraire à la révision générale des politiques publiques.

Je sais qu'il y a des limites juridiques, Monsieur Espéron, et je sais le travail énorme qu'est le vôtre et sans vous je ne serais rien, je ne serais pas à cette table parce que je serais incapable de dire quoique ce soit puisque c'est vous qui me conseillez. Néanmoins je me permets de vous dire qu'il faut donner des suites. Elles sont limitées, mais il faut donner des suites sinon ce que nous faisons ne sert à rien et cela va donner le sentiment à tout le monde que cela ne sert à rien, aussi bien aux usagers qu'aux associations, aux habitants et aux élus.

Sinon, je le répète, à ce moment-là, nous déléguons nos pouvoirs collectifs au ministre des Transports qui prendra les arrêtés qui s'imposent. N'est-ce pas, Monsieur le député ?

M. VANDEWALLE.- Certainement.

M. LE PRESIDENT.- Si on peut au procès-verbal donner un certain nombre d'indications, faisons-le. S'il faut que je signe moi-même les lettres aux pilotes, je le ferai, s'il faut que quelqu'un se dévoue je le ferai, ne me donnez pas une réputation de père fouettard.

Police aux frontières... Ils ne sont pas là ! C'est encore mieux !

Il y a deux comités par an, ce serait sympathique qu'ils soient là. On leur a dit ?... On me dit qu'ils devaient venir.

Peut-être qu'on peut dire à leur place...

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Je pourrai simplement ajouter que c'est simplement un bureau de police aéronautique sur le terrain de Toussus-le-Noble et que la compétence territoriale revient à la gendarmerie des transports aériens. Ce sont nos contrôles qui font foi.

M. LE PRESIDENT.- Donc ils ont bien fait de ne pas venir et donc, la prochaine fois, il ne faut pas les inviter. On va gagner un timbre ! Vous savez quelle est la baisse du budget de fonctionnement des administrations l'année prochaine ? Moins 10 % ! Le timbre dont je parle n'est pas neutre.

M. LUCAS (AVB).- Ce qui me semble intéressant, ce n'est pas le nombre en valeur absolue d'infractions relevées, c'est en proportion des contrôles. Par exemple, vous avez relevé 13

contraventions sur le survol de Saint-Rémy mais c'est par rapport à combien de contrôles ? Y a-t-il d'autres endroits où vous avez fait des contrôles sans observer d'infraction ? Par exemple, sur le château des Côtes où les habitants ont l'impression de voir beaucoup de survols, avez-vous fait des contrôles ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- On a fait des contrôles ailleurs que sur Saint-Rémy et Chevreuse. On en a fait au dessus du château des côtes. Les seules infractions qui ont été relevées, c'est Chevreuse et Saint-Rémy. On a mis un peu plus l'accent dessus compte tenu des plaintes des riverains.

M. LUCAS (AVB).- Et pour les 13 contraventions, vous avez le nombre de contrôles effectués ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- C'est par rapport à 210 contrôles.

Cela fait quand même un service par semaine.

Mme MARTIN (ADVMC).- Combien de contrôles avez-vous effectués sur Châteaufort ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- On n'en a pas fait.

M. LE PRESIDENT.- Vous n'avez pas fait de contrôle sur Châteaufort mais peut-être à côté ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Cela englobe le circuit de piste, cela peut très bien être à Villiers-le-bâcle, à Châteaufort, il y a toutes les communes environnantes. C'est la globalité, ce qui est intéressant, c'est le terrain de Toussus-le-Noble, après que ce soit sur telle ou telle commune, c'est en fonction du vent, de la météo.

M. LE PRESIDENT.- Ou en êtes-vous en termes d'effectifs, mon adjudant-chef ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Depuis fin juillet, nous sommes passés à 8, c'est-à-dire 6 sous-officiers et 2 gendarmes adjoints volontaires.

M. LE PRESIDENT.- Etes-vous à l'effectif réglementaire ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Réglementaire, oui.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a pas de suppression d'emploi prévue ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Non.

M. LE PRESIDENT.- Je dis ça sans plaisanter, il faut partager cela avec tout le monde. Si demain on explique que, dans le cadre des réductions d'effectifs dans la fonction publique d'Etat, il y a des gendarme en moins à Toussus, il faut le dire.

M. CAUET (GTA).- C'est le cas puisque 2 sous-officiers ont été remplacés par 2 gendarmes adjoints, ce qui n'est pas du tout la même chose.

M. LE PRESIDENT.- C'est un moindre mal, il y a toujours quelqu'un, certes qui n'a pas les mêmes pouvoirs.

M. CAUET (GTA).- Qui n'a pas les mêmes pouvoirs et pas du tout la même culture, ni la même formation.

M. LE PRESIDENT.- Même si on compte sur vous pour que vous les formiez sur le tas.

M. CAUET (GTA).- Ils sont formés tous les jours, on les emmène à l'extérieur pour en faire des gendarmes à part entière.

M. LE PRESIDENT.- Ils font un passage en école de gendarmerie avant d'être gendarmes adjoints ?

M. CAUET (GTA).- Ils n'ont aucune culture GTA, ils ont une culture gendarmerie.

M. LE PRESIDENT.- Une culture gendarmerie générale prédispose.

M. CAUET.- Pour former quelqu'un à l'emploi des jumelles télémétriques, il faut un certain temps.

M. LOLLIOZ (Magny-les-Hameaux).- Quel type de matériel avez-vous actuellement ?

M. CAUET (GTA).- Une paire de jumelles télémétriques à se partager entre plusieurs brigades. Elles coûtent très cher.

M. LOLLIOZ (Magny-les-Hameaux).- Vous les avez combien de fois par an ?

Adj. Chef JARRIGE (GTA).- Six mois dans l'année.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas si mal, Monsieur le Maire, avant il n'y en avait pas du tout. Il y a eu un progrès important et très significatif.

Je demande donc qu'il y ait une suite aux contrôles, que ce soit des contrôles GTA, PAF ou ceux qui sont faits de manière informelle par la Navigation Aérienne, que l'on donne un bilan très clair des suites judiciaires quand elles sont possibles des infractions qui en relèvent et qu'on donne un bilan très clair des suites administratives, voire disciplinaires des fautes, je ne parle pas d'infractions, relevées par rapport au tour de piste et par rapport à l'équipement en silencieux.

**Présentation du projet de dispositif circulation
aérienne pour les départs, arrivées et tours de piste des
avions et hélicoptères de l'aérodrome**

M. LE PRESIDENT.- On va parler du projet de dispositif pour les départs, arrivées et tours de piste des avions, sachant que les hélicoptères, on en parle, mais c'est un sujet dont je voudrais que l'on fasse, le moment venu, un chapitre spécial.

M. MICHAL (SNA-RP).- Les trajectoires hélicoptères sont représentées, sachant qu'on les discutera.

M. LE PRESIDENT.- Le chapitre hélicoptères est un chapitre très sensible, très particulier et très compliqué. Je vais vous demander, Monsieur le Président du Comité de suivi, de vous saisir du problème sur la base de toutes les informations qu'on vous fournira. J'y veillerai personnellement pour qu'on puisse travailler.

M. LUCAS (AAVB).- A plusieurs reprises, au niveau du comité de suivi, au niveau de réunions préparatoires, on a dégagé des choix sur les scénarios et les trajectoires qui ont été entérinés mais on se retrouve systématiquement ensuite dans le dispositif qui englobe les hélicoptères. Or, à chacune de ces séances, soit lors des séances préparatoires, soit lors des séances du comité de suivi, les hélicoptères ont toujours fait l'objet de réserves, plus que de réserves, d'opposition sur les schémas proposés.

Je crois qu'il ne faut pas globaliser et dire que tel scénario a été retenu, y compris les hélicoptères, comme cela apparaît dans certains documents.

M. LE PRESIDENT.- C'est ce que je viens de dire.

M. LUCAS (AAVB).- C'est ce que vous venez de dire mais malheureusement, ce n'est pas tout à fait noté comme cela.

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous allons vous présenter le résultat de plusieurs réunions de discussion et de négociation qui ont eu lieu dans le comité de suivi.

C'est le dispositif qui a été retenu pour la première étape, ce n'est pas le dispositif global vers lequel nous souhaitons tendre. On vous en fera une petite présentation rapide mais on souhaite vous présenter ce qui est prévu aujourd'hui.

L'objectif de cette première phase était de donner satisfaction assez rapidement aux demandes qui ont été exprimées dans le comité de suivi :

Tout d'abord le circuit de piste à vent arrière unique ;

De même qu'une certaine modification des départs vers l'ouest, on le verra dans une vue tout à l'heure.

Avec l'objectif de nous laisser le temps, à nous service de contrôle, d'étudier les améliorations nécessaires pour que le dispositif complet, qui est beaucoup plus performant mais un peu plus compliqué à mettre en œuvre, puisse être analysé. Il faut effectivement qu'on puisse analyser tous les problèmes de sécurité qui peuvent se poser.

Les caractéristiques de ce dispositif :

- . une zone à contact radio obligatoire, c'est un problème de contrôle, de façon à connaître tous les avions qui circulent autour de Toussus-le-Noble, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ;

- . un circuit à vent arrière unique ;

- . une procédure d'approche IFR dans l'axe lorsqu'on est en face à l'est parce que cela nous permet de résoudre un gros problème de sécurité.

- . des évolutions de trajectoires limitées, c'est-à-dire que nous sommes à peu près dans la même enveloppe qu'aujourd'hui.

- . un itinéraire nord qui est effectivement en cours de discussion au comité de suivi.

Mme FASTRE (APACH).- Excusez-moi, mais on ne peut pas voir figurer cela dans le texte après ce qu'on vient de dire.

M. LE PRESIDENT.- Madame, on vient de s'en expliquer. J'ai indiqué que c'était un sujet à part. C'est dans le texte avec toutes les précautions qu'on vient d'indiquer. Si vous voulez qu'on n'en parle pas du tout, on n'en parle pas du tout. Néanmoins je pense honnête qu'on en dise un mot. Peut-être qu'on ne fera pas ça, peut-être qu'on se résoudra hélas à le faire avec des amodiations. En tout cas, si votre intervention a pour objet de l'exclure a priori, je ne peux pas m'y rallier. Il ne faut rien exclure a priori, il faut regarder.

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- Monsieur le Secrétaire général, pour des raisons que j'ignore, la commune de Buc n'est pas membre du comité de suivi alors qu'elle a signé la charte et que, par conséquent, rien ne s'oppose à ce qu'elle y participe. C'est vrai que dans l'éventualité de l'examen d'un itinéraire hélicoptère nord, bien que ce ne soit pas expressément un sujet de discussion aujourd'hui, nous souhaiterions que la commune de Buc soit membre du comité de suivi de manière à pouvoir exprimer son point de vue et ses avis sur cette importante question.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le maire adjoint, la commune de Buc sera naturellement associée au comité de suivi puisqu'elle a signé la charte dès lors qu'on examinera cette possibilité d'itinéraire nord. C'est tout à fait évident.

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- Est-ce que vous faites une différence entre membre et associé ? Si c'est pareil, je n'ai rien à dire. Si c'est différent, je m'étonne qu'on fasse à Buc un régime spécial.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas tout à fait pareil, Monsieur le Maire adjoint, c'est-à-dire qu'à partir du moment où vous serez associé aux travaux du comité de suivi pour ce cas particulier, il faudra que, quand vous exprimerez votre voix, elle vienne se mêler en quelque sorte à celle des autres collectivités. Je suis tenu juridiquement parlant à un équilibre des collègues. Entre nous soit dit, le comité de suivi est déjà fort nombreux, je crois qu'il serait de mauvaise administration que d'augmenter encore le nombre de membres. Les demandes sont nombreuses pour y participer, et cela se comprend parce que c'est une instance qui a son importance. Mais je souhaite qu'on limite la géographie au sens du nombre des participants de ce comité, sauf à lui faire perdre toute l'efficacité et en faire une autre commission identique à celle qui nous réunit aujourd'hui.

Deuxième élément, quand vous y participerez, en tant qu'associé sur ce sujet particulier, vous ne jouerez pas d'une voix particulière. Vous serez amené à mêler votre voix à celle des autres collectivités et à négocier, en quelque sorte, votre positionnement collectif parce qu'il n'est pas question que je rompe l'équilibre juridique entre les différents collègues.

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- Oui, Monsieur le Secrétaire général, mais le fait d'équilibrer en nombre de voix les collèges, c'est autre chose que d'équilibrer le nombre de participants.

Et ceci étant, dans le règlement intérieur du comité de suivi, la notion de membre associé n'existe pas mais, par contre, il est clairement indiqué que les communes qui ont signé la charte sont habilitées à être membres du comité de suivi.

Au cas particulier, je pense que la demande de Buc me paraît parfaitement fondée s'agissant d'une discussion qui concerne très directement notre territoire.

M. LE PRESIDENT.- Vous participerez à cette discussion, Monsieur le Maire.

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- Oui mais je souhaiterais avoir une voix.

M. LE PRESIDENT.- Vous ne pourrez pas avoir de voix autre que celle qui mêlera votre voix à l'ensemble des collectivités. On ne peut pas faire autrement, il y a un équilibre à respecter entre les différents collèges membres du comité de suivi. Je répète que le comité de suivi est déjà extrêmement large. Sur ce cas particulier, je suis d'accord pour que Buc participe suivant une formule qui n'est peut-être pas, comme vous me le dites, purement juridique mais je pense qu'il faut être pragmatique dans l'existence, vous partagerez cette appréciation avec moi, j'en suis sûr.

M. MICHAL (SNA-RP).- Le dernier point étant des départs ouest en divergence de façon à permettre une meilleure séparation des départs sur des trajectoires totalement indépendantes.

Sur le slide suivant, nous avons dans les deux sens l'utilisation de l'aérodrome, face à l'est et face à l'ouest. Nous avons le dispositif actuel et le dispositif futur.

Le dispositif actuel : nous voyons les deux tours de piste, l'arrivée par Sierra, les départs face à l'ouest, les montées dans l'axe des avions VFR et les altérations de route vers le sud, avec les problèmes que cela nous pose au point de vue contrôle : le croisement des trajectoires hélicoptères ici avec les hélicoptères qui arrivent en longeant la Nationale 10 et en revenant par ici, un croisement entre le petit circuit

et le circuit hélicoptères et la concentration d'avions sur Rambouillet. Sachant qu'on a aussi un point de concentration des nuisances sur la commune de Cressely.

Nous proposons en piste 25 le circuit suivant qui est le dispositif le moins touché : c'est le circuit de piste à vent arrière unique tel qu'on va le voir en détail tout à l'heure avec 800 pieds sur la vent arrière des avions et 600 pieds pour les hélicoptères, ce qui permet d'avoir un peu moins de conflits. On voit ici, mais avec toutes les précautions d'usage, ce qui est envisagé comme trajectoire hélicoptère. Et des départs qui s'éclatent de façon à limiter les nuisances et à permettre une meilleure exploitation. C'est le dispositif qui avait été en 25 déjà présenté lors de la dernière CCE.

Au point de vue contrôle, nous nous en sortons à peu près bien, hormis sur Rambouillet où nous n'avons rien changé. En revanche, sur Cressely, la vent arrière étant remontée, on limite les nuisances à la partie nord. On verra ce qu'on peut aménager pour que cela se passe mieux. On verra également ce qu'on peut aménager sur Châteaufort, j'ai prévu quelque chose en fin d'exposé, et pour les Loges-en-Josas. De même la remontée de la vent arrière permet d'éloigner les départs des agglomérations de Chevreuse et Redon puisqu'avant la vent arrière étant plus basse, on se retrouvait beaucoup plus près de ces deux agglomérations.

Voilà ce nouveau dispositif.

Cette configuration que l'on désigne comme face à l'ouest, configuration 25, serait exactement la même dans ce qu'on appelle la phase 2 dans le scénario définitif. Elle n'évolue pas. C'est pour nous la plus simple à mettre en oeuvre.

On va passer dans l'autre sens, lorsque le vent souffle de l'est et que les avions se posent et décollent face à l'est.

Les arrivées d'hélicoptères, c'est la même chose que tout à l'heure.

Avec, ce qui est pour nous le plus gros problème : le croisement et la convergence de la trajectoire d'arrivée aux instruments et des départs à vue puisque cette altération de route est destinée à éviter Redon et Chevreuse.

Un croisement ici important entre les départs et les tours de piste du grand circuit.

Et le problème que nous connaissions tout à l'heure avec les hélicoptères. Cette zone étant également une concentration de nuisances pour l'agglomération de Cressely.

Ce que nous vous proposons en dispositif en 07, c'est de nouveau le circuit de piste unique. Cette fois-ci, la remontée de la vent arrière permet, sans modifier et sans dégrader les conditions d'exposition au bruit de Redon et Chevreuse, même en les améliorant légèrement, de conserver un départ dans l'axe. Nous allons compléter ce dispositif par la mise en place d'une procédure GNSS basée sur le GPS qui sera cette fois-ci dans l'axe et qui permet de supprimer le croisement que nous avons-là.

Je n'ai pas complètement supprimé la partie rouge ici parce que nous avons toujours un croisement entre les arrivées et les départs mais c'est beaucoup plus limité. De même que les nuisances ressenties au niveau de Cressely seront également diminuées à cet endroit-là.

On retrouve la trajectoire hélicoptère sans changement.

C'est quelque chose de relativement simple à mettre en œuvre. La procédure GNSS sera disponible probablement en avril et, d'après les usagers, le taux d'équipement des avions est suffisant pour qu'elle soit utilisée en grande majorité.

Mme MARTIN (ADVMC).- On avait eu des documents pour travailler sur ces nouveaux circuits et cela ne correspond plus du tout. Tout le travail fait et vu avec tout le monde ne correspond plus du tout à ce qui nous est présenté.

M. LE PRESIDENT.- Il doit y avoir une explication car je ne peux pas croire qu'on ne présente pas aujourd'hui la même chose que ce qu'on vous a déjà présenté.

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce qui est présenté aujourd'hui correspond à ce qui a été discuté lors de la dernière réunion du comité de suivi. C'est exactement la même chose, si ce n'est que nous n'avions pas le diaporama à jour. Ce dont vous parlez, c'est la présentation du dispositif complet avec la CTR, c'est-à-dire ce qu'on appelle la phase 2. Je peux vous le montrer, je l'ai également sur la machine.

Mme MARTIN (ADVMC).- Cela a été présenté à la dernière réunion du comité de suivi ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Cela a été discuté. Pour être honnête avec vous, pour que ce soit compréhensible, nous n'avons pas éclaté

cette trajectoire ici. Il est bien évident que nous n'avons pas de point de sortie, en fonction des destinations la trajectoire s'évase, je peux vous montrer des chevelus. Nous avons voulu simplifier le graphique pour qu'il soit beaucoup plus compréhensible.

Mme MARTIN (ADVMC).- Il y a des lignes qui ont été rajoutées. Par exemple, les sorties n'y étaient pas.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Est-ce que vous pourriez reprendre ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous pouvons.

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi, il y a un petit problème de méthode. J'aimerais bien qu'on discute de ce qui a été discuté en comité de suivi, point à la ligne.

M. MICHAL (SNA-RP).- C'est bien cela qui a été présenté et discuté en comité de suivi.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Pour moi, non.

(mouvement divers)

M. MICHAL (SNA-RP).- J'ai la présentation. C'est une présentation qui correspond à la phase 2, c'est-à-dire un dispositif beaucoup plus complet que celui-là que nous avons simplement phasé avec quelque chose de beaucoup plus simple qui n'est pas effectivement ce qu'on appelle le giratoire.

Mme MARTIN (ADVMC).- On travaille pendant plusieurs séances sur des plans que vous avez fournis pour arriver aujourd'hui avec des plans qui ne sont pas du tout les mêmes. C'est quand même insensé !

M. MICHAL (SNA-RP).- Madame, c'est très exactement ce qui a été exposé au comité de suivi lors de la dernière réunion.

Mme MARTIN.- On a quand même travaillé plusieurs réunions avant sur les autres plans.

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous avons expliqué pourquoi nous mettions en place ce phasage : tout simplement parce que, dans la solution giratoire, je peux tout à fait si vous le souhaitez revenir sur cette présentation...

M. LE PRESIDENT.- Oui, je pense que ce serait bien. Est-ce qu'on peut repartir de ce qui a été vu en comité de suivi. Ce serait plus simple pour tout le monde.

M. LUCAS (AAVB).- Est-ce transitoire ? Les phases 1 et 2, cela n'a pas été très clairement exposé jusqu'à maintenant.

Mme COLOMBEL (UAPNRHCV).- Cela change tout pour certaines communes.

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce qui a présenté en comité de suivi, c'est cette vue-là.

Ceci a été discuté en comité de suivi, nous avons pris l'avis des usagers, nous avons en effet donné en comité de suivi les premiers résultats et l'orientation de l'étude d'impact de sécurité pour expliquer que la mise en oeuvre de ce dispositif giratoire, tout aussi séduisant, c'est quelque chose de très intéressant, aujourd'hui se heurte à plusieurs problèmes que les usagers ont soulevés - je pense que Mme Ascione le confirmera, elle l'a dit lors de la réunion du comité de suivi : ces trajectoires pour être convenablement suivies par les pilotes demandent la mise en place d'un certain nombre d'aménagements, d'amers, de points de repère pour être certains que, sur cette trajectoire relativement éloignée de l'aérodrome, ils puissent avoir des repères suffisants.

Les premiers résultats d'étude d'impact de sécurité montrent que l'équipe de contrôle a à peu près les mêmes inquiétudes. On commence à avoir des événements redoutés qui sont remontés par l'équipe de contrôle en disant : les avions qui vont se poser à ce point-là, on n'est pas sûr qu'ils y soient, ils peuvent très bien être décalés, on ne les voit pas bien, cela pose des problèmes. C'est la situation où on se trouve aujourd'hui.

Bien évidemment, on peut continuer sur ce dispositif mais il faudra prendre le temps de mettre en place les amers, d'analyser tous les événements redoutés pour être certains que le niveau de sécurité est maintenu. Tout cela peut prendre pas mal de temps. Je vous rappelle que la mise en place d'un amer au niveau des Loges-en-Josas a pris entre six mois et un an de discussions. Si les événements redoutés ressortent avec un niveau de gravité élevé, l'étude de sécurité va nous échapper et va passer à un échelon plus élevé de l'administration pour prendre probablement également plus de six mois.

C'était pour cette raison, c'est ce qui a été expliqué en comité de suivi, que nous proposons de...

M. LE PRESIDENT.- Excusez-moi. Ce document-là que vous montrez, tout le monde le reconnaît ? *(les membres du comité de suivi acquiescent)*

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- Pas moi. Excusez-moi, Monsieur le Secrétaire général, je le découvre pour la première fois et j'ai évidemment une première réaction, c'est de demander qu'il y ait une pastille jaune sur le secteur Satory Buc Guyancourt qui tient compte des options prises par le SDRIF et peut-être des options qui seront prises dans le cadre de l'OIN parce que c'est une zone qui doit faire l'objet d'implantation d'habitations relativement nombreuses.

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait, on en tiendra compte le moment venu. Vous savez, on va n'avoir que du jaune sur la carte, c'est normal, tout le territoire est sensible.

Sur cette carte-là, est-ce-qu'il y a des questions avant qu'on ne passe à la phase transitoire ?

M. PANNETIER (Châteaufort).- Je trouve que le circuit est un peu trop resserré sur Châteaufort. On avait dit qu'on trouverait un circuit qui n'impacterait pas les habitations. Je m'aperçois qu'aujourd'hui on n'a rien fait à ce propos puisque le circuit impacte toujours Châteaufort et Magny-les-hameaux de la même manière.

M. LE PRESIDENT.- On va y venir plus précisément après.

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous avons une vue un peu plus précise que ce dessin. Ensuite, la discussion sur le circuit a été débattue lors de la dernière réunion.

M. VERNIN (ACCMH).- On milite depuis fort longtemps vis-à-vis de la DGAC pour utiliser des cartes lisibles avec de vraies vues aériennes et non pas de simples patatoïdes sur des zones grises où on ne voit rien alors qu'il y a des cartes google map de vues satellitaires qu'on a voulu vous montrer x fois sur lesquelles on a repris ces schémas. Et là on verra le point sensible et ce pourquoi nous sommes autour de cette table, les zones habitées de toutes les communes environnantes. Le problème est bien là. On ne veut pas de survol de zones habitées sur les communes environnantes mais, avec cette carte, je vous mets au défi de savoir où sont les zones habitées.

M. LE PRESIDENT.- Cette carte a été vue en comité de suivi.
Maintenant la question transitoire...

M. MICHAL (SNA-RP).- Le dispositif transitoire a été proposé de façon à ne pas perdre trop de temps. Vous comprenez bien que si on vise directement ce nouveau dispositif, finalement les avantages du tour de piste unique et de la modification des départs face à l'ouest, nous allons les attendre beaucoup plus longtemps. C'était une proposition que nous avons faite, devant le tour que prenait à la fois la discussion avec les usagers et avec l'équipe de sécurité, de façon à avoir une étape qui permette d'engranger déjà un certain nombre d'avantages. C'est ce qui a été proposé au dernier comité de suivi.

M. NICOLAS (Châteaufort).- L'idée...

M. LE PRESIDENT.- Chacun son tour s'il vous plaît.

Je voudrais savoir, sur la période transitoire, la différence exactement.

M. MICHAL (SNA-RP).- La différence joue essentiellement sur ce dispositif, c'est-à-dire en piste 07 en face à l'est.

La différence entre les deux, c'est qu'on maintient l'arrivée par Sierra et la sortie par le tour de piste puisque la modification qui pose le plus de problème aux usagers et également à l'équipe de sécurité, c'est

le fait d'arriver directement sur la piste 07 à cause du manque de repères.

M. LE PRESIDENT.- Qu'est-ce que cela change par rapport à la situation actuelle ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce que l'on gagne par rapport à la situation actuelle, du point de vue environnement, la vent arrière qui est une vent arrière unique se trouve remontée, donc elle s'éloigne un peu plus et passe juste sur l'extrémité nord de Cressely au lieu de passer en plein milieu.

Nous gagnons une remontée du circuit de 200 pieds par rapport à un circuit de tour de piste qui s'effectue à 600 pieds.

Nous allons également retravailler, on le verra tout à l'heure, sur la position de l'amer des Loges-en-Josas.

Et nous verrons également ce que l'on peut faire pour éviter des virages trop précoces au décollage 25 qui viendraient gêner Châteaufort.

M. LE PRESIDENT.- Cela concerne le circuit de piste.

M. MICHAL (SNA-RP).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- Il y a un petit problème de méthode. La question est la suivante : 1/ est-ce que, sur le circuit de piste, on considère que les choses peuvent être actées en quelque sorte par le comité de suivi ? 2/ En ce qui concerne les entrées et sorties, il y a une phase transitoire, le temps qu'on mette les amers, qui est en fait la mise en oeuvre du nouveau circuit de piste. Mais quand on aura mis les amers, c'est bien ce qui a été discuté en comité de suivi qu'on mettra en oeuvre ?

M. MICHAL (SNA-RP).- L'objectif final n'est pas remis en cause.

M. LE PRESIDENT.- Donc ne brouillons pas trop les pistes parce que je sens qu'on a un problème de compréhension, pour ne pas dire de pédagogie, vis-à-vis des uns et des autres, qui est que ce qui a

été acté en comité de suivi nécessite la mise en place d'un certain nombre de repères, je parle des fameux amers, et aussi que, du point de vue de la sécurité, on aille jusqu'au bout de la démarche. Ceci est la présentation de ce qui existe aujourd'hui, à la différence importante, mais à la différence seulement, du circuit de piste.

M. MICHAL (SNA-RP).- Le circuit de piste est ce qui intéresse l'environnement. Nous également, service de contrôle, nous avons des exigences au point de vue de sécurité. Nous avons réglé un des problèmes de sécurité avec la procédure GPS qui vient dans l'axe qui ne croise plus les départs. Pour nous, c'est très important.

L'autre aspect qui est la zone à contact radio obligatoire est le minimum que l'on puisse faire pour répondre aux inquiétudes et aux avis du bureau d'enquête et d'analyse qui s'inquiète de voir des avions transiter sans contact radio à cet endroit.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce clair dans la présentation ?

M. NICOLAS (Châteaufort).- Par rapport à ce qui avait été annoncé et présenté au mois d'août, on avait une entrée qui était claire qui était par l'ouest et une sortie qui était claire également qui était par Sierra. Je ne sais pas s'il y a danger ou quoique ce soit mais on a donné notre accord à la dernière réunion à ce schéma général pour une raison simple : si vous regardez le trait bleu foncé et vert, c'est-à-dire des traits qui permettent de faire partir les hélicoptères et les VFR avions, on va arriver sur Magny et Châteaufort et on va partir sur Magny et Châteaufort sur ces vols-là en arrivée et en départ, alors qu'à la dernière réunion on était en arrivée au trait bleu-ciel qui est au-dessus et on était en départ par Sierra. C'est pour cela qu'on a donné sur le principe notre accord. Je ne sais pas ce qui s'est passé derrière.

M. MICHAL (SNA-RP).- On aurait dû, lors de la dernière réunion, vous distribuer des schémas, on a eu des problèmes de projecteur... (*mouvements divers*) Nous avons passé beaucoup de temps dans une réunion qui s'est terminée à une heure du matin pour discuter du tour de piste. J'ai insisté, lors de cette réunion, pour bien expliquer qu'il y avait une phase transitoire. Je l'ai expliqué, je ne me serais pas permis de venir ici en vous présentant autre chose que ce que j'ai exposé lors de la réunion.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Ce que l'on voit sur ce schéma, c'est que nous avons les entrées par l'ouest, c'est le trait bleu-ciel qui est au-dessus...

M. MICHAL (SNA-RP).- Non, ce sont les arrivées aux instruments.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Oui, les arrivées aux instruments, et les départs vont passer au-dessus de Châteaufort et de Magny. Par rapport à ce qui a été fait avant, alors qu'on partait sur Sierra, là on va arriver à la fois sur le haut et sur Sierra et on va repartir par Châteaufort et Magny.

M. MICHAL (SNA-RP).- Non, on ne repart pas par Châteaufort et Magny, on repart ici.

M. LE PRESIDENT.- C'est la situation actuelle.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Cela ne change rien.

Mme MARTIN (ADVMC).- Cela double le trafic sur le petit tour de piste.

M. MICHAL (DGAC SNARP).- Il n'y a plus de petit tour de piste.

M. LE PRESIDENT.- C'était la première présentation. Nous allons passer à la deuxième présentation. Vous avez présenté l'arrivée ...

M. MICHAL (SNA-RP).- Je l'ai présentée avant, on peut revenir dessus : l'arrivée sur l'ouest, là voilà.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que chacun reconnaît ses petits ?

M. MICHAL.- C'est exactement ce qui se passera sur le dispositif final. On rentre par Sierra et on ressort.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- C'est ce que nous vivons actuellement.

M. PANNETIER (Maire de Châteaufort).- L'altération existe toujours sur Châteaufort.

M. MICHAL (SNA-RP).- Il s'agit uniquement des hélicoptères. C'est une altération de 10°, les choses ont été éclatées pour être visibles mais c'est sans changement effectivement par rapport au dispositif actuel. Aujourd'hui, il n'y a pas de miracle, on en a parlé lors de la réunion du comité de suivi, sauf à déplacer l'hélistation à un autre endroit, nous n'avons pas de possibilité. Nous prévoyons de faire évoluer vers la droite les trafics d'école de la piste nord, tout droit le trafic qui décolle de la piste sud et de décaler les hélicoptères vers la gauche. Alors qu'aujourd'hui, à Châteaufort, vous avez le décalage également des avions.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Donc on aura les hélicoptères.

M. MICHAL (SNA-RP).- Il restera les hélicoptères alors qu'aujourd'hui tous les aéronefs réalisent l'opération.

M. LE PRESIDENT.- Votre question, Madame, était : qu'est-ce que cela change ?

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- En regardant ce chevelu, on va vivre la même chose avec ce nouveau dispositif. Cela ne changera rien.

M. MICHAL (SNA-RP).- Cela éloigne légèrement...

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Quand on regarde ça, on voit bien que vous ne pouvez éloigner rien du tout.

M. LE PRESIDENT.- Que l'on ne puisse pas aiguiller les avions au degré près, on le sait tous.

Qu'est-ce que cela va permettre d'améliorer ?

M. MICHAL (SNA-RP).- On va mieux le voir sur la partie 07.

La remontée de la vent arrière permet de reculer et d'éloigner les trajectoires de la vallée de Chevreuse.

La remarque de Mme Colombel est tout à fait pertinente : lorsqu'on voit les chevelus et la largeur des réseaux de trajectoires, effectivement on s'aperçoit que la réalité est différente du dessin. Cela montre une chose simplement : on parle beaucoup d'éviter les agglomérations, à 100 mètres près, le bruit au sol va être sans changement. Il faut que tout le monde comprenne que nous sommes prêts à discuter aussi souvent que nécessaire avec des chevelus. Les usagers partagent ce point de vue en comité de suivi, à condition qu'on se mette d'accord sur la procédure. Cela montre une chose : que les gains espérés en matière de trajectoire ont une limite.

Le véritable gain, on l'obtiendra avec les silencieux, avec des machines récentes et avec des choses qui commencent à voir le jour qui sont des hélices à faible bruit. J'ai eu cette information entre la réunion du comité de suivi et la CCE : la commande que la DGAC avait faite à l'ONERA d'une hélice à faible bruit commence à porter ses fruits puisque cette hélice a été expérimentée très récemment.

M. LE PRESIDENT.- C'est un autre sujet. Est-ce qu'on peut passer au tour de piste ?

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Par rapport à la précédente diapositive, cette sortie Est a été validée en 1998 comme une altération de la sortie Est et, à époque, on nous avait dit qu'elle avait été revue et remise en cause parce qu'il y avait un problème de sécurité. Je ne vois pas aujourd'hui ce qui a changé par rapport à l'entrée.

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce qui a changé, c'est que, du fait de la remontée de la vent arrière, si je passe à la vue précédente, la vent arrière étant plus au sud de façon à éviter Redon et Chevreuse, les avions sont obligés de faire une altération de route importante vers le nord. A partir du moment où on remonte la vent arrière, il y a un effet de pivot qui fait qu'on peut se permettre d'avoir une trajectoire beaucoup plus horizontale.

L'autre amélioration se situe dans la procédure d'approche aux instruments qui aujourd'hui est décalée. Si on passe à une procédure GPS, elle sera dans l'axe.

M. DROUSSENT (Saint-Rémy Env).- Elle redescend.

M. MICHAL (SNA-RP).- Non, elle ne redescend pas parce que la vent arrière remonte. La vent arrière était à ce niveau-là avant, ce qui obligeait à partir comme ça, la vent arrière remonte, donc on peut se permettre en améliorant la distance entre la trajectoire et Chevreuse d'avoir une trajectoire rectiligne.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- La partie blanche qui est après le ballon de rugby, c'est quoi d'après vous ?

M. MICHAL.- Je pense que Redon est ici et la vallée de Chevreuse est là.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Vous ne savez pas ce que sait que cette partie-là ?

M. LE PRESIDENT.- Dites-le nous, Monsieur !

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Je demande, c'est pour situer.

C'est ce que disait Monsieur, sur cette carte, on n'arrive pas à savoir. Elle est inexploitable.

M. LE PRESIDENT.- On passe au tour de piste, je pense que c'est ça le sujet.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Le sujet, c'est la sécurité de cette plate-forme. C'est une proposition globale qu'il faudrait faire au niveau de la sécurité de cette plate-forme. Ce qu'on vous a montré avant, il n'y a strictement rien : les points d'entrée sont exactement les mêmes, les croisements se situent quasiment aux mêmes endroits, il y a toujours le croisement entrée et sortie hélicoptère et les différents types de vols, qu'il y ait une altération ou pas.

M. LE PRESIDENT.- Sur les tours de piste, est-ce qu'on peut présenter ce qui a été retenu ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Il a été retenu au comité de suivi, après une longue discussion, la proposition initiale, le projet n°1 qui met la vent arrière de ce circuit à vent arrière unique à l'endroit où était la vent arrière du petit circuit et l'extension extrême à l'est et à l'ouest où étaient les étapes de base et les vents traversiers du grand circuit. Avec cette zone d'évolution qui permettra aux pilotes d'éloigner ou de rapprocher leur trajectoire de façon à être mieux séparés des avions précédents pour éviter les remises de gaz.

Sachant que sur la publication, nous publierons clairement la partie extrême ici pour bien indiquer en deçà et au-delà de quelle trajectoire les avions ne doivent pas se trouver.

M. LE PRESIDENT.- Sur ce circuit de piste, est-ce qu'il y a des questions particulières ? Ce qui est important, c'est l'altitude dont vous n'avez pas parlé.

M. MICHAL (SNA-RP).- On a gagné 200 pieds par rapport au petit circuit, sachant que la majorité des tours de piste à Toussus-le-Noble se faisait dans le petit circuit.

Mme MARTIN (ADVMC).- Etant donné qu'il n'y a plus qu'un seul tour de piste, on a rapproché le deuxième tour de piste sur le petit, il y aura les départs avions comme hélicoptères sur la même ligne, au niveau sécurité, qu'est-ce qui est prévu dans ce cas pour contrôler l'augmentation du trafic sur une seule voie ? Quelles dispositions vont être mises en place pour qu'il n'y ait pas dix avions avec dix hélicoptères qui soient là en train de passer en même temps ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Les départs vont s'effectuer à une altitude supérieure, c'est-à-dire à 1.000 pieds au-dessus du tour de piste. C'est ce qui avait été demandé.

Mme MARTIN (ADVMC).- A quel niveau ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Dès que les avions auront atteint l'altitude, ce qui est aujourd'hui relativement similaire. La différence qu'il y a en pilotage entre le petit et le grand tour de piste est relativement faible.

Mme MARTIN (ADVMC).- Pas pour Châteaufort, l'éloignement jouait beaucoup, là vous rapprochez tout de Châteaufort.

M. MICHAL (DGAC SNARP).- Sûrement pas, Madame, le petit tour de piste était là, c'est là-dedans que s'effectuent les tours de piste...

Mme MARTIN (ADVMC).- Et il n'y avait pas les hélicoptères !

LE PRESIDENT.- S'il vous plaît, Chacun son tour.

Mme MARTIN (ADVMC).- On a travaillé en réunion, on a vu cela, et maintenant on nous propose carrément autre chose avec les hélicoptères dessus, je trouve que c'est réellement exagéré.

M. LE PRESIDENT.- Non Madame, on ne vous propose pas autre chose. De toute façon, celui qui va dire où on en est du comité de suivi, c'est son Président. Que vous ayez des remarques à formuler, je comprends, mais là c'est ce qui a été présenté.

Votre souci, c'est qu'on ramène tout sur Châteaufort ?

Mme MARTIN (ADVMC).- Exactement, c'est ce qui se passe, sur Châteaufort et une partie de Magny.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Alors qu'il y avait le circuit n°3.

Mme MARTIN (ADVMC).- Il y avait le circuit n°3 et surtout il n'y avait pas l'arrivée des hélicoptères. C'est nouveau.

Mme GERMANICUS (Châteaufort).- Je veux dire que ce tour de piste a été décidé en comité de suivi de la Charte, il n'a pas été choisi à l'unanimité. Ce tour de piste survole des habitations alors qu'un autre

tour de piste proposait une solution qui ne survolait pas les habitations. Je crois que Monsieur a apporté des cartes très précises qui peuvent montrer cela. Je pense qu'il y a un problème.

M. VERNIN (ACCMH).- Il y avait un tour de piste n°3 qui excluait l'ensemble des zones habitées des communes riveraines. Pourquoi aujourd'hui s'entêter à vouloir survoler des zones habitées ?

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on a la réponse à cette question ? Pourquoi le tour de piste n°3 n'a-t-il pas été choisi ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Lors de la dernière réunion, ce sujet a fait l'objet d'un vote.

Mme FASTRE (APACH).- Non !

M. MICHAL (SNA-RP).- Du point de vue service de contrôle, sur le tracé du tour de piste, des solutions sont relativement équivalentes si ce n'est que nous avons une préférence pour des circuits simples parce que c'est un gage d'un suivi correct par les pilotes. Dès qu'un circuit est tronqué avec des parties en biais, c'est un peu plus délicat...

M. VERNIN (ACCMH).- J'ai eu l'occasion de rencontrer au forum des associations au mois de septembre, puisqu'on y participe en tant qu'association, des pilotes qui habitent la ville de Magny et avec qui nous avons longuement discuté. Ces pilotes nous ont fait remarquer que le tour de piste n°3 – c'était deux pilotes aguerris – était un tour de piste qui, à leurs yeux, était simple, intelligent et comportait beaucoup plus de points de repères que les deux autres tours de piste montrés. Je n'avais aucun a priori parce que ce sont des pilotes qui m'ont expliqué différentes choses, notamment dans les différents sens, la partie que vous appelez "tronquée" n'est pas du tout un obstacle puisque le pilote lorsqu'il décolle à l'est, quand il prend la fameuse partie tronquée, il a un point de repère visuel qui est la ville de Villeneuve. Vous pouvez me la montrer avec votre point rouge, s'il vous plaît ?

M. LE PRESIDENT.- Je vous interromps de la même manière que vous avez interrompu l'orateur précédent d'abord pour dire que je n'admettrai pas que quelqu'un interrompe quelqu'un d'autre.

Deuxièmement, sauf erreur de ma part, vous n'êtes pas membre du comité de suivi.

On va passer la parole au Président du comité de suivi qui va nous dire où cela en est. Il n'y a que lui qui puisse le dire, pas vous.

5 – Bilan du Comité de suivi de la charte de l'aérodrome.

M. LOLLIOZ (Président du Comité de Suivi).- Un rôle très facile ! Il faut dire malgré tout que je ne suis en fonction que depuis le 2 juillet, après il y a eu les congés. Puis, il y a eu deux réunions qui se sont succédé : celle du 16 septembre et celle du 16 octobre.

Auparavant, la présidence incombait à M. Leprevost qui statutairement devait passer la main. On lui avait d'ailleurs demandé de poursuivre, en principe le changement aurait dû être fait avant les élections municipales et il a été repoussé après les élections municipales. Ce qui fait que le 2 juillet, j'ai été élu Président du comité de suivi et nous avons poursuivi le travail sur le tour de piste.

J'ai essayé de faire en sorte que tout le monde puisse s'exprimer.

Il y a eu au début une consultation élargie au-delà du comité de suivi. Ensuite, à la demande des membres du comité de suivi, il m'a été demandé de revenir, notamment dans le cadre des propositions pour la commission consultative, à la composition du comité de suivi. Ce qui explique que, Madame en a parlé tout à l'heure, entre le point d'information qu'elle a eu et le tout le travail qui s'est fait ensuite au sein du comité de suivi, il puisse y avoir des différences.

Il est clair que la participation des membres a été importante. Le travail n'était pas facile puisque chacun avait tendance à regarder son secteur, que ce soit les collectivités, les associations ou les usagers.

L'objectif était donc de voir quel était le point de convergence qui pouvait réunir le maximum de monde.

Je rappelle qu'on avait un comité de suivi pour le 16 septembre avec une commission consultative qui était programmée aussi pour septembre et qui a été, à la demande du comité de suivi, repoussée de manière à ce que les usagers puissent travailler avec la DGAC sur les trois circuits 1, 2 et 3.

Il y a eu un travail demandé par les usagers et également par la DGAC et un délai de réflexion d'un mois. Suite à quoi, j'ai informé vos services et vous-même, Monsieur le Secrétaire Général, pour demander qu'on reporte la Commission Consultative, sachant que nous avons défini une réunion le 16 octobre qui permettait d'avoir le compte rendu du travail qui avait été fait entre la DGAC et les usagers et de faire en sorte qu'on puisse définir, en fonction de ce compte rendu, une prise de position autant que possible commune entre les usagers, les associations et les collectivités.

Cela n'a pas été un travail facile. On a effectivement terminé le 16 octobre à 1 heure du matin.

Il y a eu, contrairement à ce que j'ai entendu tout à l'heure, une très large concertation. J'ai constaté un moment donné qu'il y avait une totale divergence de vue entre les uns et les autres. Je peux dire qu'en ce qui me concerne et qu'en ce qui concerne Magny-les-Hameaux, j'étais attaché au circuit n°3. Les usagers étaient attachés au circuit n°1 et d'autres collectivités étaient attachées au circuit n°1 ou n°2. D'autres encore, comme Toussus, étaient neutres.

Comme je voyais que cela ne bougeait pas, qu'on était dans une situation totalement bloquée, que je ne voyais pas ce que l'on aurait pu proposer à cette Commission Consultative de l'Environnement d'aujourd'hui, pour essayer de trouver un point de consensus, j'ai accepté de proposer le circuit n°1, sachant qu'il y avait une certaine garantie de la part de la DGAC en ce qui concerne la sécurité, et avec l'idée fondamentale que nous ne sommes pas sur un circuit de piste définitif, nous ne sommes pas sur la modification de l'arrêté de 1973, mais on est dans une phase exploratoire qui permet de mettre les amers demandés et faire en sorte qu'on puisse concrétiser ce choix.

Ce choix, pour ce qui concerne ma commune, je le dis comme je le pense, mais aussi pour la commune de Châteaufort pour partie, est nettement mieux que les deux circuits de piste actuels.

Il s'agit de voir dans ce dessin qui est défini ici deux modifications qui doivent être recherchées. Notamment sur les Loges, on doit travailler pour éviter d'approcher les Loges autant que faire se peut, cela ne sera pas forcément un rectangle. Et en ce qui concerne la partie Cressely Magny-les-Hameaux, notamment avant les cottages, une inflexion qui remonterait davantage sur le nord. C'est ce qui est dessiné ici.

M. LE PRESIDENT.- Ces ronds bleus, c'est la caractérisation de zones particulières à éviter ?

M MICHAL (SNA-RP).- Je n'aurais peut-être pas dû mettre du bleu. C'est fait pour indiquer les endroits où il y aura une réflexion complémentaire : ici pour déplacer l'amer au niveau des Loges-en-Josas, là pour publier une recommandation qui permette, lorsque le trafic le permet, d'éviter la partie nord de Cressely, et il y en a deux autres ici où il faudrait trouver un repère latéral suffisamment visible pour éviter des virages trop précoces sur la petite partie du circuit qui amèneraient les avions proches de Châteaufort. C'est ce que nous avons expliqué en fin de réunion du comité de suivi. Ce ne sont pas les ronds bleus qu'on trouve sur les cartes aujourd'hui. C'est simplement pour indiquer les axes de réflexion.

M. LOLLIOZ (Pdt du Comité de suivi).- Ce qui a empoisonné aussi les réunions, c'est la problématique des hélicoptères.

On eu des rencontres de travail avec M. Maître, je le remercie d'avoir apporté un éclairage, assez courageux pour lui personnellement, sur la problématique des hélicoptères.

C'est quelque chose qui nous inquiète tous, les uns et les autres. La problématique est que, même si on règle au mieux le problème des avions, il y aura le problème des hélicoptères et nous serons en très grande difficulté avec le secteur associatif et avec les riverains. Il faut trouver une solution vis-à-vis des hélicoptères.

Il faut prendre aussi en considération, par rapport à ces hélicoptères, la problématique de l'OIN. Il faut prendre aussi en considération les évolutions des plans locaux d'urbanisme des communes environnantes, telle que Buc puisque que j'ai cru comprendre à la dernière réunion de suivi que Buc envisageait une zone urbanisable de près de 280 logements dans le secteur. Tout cela est à prendre en considération, à savoir que la carte d'aujourd'hui n'est pas forcément la carte de demain.

Voilà ce que je peux dire.

Mme GERMANICUS (Châteaufort).- Je voudrais ajouter quelque chose sur Châteaufort. Ce tour de piste-là, ce n'est pas une zone marquée en bleu, mais après la zone de Cressely, il y a survol d'habitations de Châteaufort, de tout un secteur de Châteaufort. Tous les problèmes n'ont pas été éliminés.

M. NICOLAS (Châteaufort).- C'est pour cela que, sur cette zone bleue, on avait proposé de biaiser ce tour de piste pour éviter de passer à la fois sur Magny et sur Châteaufort. Vous ne le voyez pas parce qu'on n'a pas la carte google mais on se retrouve juste sur une partie de la vallée de Châteaufort.

Je voulais dire aussi une autre chose pour repartir sur le "grand tour" parce que c'est cela, à mon avis, l'approche principale du sujet : puisque maintenant on a une entrée sur Sierra, si j'ai bien compris...

M. MICHAL (SNA-RP).- Comme aujourd'hui.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Oui mais le but est d'évoluer. Comme on a une entrée à nouveau sur Sierra alors qu'avant on n'avait plus d'entrée mais uniquement des sorties, toutes les entrées sur Sierra vont se faire à quel endroit ? Elles vont se faire par un beau trait rouge qui va arriver sur ce point bleu et tous les avions vont converger devant Châteaufort et au-dessus de Magny. On a vraiment gagné beaucoup de choses ! C'est dommage ! C'est pour cela qu'à la dernière réunion, j'avais donné mon accord de principe sur cet aménagement du ciel de Toussus en disant : on a une entrée, on a une sortie, on a l'entrée malheureusement sur Châteaufort mais après tout on habite tout près d'un aéroport, c'est comme cela, mais qu'au moins, et je trouvais cela judicieux, de faire une sortie qui ne soit pas à nouveau sur Châteaufort, mais par un point Sierra qui présente à la fois l'avantage d'offrir un point de sortie logique et en même temps de ne pas refaire un point d'entrée qui va reconverger au-dessus de Magny et de Châteaufort. C'est un peu technique, je m'en excuse...

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas technique. Sur ce sujet, ce que vous êtes en train de décrire, on le fera. L'objet, c'est précisément de se mettre d'accord sur ce projet tout en constatant, sauf à être malhonnête en ne le disant pas, qu'il va falloir un peu de temps pour le mettre en œuvre, notamment à cause des problèmes d'amers.

Par contre, il est clair que le tour de piste qui est là est un tour de piste qui est plus élevé en altitude et qui va permettre, par rapport à la situation actuelle, d'éviter beaucoup plus de zones habitées qu'on ne le fait aujourd'hui.

Vous focalisez sur le secteur de Châteaufort, ce qui est normal, mais je rappelle que sur le secteur de Châteaufort, comme on l'a

figuré en bleu, on va travailler une amodiation qui permette d'éviter le survol. Et, en tout état de cause, l'ambition aujourd'hui, c'est de dire : ok, voilà le tour de piste sur lequel on peut démarrer pour une période d'expérimentation et, deuxièmement, en ce qui concerne les entrées et sorties, voilà ce qu'on va faire : effectivement désengorger la sortie Châteaufort en passant par Sierra. Mais cela, on le fera dans un délai qu'on espère n'être qu'un délai de quelques mois.

Je crois qu'on est tous d'accord, en réalité. Ce que vous regrettez, c'est le calendrier. Moi aussi, je le regrette...

M. NICOLAS (Châteaufort).- Ce que je regrette, c'est qu'en août il a été proposé un projet qu'on nous a distribué sur des cédéroms et que cette logique qui était d'avoir des entrées et des sorties permettait - on peut voir les chevelus et vous allez tout de suite comprendre - de ne plus avoir ces sorties sur Châteaufort et en même temps les entrées sur Châteaufort mais d'avoir simplement les entrées sur Châteaufort.

Dans le nouveau contexte que vous présentez, on a à la fois les entrées, d'accord, et maintenant on ne sort plus par Sierra mais on sort à nouveau par Châteaufort.

M. LE PRESIDENT.- On sortira par Sierra. Monsieur, écoutons-nous les uns les autres, on est en train de vous dire que c'est exactement ce qu'on va faire.

M. COYETTE (Villiers-le-Bâcle).- Dans un an.

M. MICHAL (SNA-RP).- Lorsque nous avons proposé le projet en août, c'était une proposition. Ce projet a été soumis aux usagers, nous avons eu le retour de leur part. Nous avons commencé à analyser les problèmes de sécurité avec l'équipe de contrôle. Aujourd'hui, on vous propose cette phase 1, non pas pour changer la donne, on vous propose cette phase 1 pour permettre à un certain nombre de communes d'avoir quelques avantages. Ce circuit de piste est un peu plus haut, il évite un peu mieux les agglomérations. On gagne quelque chose.

Nous aurions pu vous dire : on continue au calme mais cela prend plus de temps. C'était dommage !

Le travail qui va être fait pendant l'expérimentation, c'est du travail gagnant puisqu'on va voir des choses, on va récupérer les

commentaires des différentes communes, des usagers et de l'équipe de contrôle sur l'usage du tour de piste plutôt que de continuer à raisonner sur du papier.

M. NICOLAS (Châteaufort).- On est d'accord, la seule chose sur laquelle je persiste, c'est que vous avez remis à nouveau les entrées par Sierra et c'est dommage parce que les entrées par Sierra veulent dire que par vent d'Est, on va faire le tour de piste au-dessus de Magny et devant Châteaufort. On est donc revenu à la case départ. C'est tout ce que je veux dire. Si des gens ne comprennent pas ce point-là... ! Alors qu'au mois d'août, je trouvais cela très clair : on avait les entrées d'un côté et les sorties de l'autre. Je ne vais pas revenir 36 fois dessus.

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous avons pris l'avis de toutes les parties...

M. NICOLAS (Châteaufort).- Oui, mais pas le nôtre !

Mme MARTIN (ADVMC).- Non, sûrement pas !

M. LE PRESIDENT.- Les entrées par Sierra, c'est quelque chose qu'on a rapidement abandonné ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Les sorties par Sierra. Pour sortir par Sierra, il faut rentrer par l'Est dans une zone qui est en pleine campagne et qui dispose de très peu de repères et où la tour de contrôle est particulièrement éloignée.

M. NICOLAS (Châteaufort).- On est d'accord là-dessus, sur les entrées, on est d'accord. La seule chose, c'est que du point Sierra, faites-moi voir maintenant avec les entrées... prenez une sortie par vent d'est, alors qu'on sortait par là, maintenant on va ressortir devant ici. Autrement dit, Châteaufort et Magny vont se prendre à la fois les atterrissages et les décollages.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Et Saint-Rémy aussi !

M. NICOLAS (Châteaufort).- Je dis bravo ! Alors qu'au mois d'août, vous aviez proposé une solution qui était entrée et sortie qui me semblaient plus équilibrée.

M. MICHAL (SNA-RP).- Nous avons proposé une solution sous réserve d'une étude de sécurité et de l'avis des usagers.

Mme ASCIONE (ACOP).- Vous faites fi de l'avis des usagers.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on est d'accord pour considérer, Monsieur, que cet objectif que vous partagez, à terme, nous sommes tous d'accord pour l'atteindre rapidement ? La sortie par Sierra.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Est-ce que vous voulez bien revenir sur la carte, la nouvelle carte que j'ai découverte.

Le fameux 800 pieds que vous voyez tous, cela va être l'arrivée de tous les avions et ils vont arriver sur le tour de piste. Monsieur Lollioz, je ne sais pas si vous l'avez vu, tout cela passe sur Magny et Châteaufort.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Et Saint-Rémy également !

M. GARCIA (UAPNRHCV).- C'est ce qui se fait actuellement.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Alors que la proposition au mois d'août, c'est une proposition où on avait une entrée et une sortie et où on partageait un peu les nuisances.

M. LE PRESIDENT.- La proposition du mois d'août, est-ce qu'on l'a ?

Si je comprends bien, tant qu'on n'a pas fait les amers, on ne peut pas le faire.

M. MICHAL (SNA-RP).- Tant qu'on n'a pas mené jusqu'au bout l'étude de sécurité, nous ne pouvons pas la mettre en œuvre. On est bien d'accord que cela reste l'objectif, aujourd'hui si vous persistez à

ne vouloir que celui-là, on n'aura rien, même pas une expérimentation, au début de l'année 2009...

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- On n'est pas à trois mois près quand même !

M. MICHAL (SNA-RP).- On vous propose de faire quelque chose pour améliorer un peu la situation, cela nous permet de tester la validité du tour de piste la vent arrière unique, cela permet de faire des choses, alors que si on reste fixé sur cet objectif, on ne va faire rien d'autre que passer des réunions de comité de suivi à étudier les amers.

M. LE PRESIDENT.- Là, c'est la proposition qu'on va faire et qu'on ne peut pas faire aujourd'hui tant qu'on n'a pas réglé ce problème d'amers.

M. MICHAL (SNA-RP).- D'amers et d'étude de sécurité.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est proposé, c'est un tour de piste amélioré qui permet de tirer un certain nombre d'enseignements et de gagner en réduction des nuisances.

Le trafic actuel fonctionne comment exactement ? Est-ce que vous pouvez revenir à la phase du trafic actuel ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Voilà le trafic actuel.

M. LE PRESIDENT.- Ce que vous nous proposez en phase temporaire, c'est un peu ce qui existe aujourd'hui ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Avec un certain nombre d'améliorations.

M. LE PRESIDENT.- Avec un tour de piste plus haut et plus resserré.

M. MICHAL (SNA-RP).- Aujourd'hui, la grande majorité du trafic de tour de piste se fait sur le petit circuit. Finalement, on ne va

ramener plus près de Châteaufort que 10 à 15 % du trafic. Mais vous allez gagner 90 % d'un trafic qui va se retrouver plus haut et qui va virer un peu plus loin.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Et les points chauds ne sont même pas résolus.

M. LE PRESIDENT.- Mais si.

M. MICHAL (SNA-RP).- Une partie des points chauds est résolue, pas tous évidemment.

M. LE PRESIDENT.- Il y a un point chaud qui a été traité, c'est celui des Loges-en-Josas. Les points chauds qui n'auraient pas été traités, ce sont lesquels ?

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Tous ceux de l'ouest.

M. LE PRESIDENT.- Il faut qu'on soit clair. Est-ce que, sur l'objectif à atteindre, tout le monde est d'accord ?

M. LUCAS (AAVB).- Je pense qu'il y a quand même un problème de logique qui me paraît assez important.

D'abord, si on regarde, pas seulement les cartes des deux circuits bien distincts tels qu'on les a dans la situation actuelle, mais la réalité des trajectoires des avions qui est une dispersion extrêmement importante, en fait la différence entre l'existant et ce qui est proposé en phase 1 est extrêmement ténue.

M. LE PRESIDENT.- C'est clair, sauf le circuit de piste.

M. LUCAS (AVB).- Même le circuit de piste. Dans la réalité, les avions s'évalent.

M. LOLLIOZ (Maire de Magny-les-Hameaux).- Ce n'est pas vrai.

M. LE PRESIDENT.- Si vous êtes en train de nous dire que la phase 1 ne change rien, c'est faux. Si vous êtes en train de m'expliquer que le chevelu montre que tout cela ne sert à rien...

M. LUCAS (AVB).- Je n'ai pas dit ça, je dis que la différence me paraît ténue compte tenu de ce qu'il faut faire pour modifier tout cela à titre expérimental pour gagner quelques mois. Je m'étonne de la logique qui est suivie. J'imagine que pour changer les cartes, les informations aux pilotes et tout cela pour quelques mois, je pense que le gain est extrêmement faible. Il y avait aussi une étude, des simulations, une étude d'impact dont on ne parle pas pour l'instant qui devait être faite sur le circuit définitif, j'aimerais bien être sûr que l'étude, notamment l'étude d'impact, sera faite sur le circuit phase 2. Je m'étonne simplement de la logique qui est suivie.

M. LE PRESIDENT.- Vous vous étonnez de la logique parce qu'il y a une phase 1 ?

M. LUCAS (AAVB).- Parce que cette phase 1, par rapport à l'enjeu qui semble être de gagner quelques mois en attendant l'étude nécessaire pour entrer en phase 2, me paraît rencontrer des difficultés assez importantes de mise en oeuvre par rapport à l'enjeu réel et au gain qui me paraît faible.

M. LE PRESIDENT.- La question qui est posée est de savoir si ce que l'on propose, même avec la phase 1 qui est une phase d'étude, en tout cas d'approfondissement et de positionnement des amers, améliore ou pas par rapport à la situation actuelle. C'est cela qui m'intéresse.

Si aujourd'hui, le fait de changer le circuit, d'en élever l'altitude, d'enlever le petit circuit et de faire en sorte que, grâce à ce nouveau circuit, on survole moins de zones habitées qu'on n'en survole aujourd'hui, personnellement, je dis : il faut y aller.

Si on m'apporte la démonstration que le circuit tel qu'il a été réfléchi n'apporte que du moins, naturellement cela pose un problème.

C'est le premier temps de la manoeuvre.

Deuxième temps de la manoeuvre, si tout le monde est d'accord sur l'objectif à atteindre, banco, allons y ! Sauf qu'on le fera quand on aura pu installer les amers.

Je ne voudrais pas que quelques-uns disent : ne bougeons pas ! et que ce soit un prétexte à ne jamais rien faire. Ce n'est pas ma doctrine, je vous le dis tout de suite. Depuis des mois, je travaille pour améliorer la situation. Si ce que nous sommes en possibilité de faire améliore la situation de personnes qui sont survolées aujourd'hui par des avions, et permettez-moi de vous dire que ce soit à Châteaufort ou ailleurs, parce que cela aussi il faut le prendre en compte, je dis : il faut le faire.

Si vous m'apportez la démonstration, et pour l'instant vous ne m'avez pas apporté la démonstration, que le circuit de piste qu'on vous propose aggrave les choses, alors oui je serais enclin à revoir. Mais si cela n'aggrave pas et que cela améliore, pourquoi on ne le fait pas ?

M. LUCAS (AAVB).- Cela n'aggrave pas.

M. LE PRESIDENT.- Il y a un moment où il faut se parler vrai et arrêter de tourner autour du pot.

M. LUCAS (AAVB).- Je ne pense pas tourner autour du pot, je pense qu'on peut légitimement s'inquiéter de rester ensuite sur une solution provisoire qui aura demandé beaucoup d'efforts pour être mise en place.

M. LE PRESIDENT.- Mais si ce que l'on fait dans l'immédiat améliore ?

Mme COLOMBEL (UAPNRHVC).- Pas suffisamment.

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce que nous proposons aujourd'hui est une expérimentation. C'est quelque chose qui permettra, en fonction de ce que les pilotes, les riverains et l'équipe de contrôle constateront, de lever les inquiétudes et les interrogations qui se posent à nous. Quand les représentants de Châteaufort me disent : "le circuit à vent-arrière unique va dégrader la situation", je vous réponds : "mais on a monté de 200 pieds", donc cela devrait aller mieux.

M. PANNETIER (Châteaufort).- Vous savez très bien que 200 pieds, c'est peu.

M. MICHAL (SNA-RP).- Le rapprochement de la vent arrière, Monsieur, c'est peu également. Aujourd'hui, je ne suis pas en mesure de vous dire sur le papier si la gêne ressentie, qui n'est pas ce que l'on décrit avec des chiffres, sera plus ou moins importante. C'est l'objectif de l'expérimentation de le dire. Dans l'expérimentation, si jamais nous, services de contrôle, nous tombons sur un problème de sécurité, nous n'aurons aucun état d'âme à stopper l'expérimentation et à revenir en arrière. Si les usagers et les riverains en comité de suivi, sous le patronage de la préfecture, constatent qu'il y a une dégradation de la gêne ressentie ou une dégradation de la facilité de pilotage du circuit, on pourra en réunion de comité suivi se mettre d'accord pour stopper cette expérimentation. Ce n'est absolument pas un chèque en blanc qui est signé aujourd'hui. Il y a une certaine limite à la modélisation et à l'anticipation sur l'évolution de ce genre de dispositif.

Vous voyez aussi bien que moi, même si la carte n'est pas idéale, que les zones urbanisées sont omniprésentes, que trouver une trajectoire qui évite tout le monde est illusoire.

Mme GERMANICUS (Châteaufort).- Elle existe, la n° 3 !

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Faites-voir la n° 3 !

M. MICHAL (SNA-RP).- Il y a eu un débat sur la n°3. Le trajet était beaucoup plus satisfaisant pour l'esprit mais finalement, en évitant les agglomérations, il longe les agglomérations relativement longtemps et il n'est pas certain qu'au niveau gêne ressentie, ce soit mieux. Je n'ai pas la réponse.

M. LE PRESIDENT.- Sur le trajet n°3 par rapport aux autres trajets, cela a fait l'objet de longs débats, il faut savoir en sortir.

Qui voulait s'exprimer ?

M. LOLLIOZ (Pdt du Comité de Suivi).- On est sur un circuit qui est expérimental. Pour rentrer dans la phase 2, notamment sur les problèmes d'entrée et de sortie, c'est ce qui a été signalé par M. Nicolas, techniquement, par rapport à tout ce travail qui est à faire, il faut combien de temps à peu près ? est-ce qu'on peut définir un planning ?

M. MICHAL (SNA-RP).- La première partie, la mise en place des amers, il faut que les usagers nous disent à quels endroits ils ont besoin d'un peu d'aide et il faut également résoudre la nature de ces amers, trouver des parcelles pour les implanter et les financer. C'est la partie amers.

La partie "étude d'impact et de sécurité" est en cours aujourd'hui à Toussus-le-Noble, il est prévu qu'elle soit terminée à la fin de l'année. Soit on arrive à un niveau de sécurité qui nous permet de mettre en œuvre, soit on considère que le niveau de risque est trop élevé et, à ce moment-là, on va être obligé de confier cette étude préliminaire à un service spécialisé qui va regarder de plus près en comparant avec d'autres situations sur d'autres aéroports français pour voir si effectivement le risque est avéré ou non.

C'est devant cette incertitude que nous n'avons pas voulu, en quelque sorte, laisser traîner cette solution phase 2 et que nous avons proposé un minimum.

M. LOLLIOZ (Pdt du Comité de Suivi).- Est-ce qu'on peut avoir, par rapport à ce que vous venez de dire, une date approximative dans le courant de l'année prochaine ou en fin de l'année ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Les résultats de l'étude d'impact seront disponibles à la fin de l'année.

M. LOLLIOZ (Maire Magny-les-Hameaux).- Mais le reste ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Ce n'est pas le service de contrôle qui va mettre en place les amers. Il faut que les usagers s'expriment.

M. LE PRESIDENT.- Qui s'occupe de mettre en place les amers ? Il faut qu'on discute de choses concrètes ?

M. VERNIN (ACCMH).- Vous connaissez le terrain, est-ce qu'il y a un nombre d'amers qui aurait été défini ? Est-ce 1, 2 ou 10 ? Je n'ai aucune idée. Et avec votre expérience, vous devez avoir une petite idée de savoir déjà où les positionner. En fonction de cela, il est peut-

être possible de faire un calendrier. Si on ne parle pas de dates, de calendrier et d'objectifs précis, on n'avancera jamais.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Espéron, qui est chargé des amers ?

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Je n'ai pas beaucoup d'expérience sur le sujet. A priori, ce n'est pas l'Aviation Civile ni l'Etat qui va s'en occuper.

M. LE PRESIDENT.- On en a un du côté des Loges-en-Josas. Qui l'a installé ?

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Je n'étais pas là à l'époque, mais je pense que c'était un travail collectif entre les communes.

M. LE PRESIDENT.- Qui a payé ?

Mme CIAVATTI (AAVB).- Les communes ont payé. Il a fallu trouver un propriétaire privé qui accepte l'emprise de cet amer gracieusement chez lui et la construction a été faite par la mairie des Loges à ses frais.

M. VERNIN (ACCMH).- Qui le recommande et à quel endroit ?

Mme CIAVATTI (AAVB).- On a tous été faire un circuit de piste et on a trouvé un endroit qui ne nuisait pas aux agriculteurs car les agriculteurs avaient des problèmes de déplacement d'engin. Tout cela s'est fait à l'amiable avec beaucoup de bon sens, endroit par endroit. Il me semble que ce n'est gérable qu'endroit par endroit.

M. VERNIN (ACCMH).- Aujourd'hui, sur le nouveau circuit de piste qu'on nous propose, quand on nous dit "on sortira par Sierra quand on aura les amers", cela veut dire qu'on a peut-être une idée de l'endroit où les positionner. On nous parle de la phase 2 quand on aura mis les amers. Ok, mais quels amers et où ? Et ensuite payés par qui ? Quelle est la mise en œuvre ?

Mme CIAVATTI (AAVB).- Le petit souci pourrait être si les amers sont prévus dans des communes qui ne sont pas ici présentes. Cela risque de compliquer les choses.

M. VERNIN (ACCMH).- Mais avant tout, c'est combien d'amers ? On n'a pas de réponse.

Mme ASCIONE (ACOP).- 4 amers.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on a une carte pour voir cela ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Je vais montrer la carte du dispositif. C'est aux usagers de donner leur point de vue.

Mme ASCIONE (ACOP).- Vous mettez les amers à la place des petits triangles, plus un amer supplémentaire dans la finale 07 entre le triangle où il y a les trois flèches qui convergent et le triangle noir qui matérialise le seuil de piste.

M. VERNIN (ACCMH).- Cela en fait un.

Mme ASCIONE (ACOP).- Il faut absolument matérialiser le point de convergence des trois flèches rouges, sinon on est perdu, il y a beaucoup de points de confusion. Et ensuite, il faut matérialiser le triangle au sud. Cela pourrait être 3.

M. COYETTE (Villiers-le-Bâcle).- Et Sierra ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Sierra, on en parle depuis très longtemps. Les habitués savent où est Sierra mais il est vrai que si Sierra était matérialisé, je crois que cela arrangerait tout le monde. C'est le quatrième amer.

M. LE PRESIDENT.- La question est de savoir quelle est la date à laquelle la première étude va sortir. C'est à la fin de l'année.

La question est de savoir quand ces amers peuvent être installés. Il faut que cela aussi on le détermine d'ici la fin de l'année. Est-ce qu'on peut y arriver d'ici la fin de l'année ? Parce qu'il faut les installer après. D'ici la fin de l'année, est-ce qu'on peut au moins déterminer leur emplacement ?

Mme ASCIONE (ACOP).- On peut aller sur place, en vol, avec M. Trimaille ou quelqu'un d'autre, repérer ce dont nous avons besoin pour nous guider sur les trajectoires.

M. LE PRESIDENT.- Pour les installer, qu'est-ce qu'on doit se fixer comme date ? Fin du premier trimestre 2009 ? Pour installer ces amers, combien avait-on mis de temps la dernière fois ?

Mme ASCIONE (ACOP).- Un an pour un.

Mme CIAVATTI (AAVB).- Il faut que ce soit voté par les conseils municipaux, cela prend un peu de temps. Il faut trouver les propriétaires.

M. LUCAS (AAVB).- On a mis près d'un an sur le premier amer parce qu'on a discuté pendant dix mois de la hauteur, de la couleur etc. Et c'est fait maintenant.

M. LE PRESIDENT.- Je pense qu'il faut se déterminer pour que l'emplacement des amers soit repéré avant la fin de l'année. Et qu'on se donne pour objectif de les avoir installés pendant le premier trimestre 2009.

Madame, ces amers sont demandés par les usagers, c'est bien gentil, mais là aussi il faut que chacun assume ses responsabilités.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Je voudrais signaler que s'il y a Sierra qu'il faudrait absolument voir matérialiser, il y a également le point amont parce que cela dégagerait totalement la vallée de Chevreuse des nuisances.

M. LE PRESIDENT.- On ne va pas non plus consteller...

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Il y a dix ans nous avons déjà travaillé sur ce sujet. Ce projet était dans les cartons il y a dix ans. On aimerait bien qu'il voie le jour.

M. LE PRESIDENT.- Il ne faut pas en mettre trop non plus.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Cela permettrait de dégager tout le secteur de Chevreuse, Saint-Rémy et tout ce qui est en amont.

M. LE PRESIDENT.- Sierra est à matérialiser, premièrement...

Mme COLOMBEL (UAPNRHCV).- ... et amont Sierra.

M. LE PRESIDENT.- Ce qui est à matérialiser est dans l'axe des pistes arrivée sur l'est. Il y a ici, si j'ai bien compris, celui qui est un plus vers l'est aussi. Cela en fait deux.

Est-ce qu'il y en a d'autres à mettre ?

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Il y a celui-là aussi.

M. LE PRESIDENT.- Cela en fait trois. Si on compte celui qui est en amont de Sierra.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- En plus, c'est en plein champ, cela permet de dégager largement la vallée.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peu lister les amers en question.

. Sierra proprement dit...

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Celui qui est amont.

M. LE PRESIDENT.- Celui qui est amont, Madame, je demande à voir, excusez-moi.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Cela permet de ne pas avoir des avions qui rentrent en direct dans tous les sens sur le point Sierra.

M. LE PRESIDENT.- Cela fait deux amers Sierra

Il y en a deux dans l'alignement des pistes. Donc cela fait quatre. Et ce cinquième.

Cela fait donc cinq amers à installer. Est-ce qu'on peut se fixer raisonnablement comme objectif d'installer ces amers – tout le monde doit travailler, y compris pour la vallée de Chevreuse – avant la fin du premier trimestre 2009 ? On n'a plus à discuter sur la forme de l'amer, c'est déjà fait.

Qui prend en charge la question de l'installation de ces amers ? C'est le comité de suivi, Monsieur le Lollioz qui se charge de cela ?

M. LOLLIOZ (Pdt du Comité de suivi).- L'installation, non.

M. LE PRESIDENT.- Je parle de la définition, du contact avec les mairies.

M. LOLLIOZ (Pdt du Comité de suivi).- La définition, oui.

M. LE PRESIDENT.- Pourquoi n'est-ce pas le service de navigation qui s'en charge ? Si personne ne veut rien faire ! Il s'agit d'instaurer un nouveau système de navigation autour de l'aérodrome. Pourquoi ce ne serait pas le service de navigation aérienne qui déterminerait précisément où il faut les mettre avec l'aide des usagers ?

M. MICHAL (SNA-RP).- C'est effectivement aux usagers de nous dire où ils veulent les mettre. Là, nous avons mis des carrés sur une carte, il faut trouver une parcelle, il faut l'accord du propriétaire. Aujourd'hui, on peut poser la question et en discuter, ce n'est pas moi qui ai le pouvoir de décision. Il n'est pas normalement dans les attributions d'un service de contrôle d'installer ce genre de chose.

M. LE PRESIDENT.- C'est la DGAC, Monsieur Espéron ? Il faut que quelqu'un d'un service officiel prenne cela en main sinon cela n'avancera pas.

Mme CIAVATTI (AAVB).- Les maires qui ont intérêt à avoir ces amers peuvent prendre les choses en main. C'est mon avis. D'autre part, je voulais vous dire que l'amer des Loges semblerait trop petit aux dires des usagers. Il ne faudrait peut-être pas le prendre comme référence gabarit. Il n'est pas assez haut.

M. RIGAL (Villiers-le-Bâcle).- En complément de ce que disait Madame, sur Villiers-le-Bâcle, on a installé également un amer. Cela a pris une bonne année. Je veux bien me charger de contacter le maire de Gif-sur-Yvette puisque le point Sierra est à cet endroit-là mais je doute que, dans les délais que vous précisez, cela soit réalisable. On va tomber sur une commune comme Gif qui n'est jamais dans nos réunions, qui est peu concernée par les problèmes de survol et qui va soulever des problèmes de budget, c'est évident. Cela me paraît difficile mais je veux bien en parler dès ce soir avec le maire de Gif.

M. LE PRESIDENT.- Très volontiers, je vous en remercie. Je souhaite qu'il y ait un service officiel qui puisse prendre ce contact avec les maires, sinon on n'y arrivera pas. Il faut que se soit fait par la DGAC, Monsieur Espéron. Si le Service de Navigation Aérienne veut bien y contribuer techniquement naturellement, les usagers aussi, ainsi que les maires concernés, puisqu'on veut à tout prix, je m'adresse à vous Mesdames et Messieurs les usagers, c'est une demande des usagers, puisqu'on veut qu'il y ait ces amers, il faut qu'on s'en donne les moyens aussi.

Monsieur Espéron, voulez-vous prendre cela en main ?

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Je prends la tâche en main pour essayer de trouver la meilleure formule pour mettre en place ces amers. Néanmoins, je crains que la DGAC, en tous les cas mon service, compte tenu de l'état des effectifs, puisse assurer en plus cette tâche. On regardera en interne avec les usagers, les élus, l'exploitant de l'aérodrome et les autres parties concernées comment il est possible de faire avancer rapidement la mise en place de ces amers qui est une

demande collective de l'ensemble des parties concernées et pas uniquement de telle ou telle partie.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaite - je voudrais qu'on en prenne bonne note pour la suite - que du côté des usagers, il y ait un travail qui soit immédiatement conduit avec le Service de Navigation pour savoir quel est leur positionnement idéal. C'est le premier point. Il faut que ce soit fait immédiatement.

Deuxièmement, la DGAC forte de ces indications, prépare une saisine des maires concernés de manière qu'on puisse leur soumettre le problème.

Ce que l'on peut faire, Monsieur Lolloz, c'est de faire une saisine conjointe des maires en question. A charge pour nous tous de convaincre les maires d'agir, je m'adresse aux associations qui vont expliquer tout l'intérêt qu'il y a à faire cela.

Tertio, il va y avoir une question d'argent. En fait, ce sont les maires des communes concernées qui avaient pris cela en charge en ce qui concerne les amers que nous connaissons déjà et qui sont des amers à forte proximité de l'aérodrome. On risque d'avoir une vraie difficulté concernant les amers qui sont plus éloignés et qui ne concernent pas des communes qui sont gênées par la navigation aérienne. La question est de savoir comment on pourrait dégager quelques moyens pour y arriver.

M. NICOLAS (Châteaufort).- Est-ce qu'ADP ne pourrait pas prendre en charge ce genre de chose ?

M. LE PRESIDENT.- Alors ADP, exploitant de l'aérodrome, qui a tout intérêt à ce que le trafic se développe et qu'il se développe en bonne intelligence avec l'environnement ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- En bonne intelligence, c'est vrai, mais "qu'il se développe", ce n'est pas forcément une finalité unique.

M. LE PRESIDENT.- Qu'il se maintienne alors.

M. NUTKOWICZ (ADP).- Je réserve notre réponse.

M. LE PRESIDENT.- C'est une vraie question.

M. NUTKOWICZ (ADP).- La fois précédente, nous avons payé, mais je crois que tout le monde à la mémoire qui flanche un peu et qu'il y a eu beaucoup d'amnésie. On n'a pas fait que payer pour ces amers, on y a travaillé avec beaucoup de sérieux, on a mis des gens dessus alors que ce n'était absolument pas sur le territoire d'Aéroports de Paris, on n'avait aucune raison de le faire. Je voulais quand même le préciser.

M. LE PRESIDENT.- C'est très bien de nous rappeler cela. Mais alors, est-ce que ce n'est pas à vous que j'aurais dû demander de prendre cela en main et pas à Monsieur Espéron ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Non, Monsieur le Secrétaire Général, car ce n'est absolument pas dans nos attributions. Ce n'est pas dans le cahier des charges. Je crois qu'aujourd'hui on ne peut pas demander à Aéroports de Paris d'être au four et au moulin sur des choses qui ne le concernent pas directement au niveau opérationnel. L'exploitation de l'aéroport, oui. Tout ce qui ressort de la navigation aérienne, on laissera ceux qui en sont responsables s'en occuper.

M. LE PRESIDENT.- Ceci dit, vous aviez payé la fois précédente ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- Oui, je ne peux pas vous garantir que nous allons à nouveau payer.

M. LE PRESIDENT.- Vous ne pouvez pas nous garantir le contraire non plus. Cela laisse quand même la porte ouverte.

Voilà un programme de travail qui permet d'espérer que ce plan dont j'ai cru comprendre qu'il satisfait tout le monde. On est d'accord.

Mme FASTRE (APACH).- Je voulais simplement dire qu'il y a une étude d'impact et une étude de sécurité qui sont en cours. Il me

semble que les résultats de ces deux études vont avoir une influence sur le choix que l'on peut faire. Je ne vois pas comment on peut choisir avant.

M. LE PRESIDENT.- L'étude de sécurité va intervenir très vite. Même sans l'étude de sécurité, on sait quand même très bien où on veut mettre ces amers. Pour les amers, on peut aller très vite quant à la détermination de leur emplacement. Pour l'étude de sécurité, on a encore quelques semaines à attendre, c'est bien cela ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Oui.

M. LE PRESIDENT.- C'est le schéma futur, celui que nous souhaitons mettre en place et qui fait l'accord de tout le monde. Il ne présente pas de difficultés ?... La commune de Châteaufort va être, grâce à ce système-là, allégée dans son survol. N'est-ce pas ?

M. PANNETIER (Maire de Châteaufort).- Oui, effectivement.

M. LE PRESIDENT.- C'est difficile de vous arracher un oui, Monsieur le maire ! Ce circuit est donc un objectif à atteindre. Je trouve qu'il y a beaucoup d'amers à installer, mais bon !

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Le schéma 3 a autant d'amers ?

M. LE PRESIDENT.- Le schéma 3, ce n'est pas ça, c'est le tour de piste. J'ai l'impression que le schéma 3 nécessitait beaucoup d'amers pour se faufiler.

Sur le tour de piste lui-même, la question... Monsieur, sur ce schéma, vous vouliez dire quelque chose ?

M. NICOLAS (Châteaufort).- Si on proposait le projet 3, au cours des deux réunions du 1^{er} avril et du 18 avril, c'était justement pour avoir par les pilotes un repère facile quand on arrive sur la vallée avec cet angle cassé. C'était tout. Je parle de la vallée de la Mérantaise.

Mme ASCIONE (ACOP).- Le projet 3 faisait passer une vent arrière tout près de Villiers-le-Bâcle, c'était peut-être dans ce cas-là que c'était à peu près faisable. Or je vous rappelle que maintenant le tracé de la vent arrière passe sur petit circuit et que cela nous raccourcit terriblement l'étape de base en 07.

M. NICOLAS (Châteaufort).- C'est exactement ce que je suis en train de dire, vous allez être en plein sur Châteaufort.

Mme ASCIONE (ACOP).- C'est infaisable.

M. LE PRESIDENT.- Sur le circuit de piste, la question est : est-ce qu'on le met en œuvre maintenant à titre expérimental ou est-ce qu'on attend ? Puisque la crainte, c'est que si on ne met pas en place le dispositif d'entrée-sortie, ce circuit de piste aux yeux de Châteaufort à l'inconvénient de rajouter du trafic. C'est bien cela ?

M. NICOLAS (Châteaufort).- Exactement.

M. LE PRESIDENT.- La question est de savoir, compte tenu néanmoins de l'intérêt que présente ce nouveau tour de piste, ce que l'on fait. Si on renonce à instaurer ce nouveau tour de piste, on renvoie cela au premier trimestre 2009. Cela veut dire qu'on n'est pas dans la capacité de le tester dans une période de faible trafic.

M. MICHAL (SNA-RP).- L'intérêt de l'expérimentation était de débiter en février, une période de faible trafic.

J'insiste mais cette expérimentation permettra, même en dehors du dispositif global, de tirer les enseignements de ce nouveau tour de piste, même s'il s'agit de dire en cours d'expérimentation : "cela n'améliore pas, voire cela aggrave la situation", au lieu d'en discuter sur papier. Ce n'est qu'une expérimentation, ce n'est pas une mise en service.

Cette mise en expérimentation peut être stoppée pour raison de sécurité. Elle peut être stoppée également si on s'aperçoit rapidement qu'elle n'apporte rien. Ce n'est absolument pas un chèque en blanc qui serait signé au service de contrôle ou à la DGAC.

M. LE PRESIDENT.- Il faut statuer sur cette affaire-là.

Mme FASTRE (APACH).- Est-ce que la trajectoire pour les hélicoptères fait partie de cette expérimentation ?

M. LE PRESIDENT.- Non. C'est mieux de le redire, vous avez raison.

M. DUTRUC-ROSSET (Buc).- J'avais bien noté.

M. LE PRESIDENT.- C'était bien noté, il n'y a pas de problème.

M. RIGAL (Villiers-le-Bâcle).- Je comprends les hésitations de Châteaufort mais il y a aussi les hésitations de Villiers qui vont dans le sens inverse de celles de Châteaufort. Cette expérimentation nous va très bien.

M. LE PRESIDENT.- Il y en a à qui elle va bien, d'autres à qui elle va moins bien. Je crois qu'il faut que nous prenions la décision d'expérimenter ce tour de piste parce que c'est une décision qui fait suite à une réflexion très longue. C'est normal qu'avant de commencer, ceux qui sont inquiets fassent part de leur inquiétude. C'est humain, c'est normal, c'est fait pour ça.

Néanmoins, il faut quand même se dire que globalement on apporte une amélioration puisque l'altitude est plus élevée et que, grâce à ce fonctionnement nouveau, on va pouvoir s'apercevoir, et si on s'aperçoit du contraire on arrêtera, que cela apporte une amélioration. Simplement, il faudrait qu'on ait une idée de la durée de l'expérimentation. Pendant combien de temps cette expérimentation doit-elle être mise en œuvre ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Il faudrait disposer de six mois, éventuellement avec une certaine prolongation si nécessaire, mais six mois sur un dispositif relativement figé pour avoir le temps que les usagers s'approprient le nouveau dispositif ainsi que les contrôleurs. Six mois, cela paraît faisable.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- On voudrait savoir si, dans la phase d'expérimentation, les riverains seront consultés pour donner leur avis.

M. LE PRESIDENT.- Oui, bien sûr.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Comment ?

M. LE PRESIDENT.- Si on ne demande l'avis de personne, ce n'est pas une expérimentation. La phase d'expérimentation est faite pour regarder ce qui se passe, avoir l'avis des uns et des autres, des riverains et des usagers.

Six mois d'expérimentation, cela commencerait en janvier ou en février ?

M. MICHAL (SNA-RP).- En février.

M. LE PRESIDENT.- Si jamais cela ne marche pas, on arrête avant la pleine saison.

M. MICHAL (SNA-RP).- On peut s'arrêter à n'importe quel moment.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce qu'on peut convenir qu'on pourrait avoir une nouvelle réunion de notre commission en avril ou en mai pour en tirer les premières conclusions ?

Mme GERMANICUS (Châteaufort).- Le moment où les gens se rendront vraiment compte des nuisances, c'est dans la même période. En janvier, février ou mars, les gens vont être chez eux. Mon souci est que les riverains sont prêts à écouter, mais en janvier février mars, on n'est pas tellement dehors pour écouter. Et si on se voit en avril, je ne suis pas sûre qu'on ait assez de recul.

M. MICHAL (SNA-RP).- L'expérimentation est sur une durée minimale de six mois, donc si elle débute en février, cela va nous amener jusqu'en...

M. LE PRESIDENT.- Vous ne pouvez pas faire débiter l'expérimentation en janvier ?

M. MICHAL (SNA-RP).- Il y a un minimum. Il faut publier la zone règlementée temporaire, tous les suppléments d'informations aéronautiques. Début février, cela me paraît plus réaliste.

M. LE PRESIDENT.- Si on fait une expérimentation qui doit durer tout l'été, il faut qu'on soit capable d'arrêter les frais suffisamment tôt, donc plus on commence tôt, mieux on se porte.

Je suis d'accord et ce n'est pas moi qui vais jouer avec cela, il y a des problèmes d'information des usagers, il y a l'information des contrôleurs, il faut faire attention. Mais est-ce qu'on ne peut pas se dire que vraiment la date d'objectif pour commencer l'expérimentation est plutôt le 15 janvier que le 1^{er} février ? Je ne voudrais pas que ce soit le 15 février.

M. MICHAL (SNA-RP).- Le 15 janvier, c'est vraiment très court, sachant que dans l'étude d'impact de sécurité dont je vous ai parlé est incluse également celle qui correspond au tour de piste unique. Je pense que cela risque vraiment d'être très serré. En fin d'année, il ne se passe pas grand-chose. En février, on a vraiment un creux de trafic, en janvier février le trafic est particulièrement faible, il reprend réellement en avril, donc on a une bonne période de rodage.

M. LE PRESIDENT.- Il faut qu'on se revoie en mai ou début juin ?

M. MICHAL (SNA-RP).- On pourrait avoir un premier point d'étape fin mai ou début juin qui nous permette de dire "on continue" ou "on arrête". Si on continue, cela nous amène en août. C'est six mois minimum.

M. LE PRESIDENT.- Je souhaite que nous ayons une réunion de la présente commission tout début juin. Et je souhaite que le comité consultatif puisse se saisir des conclusions de l'étude de sécurité qui va sortir avant la fin de l'année. A ce moment-là, on décide de se lancer dans l'expérimentation. On considère que c'est une expérimentation qui

est valable pour les six premiers mois de l'année. On est capable de l'arrêter avant l'été 2009. Et, entre temps, on aura pris les dispositions utiles pour positionner les fameux amers et essayer de trouver l'argent pour les installer. Si jamais on s'aperçoit que ce tour de piste ne sert vraiment à rien, on ne fera rien, mais on décidera de cela au cours du premier trimestre. Si on s'aperçoit au contraire qu'il est intéressant, à ce moment-là, on le continue et on installera les amers.

C'est un calendrier un peu subtil qu'il faut mettre en oeuvre.

Si j'essaie de récapituler : notre objectif commun est de mettre en place les arrivées départs... si vous pouviez nous remonter le nouveau dispositif s'il vous plaît... voilà le nouveau dispositif pour les arrivées ouest et départs Sierra. C'est un dispositif qui, peu ou prou, convient à tout le monde...

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Si on respecte l'intégralité de ce qui est présenté.

M. LE PRESIDENT.- J'ai bien compris, Madame, y compris l'amer qui est très loin. Il faudra expliquer au maire de cette commune que si cela ne sert à rien pour lui il faudra quand même qu'il le fasse.

M. GARCIA (UAPNRHCV).- Il y a un silo.

M. LE PRESIDENT.- Pour faire cela, je redis que tout de suite usagers + navigation aérienne positionnent du mieux possible les amers tels qu'on voudrait en théorie les voir implantés. Tout à l'heure, on a dit qu'il y en avait cinq.

Deuxièmement, la DGAC se charge, avec moi, de prendre des contacts auprès des municipalités concernées. On vous demandera votre appui, à toutes et à tous. On demandera à Aéroports de Paris si, comme la dernière fois, ils veulent bien y mettre un peu d'argent, sauf que la dernière fois il n'y en avait qu'un, cette fois-ci il y en a cinq. Ce n'est pas gagné.

On voit bien que si on arrivait à mettre en place le dispositif ce serait un gain du point de vue fonctionnement environnemental qui serait très intéressant et sécuritaire.

M. LUCAS (AAVB).- On a un coût des amers ? Cela coûte combien par pièce ?

M. LE PRESIDENT.- Combien coûtait l'amer qui a été installé ?

M. NUTKOWICZ (Aéroports de Paris).- 4.000 euros.

(Précision apportée après la réunion : le coût total d'un amer, comprenant le matériel et l'installation, revient à 7.000 euros qui correspondent à la somme payée par Aéroports de Paris).

M. LE PRESIDENT.- En ce qui concerne le tour de piste, le tour de piste expérimental pour une durée de six mois, je souhaite que nous puissions l'essayer. Je suis convaincu quant à moi qu'il apportera une amélioration.

Si ce tour de piste s'avère à la fois dangereux, ingérable et nuisant, il évident qu'on sera amené à arrêter.

Le comité de suivi se saisira des résultats de l'étude de sécurité très vite.

Nous serons amenés, avec le comité de suivi, autant que de besoin, à se réunir pour alimenter en information les uns et les autres.

Et en tout état de cause, la Commission Consultative de l'Environnement que vous formez se réunira début juin, quand je dis début juin, ce n'est pas le 15 juin, c'est tout début juin pour faire le point et voir si ce tour de piste unique vaut le coup ou s'il faut l'arrêter.

Entre temps, on aura beaucoup avancé sur le problème des amers et donc on pourra décider de savoir si on les installe ou pas. On voit bien, et là aussi je voudrais être sûr que tout le monde est d'accord, que si on pouvait en même temps aujourd'hui faire le circuit arrivée-départ plus le nouveau tour de piste, cela irait mieux. On est tous d'accord là-dessus. Ce qui nous crée un problème, c'est qu'on ne peut pas le faire l'un avec l'autre tout de suite. On est obligé de passer par une phase expérimentale de ce tour de piste. Je le répète, je suis convaincu globalement que ce tour de piste est positif et que, si on ne l'essaie jamais, si on recule indéfiniment, on ne pourra jamais porter un jugement.

Monsieur Espéron, à qui j'ai dit : "vous êtes sûr qu'on peut faire une expérimentation ?" m'a répondu : "oui, on peut le faire". S'il me le dit, c'est que c'est vrai. Une expérimentation, ce n'est pas du "bidon", on essaie et, si cela ne marche pas, on renonce. On est d'accord ?

Voilà le schéma.

Sur ce schéma, je n'ose pas demander qui est contre, qui s'abstient et qui est pour, parce que je sens qu'on va repartir dans des débats. Néanmoins, est-ce que par rapport à ce schéma, il y a des oppositions catégoriques parmi vous ?

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Excusez-moi, Monsieur le Secrétaire, on a rapproché le circuit hélicoptère de Toussus-le-Noble alors que la commune connaît une forte expansion, il serait préférable...

M. GARCIA (UAPNRHCV).- C'est la responsabilité du Maire de ne pas construire, Monsieur, c'est ce qu'on nous dit.

M. LE PRESIDENT.- Les hélicoptères, on va en parler. Pour l'instant, vous ne faites pas le circuit hélicoptère. Vous ne changez rien. Mais c'est une bonne remarque.

M. MICHAL (SNA-RP).- On le laisse tel qu'il est actuellement.

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Et pas trop près de Toussus.

M. MICHAL (SNA-RP).- On peut rester sur le circuit hélicoptère actuel à 600 pieds.

M. LE PRESIDENT.- Sur les hélicoptères, je vais terminer là-dessus, on fera quelque chose de spécial rapidement.

Je répète : sur ce schéma que je viens de décrire, est-ce qu'il y a parmi vous une opposition formelle ?

Mme MARTIN (ADVMC).- Je suis désolée, mais avoir fait une phase transitoire par rapport à ces amers qui ne sont pas en place, je veux bien, mais je ne vois pas pourquoi on n'aurait pas pu faire directement cette sortie-là plutôt que d'étudier des sorties par le petit tour de piste. Je ne vois pas pourquoi perdre ce temps. Et donc, je ne peux pas en tant qu'ADVMC, Défense de l'Environnement pour les habitants de Châteaufort et la vallée de la Marantaise, accepter cela.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Vous ne comprenez pas, si j'ai bien compris, pourquoi on ne ferait pas tout de suite des sorties par Sierra ?

Mme MARTIN (ADVMC).- Oui.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Pour pouvoir sortir par Sierra, cela veut dire que vous ne pouvez plus rentrer par Sierra. Si vous ne pouvez plus rentrer par Sierra, cela veut dire que vous pouvez rentrer par l'ouest, par les amers. Or les amers, on ne peut pas encore les mettre en place. Donc les entrées sont obligées de passer par Sierra. Et vous faites aussi les sorties par Sierra, vous avez un croisement de trajectoires.

M. LE PRESIDENT.- Et même un choc frontal.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- C'est ce qui se fait actuellement.

M. LE PRESIDENT.- Vous posez la seule vraie question et je vous garantis que si on pouvait le faire on le ferait.

Mme MARTIN (ADVMC).- Franchement par rapport aux habitants de Châteaufort où je sais d'avance les nuisances supplémentaires qu'on va avoir, je ne peux pas être pour, mais je souhaite réellement que le projet aboutisse.

M. LE PRESIDENT.- On va le faire. J'espère qu'on ne va pas être bloqué par les amers.

J'enregistre Madame votre position. J'enregistre celle du Maire de Châteaufort.

Pour le reste, je considère, excusez-moi de dire cela comme ça, que l'on a de la part de la commission consultative que nous formons un engagement et un consensus pour le modèle en deux temps que j'ai décrit. Je sais que ce n'est pas facile mais il faut qu'on avance et c'est le fruit d'un travail déjà extrêmement long. Ce travail, il faut le valoriser. On prend un risque positif et si cela ne marche pas, je garantis, Monsieur

Espéron me l'a confirmé, qu'il ne s'agit pas de faire une expérimentation définitive et qu'on arrêtera.

On fait confiance à tout le monde pour expliquer que c'est une expérimentation. Mais il faut qu'on la respecte. Je redis, Monsieur Espéron, que sur le respect des trajectoires qui ne sont pas des infractions mais qui sont ce que j'appelle des fautes, il faut qu'on ait un signalement administratif et si, cela se répète, qu'il y ait des poursuites disciplinaires à pouvoir engager.

En ce qui concerne les hélicoptères, on va s'en charger à la Préfecture, on va amasser toutes les informations disponibles sur l'activité, le trafic et son évolution. Nous allons glaner ces informations auprès d'Aéroports de Paris, aussi bien en ce qui concerne les évolutions d'Issy-les-Moulineaux vers chez nous que les évolutions endogènes propres à Toussus-le-Noble avec les hélicoptères basés.

On va aussi demander à la Gendarmerie de l'air et à tous les autres services de nous faire part de leurs observations en matière de trafic. Et je voudrais que chaque commune me fasse passer un document, cela s'adresse à Buc notamment et aux autres, je souhaite par commune une fiche qui fasse une page et demie maximum, pour m'indiquer les observations récentes, les plaintes et les craintes pour l'avenir. Naturellement, je fais référence au circuit nord.

Il faut que ces éléments nous les ayons dans un délai d'un mois maximum. A la suite de quoi, on se verra avec M. Lolloz et, s'il le permet, je tiendrai avec lui une séance de ce que je n'ose pas appeler un comité de suivi, pour faire une première analyse de ce problème des hélicoptères.

A l'ordre du jour, il y a le circuit de piste, savoir si oui ou non ce circuit de piste on le met en œuvre et deuxièmement ce qu'il en est de l'arrivée nord.

Après il y aura le comité de suivi qui vivra sa vie et il faudra que vous me disiez, Monsieur le Président, quand on pourra réunir la commission pour parler spécifiquement des hélicoptères. Mais il faut un chapitre spécial de la commission sur les hélicoptères de manière à prendre la décision concernant, je répète, le circuit de piste et concernant l'arrivée nord et le problème des arrivées des hélicoptères.

M. DROUSSENT (Saint-Rémy).- Les trajectoires ne sont pas prises en compte ?

M. LE PRESIDENT.- Les trajectoires, c'est ce que j'appelle les arrivées. Vous avez les hélicoptères de passage.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Oui qui passent au-dessus des maisons.

M. LE PRESIDENT.- Je m'intéresse d'abord aux hélicoptères, parce que c'est ceux-là qu'on maîtrise d'une manière ou d'une autre, qui sont basés ou qui viennent avitailler ou qui se posent à Toussus-le-Noble.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Mais on ne peut pas savoir.

M. LE PRESIDENT.- C'est pour cela que j'ai demandé aux maires qui sont représentés ici de me faire passer une fiche en une page et demie avec leurs observations. Si les associations veulent le faire, elles le font aussi naturellement.

Pour ce qui est des hélicoptères de transit entre Issy-les-Moulineaux, Saint-Cyr-l'Ecole ou je-ne-sais-quoi, on va en parler bien sûr, mais il faut être clair entre nous, sur cette nuisance de transit on aura beaucoup moins de possibilités d'intervention sauf à un niveau qui sera un niveau supérieur, c'est-à-dire un niveau de réglementation aérienne. Au plan de la Commission Consultative, on fera remonter des choses.

Ce que l'on va pouvoir ici vraiment essayer de tenir en main, si j'ose m'exprimer ainsi, c'est le tour de piste et l'activité des hélicoptères basés et à la rigueur ceux qui viennent ravitailler.

On n'est pas sur les hélicoptères qui sont de passage, qui sont de pur transit et qui ne se posent pas ici. On n'est pas dans une situation très facile.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Pour habiter la vallée de Chevreuse, je me rends compte qu'on a énormément d'hélicoptères qui viennent faire du tourisme. C'est extrêmement nuisant. Dès qu'il y a un château ou un endroit un peu spécifique, ils partent de Toussus. Est-ce qu'ils sont basés systématiquement à Toussus ? on n'en sait rien.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Je rebondis sur l'idée du Secrétaire Général, à savoir de faire une fiche avec vos observations des secteurs survolés, la fréquence, les périodes, la couleur des hélicoptères car on peut faire des distinctions entre des hélicoptères kakis ou des hélicoptères d'une autre couleur. Essayez de nous donner les secteurs impactés au sol, ce que vous voyez en l'air aussi précisément que possible. Ensuite, on analysera l'ensemble des données pour voir comment on peut traiter, soit au niveau de Toussus, soit au niveau national les problèmes posés.

Mme CHOISNARD (APACH).- Il y a le problème de Satory et Villacoublay : comment peut-on avoir des informations sur les hélicoptères de ces deux sites, sachant qu'ils contribuent à la nuisance générale et qu'on n'a pas toujours la possibilité d'identifier ?

M. LE PRESIDENT.- Vous êtes impitoyable parce que c'est bien cela que j'avais à l'esprit, mais ceux-là je n'y peux rien. Je vais pouvoir dire aux gendarmes "ça ne va pas" mais une fois que j'ai dit ça...!

M. ESPERON (DGAC/DACN).- J'ai rencontré le Commandant de la base de Villacoublay par hasard samedi dernier. Je sais qu'il organise pour un certain nombre de communes des réunions d'information et d'explication sur les activités hélicoptères de la base. Je pense qu'il serait tout à fait favorable à en discuter avec les communes intéressées pour éventuellement organiser des séances d'information supplémentaires et répondre à vos questions.

Mme CHOISNARD (APACH).- C'est un scoop !

M. LE PRESIDENT.- C'est une bonne nouvelle, on est ravi de l'apprendre parce que c'est vrai que, pour l'instant, on a du mal à canaliser cette activité. Madame Ascione ?

Questions diverses

Mme ASCIONE (ACOP).- Si nous en avons terminé avec les réflexions sur les tours de piste hélicoptère, j'avais une demande à vous formuler.

La Charte comporte un chapitre sur l'habitat dans lequel il est dit que les communes s'engageaient à limiter l'implantation de nouvelles habitations résidentielles etc. Pourrions-nous avoir à la commission un bilan des nouvelles habitations ou de l'urbanisme de la région ? Ce serait fort intéressant pour pouvoir discuter des nouvelles trajectoires parce qu'on s'occupe à la fois des communes existantes, des communes virtuelles. C'est important et je voudrais connaître l'engagement des maires.

M. LE PRESIDENT.- Tout à fait d'accord. Dans les fiches que je me suis permis de demander aux maires ici présents, j'aimerais bien qu'il y ait des informations sur les PLU en cours de révision et sur les projets d'urbanisme.

D'autre part, Madame, c'est extrêmement important ce que vous venez de dire, je demanderai pour la prochaine Commission Consultative au Directeur Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture de venir faire une présentation sur les projets de l'OIN et sur les projets d'urbanisation qui sont connus dans le secteur.

Au passage d'ailleurs, on parlera peut-être de ce qui est projeté pour l'aérodrome de Toussus-le-Noble dans le cadre de l'OIN, même si je crois qu'il n'y a pas grand-chose de projeté. Comme vous le savez, il y a une étude qui est en cours sur le devenir de l'aérodrome. C'est extrêmement important, vous avez raison de signaler ce point. Je pense que ce serait quelque chose que nous devrions faire au minimum une fois par an sinon cela n'a aucun sens.

M. VERNIN (ACCMH).- Il me semblait qu'on avait parlé avec la DGAC qu'il n'y avait pas de tour de piste hélicoptère. Il y a des arrivées et des départs d'hélicoptères mais contrairement aux avions école, il n'y a pas de tour de piste hélicoptère. Depuis tout à l'heure, tout le monde parle de tour de piste hélicoptère, il est toujours tracé alors que la DGAC nous avait dit qu'il n'y en avait pas. Je ne voudrais pas qu'on rajoute un tour de piste hélicoptère qui normalement ne doit pas exister.

M. MICHAL (SNA-RP).- Je vous rassure, c'est un abus de langage. On appelle "tour de piste hélicoptère" des trajectoires arrivées et des trajectoires départs. Les tours de piste hélicoptère à Toussus n'existent pas.

M. LE PRESIDENT.- Si cela n'existe pas, il ne faut pas en parler sous cette appellation. Monsieur le Maire de Buc...

M. DUTRUC-ROSSET (Maire de Buc).- Dans la perspective de la séance spéciale concernant les hélicoptères, je pense que nous aurions besoin effectivement d'informations que nous ne maîtrisons pas au niveau communal, à savoir : les trajectoires Vélizy-Villacoublay-Satory, cela vient d'être dit ; deuxièmement les perspectives de l'OIN puisque par hypothèse de construction elles s'imposeront aux communes. Il me semble que, sans ces éléments d'information, il sera difficile de pouvoir faire un choix stratégique pour ce qui concerne les trajectoires d'hélicoptère.

M. LE PRESIDENT.- Entendu, mais vous avez vu ce que j'ai indiqué sur les perspectives d'urbanisation, y compris les vôtres d'ailleurs.

M. DUTRUC-ROSSET (Maire de Buc).- Monsieur le Secrétaire Général, les nôtres sont connues, mais celles de l'OIN nous ne les connaissons pas, nous, au niveau communal.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez raison, pas encore.

M. DUTRUC-ROSSET (Maire de Buc).- Nous connaissons les orientations du SDRIF, plus exactement les dispositions du projet de SDRIF.

M. MAITRE (Héli-Horizon).- Afin de pouvoir préparer cette réunion, préalablement je vous ferai parvenir un document où il apparaîtra de manière évidente le poids économique et au vu de la conjoncture qui se prépare, c'est un aspect non négligeable, du monde de l'hélicoptère à Toussus-le-Noble. On a, par exemple, juste à gauche un Monsieur qui génère 20 millions d'euros de chiffre d'affaires à Toussus-le-Noble pour vous donner un ordre de grandeur. Il y a l'environnement, et merci de m'avoir invité aujourd'hui, mais il existe aussi un aspect économique non négligeable.

M. LE PRESIDENT.- C'est bien parce que ce contexte existe, y compris sur l'activité aérienne en général, que je suis très intéressé à

l'activité de la plate-forme dans le respect d'un certain nombre de règles et en étant très attentif aux nuisances que cela peut apporter aux concitoyens.

J'en termine pour vous dire que, premièrement, je serai très reconnaissant à Madame et Aéroports de Paris de nous fournir le PV de la présente rencontre dans des délais rapides, compte tenu de l'acuité et de la sensibilité des sujets que nous évoquons.

Deuxièmement, nous vous enverrons le compte rendu par mail pour économiser quelques timbres supplémentaires, ce qui vous permettra de faire circuler le document de manière plus aisée encore.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Je pense que tout le monde est au courant de ce qui s'est passé au-dessus de l'aérodrome de Toussus fin septembre. Nous, en tant que riverains, on est sensible à cet aspect de la sécurité. On voulait savoir ce qui s'était passé et on aimerait savoir aussi quand les avions de Toussus seront équipés de transpondeurs, tous, et quel contrôle sera envisagé par rapport à cela.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Cet événement de sécurité, on en a beaucoup parlé dans la presse, cela a fait l'objet d'une enquête judiciaire et administrative en cours. On ne peut pas vous en dire beaucoup plus que ce qui a déjà été diffusé. Toujours est-il que les filets de sécurité mis en place pour éviter l'accident ont fonctionné. C'est un incident très exceptionnel, cet avion de tourisme n'avait pas à se trouver là. On est en train de travailler avec le pilote et le club pour corriger un certain nombre de choses. Ceci dit, je crois qu'il ne faut pas généraliser et que les mesures de sécurité actuelles sont efficaces puisque ce genre d'événement n'arrive que d'une manière très exceptionnelle.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Nous avons eu pas mal d'accidents dans la vallée de Chevreuse. Avec beaucoup de chance, cela a toujours été dans des zones naturelles.

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Il y a eu des morts.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Et donc on aimerait savoir quand vous envisagez la pose des transpondeurs.

M. ESPERON.- La grande majorité des avions et des hélicoptères en Ile-de-France sont équipés de transpondeurs et ont l'obligation, lorsque ces appareils en sont équipés, de les activer. L'avion qui est passé du côté de Villacoublay avait son transpondeur activé.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- On doit alors repérer plus facilement les avions lorsqu'il y a des transpondeurs. Donc ils seraient plus facilement sanctionnables lorsqu'ils ne sont pas dans les endroits où ils devraient être.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- En effet, lorsqu'il y a véritablement infraction, que l'aéronef soit équipé ou non de transpondeur, nous faisons notre travail. Si vous avez constaté dans votre secteur un certain nombre d'événements qui vous paraissent être en infraction avec la réglementation, vous pouvez nous les communiquer. En général, c'est plutôt la gendarmerie qui va sur place relever les infractions, les constater, et ensuite nous les instruisons.

Mme COLOMBEL(UAPNRHCV).- Ils ne sont pas là en permanence.

M. DROUSSENT (St Rémy Environnement).- Les riverains ont envoyé des courriers avec des relevés, pendant huit heures consécutives un avion passe tous les six minutes, ce qu'a vécu le Premier Ministre, nous on le vit tous les jours parce que les avions passent sur les maisons. En 1996, à cette même commission consultative, on nous a dit que, quand les avions passent sur les zones à éviter, c'est parce que justement, quand on y passe, c'est qu'il y a un danger. On relève justement des avions toutes les six minutes dans des zones où on exprime des dangers. On demande que des mesures de précaution soient prises.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- Je crois qu'au travers des fiches qui ont été demandées tout à l'heure vous pourrez donner le détail de vos observations. Le fait que des aéronefs passent toutes les six minutes ne constituent pas une infraction...

M. DROUSSENT (St-Rémy Environnement).- Sur des zones où le survol est à éviter.

M. ESPERON (DGAC/DACN).- On a déjà traité ce sujet tout à l'heure, on vous rendra compte des suites qui ont été données par rapport aux infractions qui ont été relevées.

M. LE PRESIDENT.- Mesdames et Messieurs, il est 17 heures 16, c'est normal, ce sont des sujets difficiles. Nous avons eu, je crois, une bonne réunion. Je voulais remercier M. le Président du Comité de Suivi de son engagement, de ses efforts et aussi de son impartialité. Et je remercie tous les autres membres du comité de suivi, naturellement les services publics DGAC, Navigation Aérienne, sans oublier Aéroports de Paris et vous-mêmes, Mesdames et Messieurs, membres de la Commission, pour votre fidèle participation aux travaux.

Bonne soirée à tous !

(la séance est levée à 17 heures 18)