

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

*
* *
*

Relevé des points traités

Réunion du 23 mars 2023

Etaient présents :

M. Devouge, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines
M. Barraud, Directeur de la réglementation et des collectivités territoriales, Préfecture des Yvelines
Mme Magne, Bureau Environnement, Préfecture des Yvelines

Représentants des usagers, personnels et exploitant de l'aérodrome :

M. Delatte – Groupe ADP, Directeur Adjoint du Bourget et des Aéroports d'Aviation générale
Mme Boulay – Groupe ADP
M. Parpaleix – GUAS
M. Sourisse – GUAS
M. Combaluzier – GUAS
M. Pietersoone – GUAS (visio)

Représentants des collectivités locales :

Mme Bouis – Bailly - CAVGP
Mme Brau – Saint-Cyr-l'École – CAVGP (visio)
M. Tourelle – Noisy-le-Roi – CAVGP
M. Sanson – Fontenay-le-Fleury - CAVGP
M. Rivaud – Conseil Régional IDF (visio)

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome et de protection de l'environnement :

M. Menon – AYE (visio)
Mme Rossi-Jaouen – FNE
M. Dos Santos – APEBN (visio)
M. Périllon – AGPV
M. Duval – AC2NB
M. Beaulaton – ADECNA

Personnes invitées :

M. Bouniol – DSAC Nord
M. Porroy – Police aéronautique Toussus

Le quorum étant atteint, la séance de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École est ouverte à 14 heures 30 sous la présidence de M. Victor Devouge, Secrétaire général de la préfecture des Yvelines.

M. le Président rappelle les points inscrits à l'ordre du jour et s'enquiert d'éventuels sujets à inscrire au titre des questions diverses.

M. Duval (AC2NB) indique avoir envoyé par courrier une série de points qu'il souhaiterait voir abordés au cours de cette réunion portant sur le mode de fonctionnement et sur les présentations faites en instance.

M. le Président prend acte de cette demande qui sera évoquée en points divers.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 18 novembre 2021

- M. Menon (Yvelines Environnement) évoque à cette occasion les points suivants :

- L'amer installé fin 2018 : La DGAC confirme que les aéronefs doivent passer à la verticale de l'amer, et non au sud, afin de bien éviter le survol du Hameau des Moulineaux et d'un haras.

- Les PV des réunions AREX : serait-il possible d'avoir accès à tout ou partie des comptes rendus des réunions AREX (Analyse retour d'Expérience) qui ont lieu tous les 6 mois entre le Chef de la circulation aérienne, la DSAC et les usagers ? M. Bouniol (DGAC) prend note de cette demande et va se renseigner auprès de la DSNA s'il est possible d'accéder à cette demande.

- Le Comité de Suivi de la Charte : M. Menon (Yvelines Environnement) conteste vivement les propos désobligeants de M. Pavlowski (ADECNA) lors de la dernière CCE quand il déclarait que le Comité de Suivi de la Charte « n'avait servi à rien ». M. Menon tient à rappeler qu'il a été l'animateur du groupe de travail qui a élaboré la Charte, permettant ainsi quasiment dix ans de travail utile jusqu'à l'arrivée de l'ADECNA. Depuis cette arrivée, M. Menon fait le constat que rien ne peut se faire.

M. Beulaton (ADECNA), s'il reconnaît l'expression « un peu vive » des propos tenus, partage le constat exprimé à la dernière Commission. La situation ne semble pas évoluer dans le bon sens.

• M. Duval (AC2NB), en anticipation des points divers, tient à souligner que la CCE manque d'outil pour progresser dans sa réflexion. En particulier, M. Duval souhaiterait que la DGAC fournisse à la CCE et au CSC des relevés de tous les survols. Pour M. Duval, ces relevés permettront de sortir « d'une logique de dénonciation obsolète à une logique d'examen statistique » des survols. Les pilotes pourraient ainsi prendre conscience des nombreuses anomalies et écarts (cf les relevés effectués par la DGAC à la demande de Bailly transmis dans le courrier) qui se produisent dans le périmètre de l'aérodrome.

Au terme de la discussion, M. le Président soumet le compte rendu de la précédente CCE au vote de la Commission qui l'approuve à l'unanimité des votants.

Par ailleurs, il est acté par M. le président de transmettre aux représentants de la CCE, à l'issue de la réunion, un exemplaire de la charte et de ses avenants (demande de Mme Bouis – VGP)

2. Bilan de l'activité de l'aérodrome

→ **Présentation faite par M. Delatte, Directeur adjoint du Bourget et des Aéroports d'Aviation Générale (Groupe ADP) (cf présentation en annexe)**

Sont soulignés les points suivants :

- Une baisse du trafic de -7,5 % en 2022 (73 537 mouvements vs 79 528 mouvements en 2021).

Le ralentissement d'activité concerne le deuxième semestre 2022 et semble se poursuivre en 2023.

- L'analyse du trafic par type d'aéronef met en évidence :
 - Une baisse du trafic avions (57 000 en 2022 vs 62 000 en 2021).
 - Une hausse du trafic hélicoptères (2 100 en 2022 vs 1 600 en 2021).
 - Une stabilisation du trafic ULM à 14 000 mouvements en 2022.

• La répartition du trafic par type de vols montre que le plus gros du trafic se fait en tours de piste (41 000 mouvements). Mais on observe une baisse significative du nombre de tours de piste de -15 % en 2022. C'est une tendance que l'on observe sur les autres aérodromes.

- Le trafic est réalisé à 95 % par des avions qui sont basés sur l'aérodrome.
- Une forte saisonnalité du trafic sensible aux variations climatiques.

Questions et observations

→ Demande de statistiques permettant d'appréhender les moments de trafic intense

M. Périllon (AGVP) demande s'il serait possible d'avoir des statistiques sur les jours les plus fréquentés.

M. Delatte (Groupe ADP) va regarder ce qu'il peut faire. La difficulté étant la forte sensibilité du trafic aux données climatiques qui s'accompagne d'une irrégularité des jours et des plages de trafic.

M. Duval (AC2NB) souligne l'irrégularité du trafic avec des pointes sur certaines plages horaires, notamment les week-ends. Cette irrégularité a une incidence directe sur la gêne ressentie par les riverains. Il est essentiel d'avoir des données sur ce point.

Après discussion, il est convenu qu'Aéroports de Paris proposera deux ou trois formats de restitution pour tenter d'identifier les moments de plus fort trafic.

→ Poursuite de la présentation de M. Delatte (Groupe ADP)

M. Delatte (Groupe ADP) rappelle les points clés du dispositif de signalement : l'adresse mail PlaintesAAG@adp.fr, les éléments à renseigner.

Le nombre de signalements reçus en 2022 est en diminution (82 plaintes en 2022), ce qui ne signifie pas pour autant que le ressenti des riverains a diminué.

En conclusion, M. Delatte précise qu'ADP recherche l'outil adéquat pour être le plus réactif dans le traitement des demandes. Une expérimentation est en cours au Bourget avec l'installation de capteurs au sol, et le Groupe ADP travaille de concert avec la DGAC pour disposer d'outils modernes.

- M. Duval (AC2NB) précise que son association n'attend pas des réponses immédiates aux plaintes mais des cartes de relevés de l'ensemble des survols fournies par la DGAC à des périodicités régulières. Il réitère que l'objectif est d'abord d'ordre statistique. Il s'agit de prendre conscience de la réalité des survols. Les relevés de la DGAC sur un mois, transmis dans son courrier, montrent que les trajectoires n'obéissent pas à une courbe de Gauss. Les avions fréquentent le bord des corridors aériens plus que leur axe et les anomalies de trajectoires survolant les habitations sont nombreuses. Si l'on se base sur le relevé de janvier 2022 de la DGAC et qu'on extrapole sur l'année, il devrait y avoir au moins 150 survols aberrants par an.

Pour M. Bouniol (DGAC), l'observation de M. Duval est liée avant tout à une définition insuffisante de la carte des relevés. Si l'on zoomait, on s'apercevrait que le flux principal du trafic est bien au centre des couloirs aériens. Il faut une analyse fine pour apprécier la réalité des trajectoires, on ne peut se fier uniquement à l'informatique.

→ Présentation des plaintes par la DGAC (M. Bouniol)

M. Bouniol (DGAC) aborde les points suivants :

▪ Analyse des 82 signalements de 2022

La majorité des plaintes proviennent de Rennemoulin (50), puis de Noisy-le-Roi (13) et de Saint-Cyr-l'École (11).

M. Bouniol (DGAC) commente par commune le contexte des signalements.

Observations

Les représentants associatifs s'étonnent :

- Qu'il n'y ait pas de signalements concernant le Hameau des Moulineaux qui se situe dans la plaine de Versailles au centre des circuits (M. Menon – Yvelines Environnement).

- Que les signalements faits sur Bailly et sur Chaponval (courrier du 18 novembre 2021 et réitéré en 2022 du fait de la dégradation de la situation) ne soient pas mentionnés parmi les signalements (M. Dos Santos – APEBN).

- Les chiffres concernant les signalements ne reflètent pas la réalité de la gêne ressentie par les riverains (1 signalement peut faire référence à plusieurs événements). Il faut sortir de ce système basé sur la dénonciation (*M. Duval – AC2NB*)

▪ Les suites des signalements

M. Bouniol (DGAC) précise la méthode d'analyse des signalements (travail d'identification de la trace radar sur logiciel Elvira, appréciation d'une marge de tolérance de 150 à 200 mètres de la ligne de trajectoire, présence ou non d'un autre appareil, vérifications auprès de la tour de contrôle) et les suites apportées aux signalements.

En cas de trajectoire anormale sans motif apparent, une demande d'explication est adressée à l'exploitant de l'aéronef. Si les explications ne sont pas satisfaisantes, le pilote est convoqué devant une commission de discipline (pilote privé) ou un conseil de discipline (pilote professionnel). Les sanctions prononcées peuvent aller d'une lettre de rappel à un retrait de licence.

En 2021-2022, 7 dossiers ont fait l'objet d'une procédure disciplinaire. 5 sanctions ont été prononcées (total de 18 mois de retrait de licence dont 15 ferme) et 2 dossiers sont en attente de passage

▪ Point sur le classement Calipso des flottes des aéroclubs

Au 16 mars 2023, 58 avions sont classés sur 80 avions des aéroclubs dont : 23 A, 24 B, 7C et 4D. 5 avions sont en cours de classement.

A noter qu'un aéroclub spécialisé dans la voltige (AVA), activité qui se pratique à l'extérieur du terrain, n'a pas vocation à classer ses aéronefs puisque la classification Calipso concerne uniquement les avions amenés à faire des tours de piste. Par ailleurs, 28 ULM, équipés de moteur Rotax très silencieux, sont basés sur l'aérodrome.

Questions et observations

- La classification Calipso ne reflète pas la réalité de la nuisance subie.

Pour M. Duval (AC2NB), les résultats de la classification Calipso induisent l'idée qu'il y a une minorité d'avions bruyants (C et D). Or l'observation des avions le long du corridor nord montre qu'un avion sur deux est gênant pour les riverains qui sont chez eux portes et fenêtres fermées. Cette constatation est confirmée par M. Beaulaton (ADECNA).

- M. Sanson (Fontenay-le-Fleury) s'étonne qu'il n'y ait qu'une seule plainte sur la commune de Fontenay-le-Fleury alors que la mairie a été inondée en 2022 d'appels téléphoniques et de courriels de riverains.

Par ailleurs, M. Sanson demande s'il est possible de réduire les tours de piste pendant les cérémonies officielles (monument aux morts). Sur ce point, M. Sourisse (GUAS) propose à M. Sanson de le prévenir quelques jours avant la cérémonie et il répercutera le message à tous les aéroclubs.

- Les restrictions de circulation aérienne pendant les Jeux Olympiques : M. Périllon (AGPV) demande des précisions sur les dispositions concernant les survols du Parc de Versailles pendant les Jeux Olympiques.

M. Bouniol (DGAC) indique qu'il est encore trop tôt pour préciser les dispositions qui seront applicables, un groupe de travail étant en cours sur le sujet. A priori, les restrictions dépendront de l'évaluation de la menace au moment des JO. Il est probable que les vols de coavionage et les baptêmes seront interdits. Lors des épreuves dans le Parc du Château de Versailles, compte tenu de l'utilisation de drones pour la retransmission des images, il est probable que l'activité de l'aérodrome sera restreinte ou interdite.

- M. Sourisse (GUAS) demande si des cas d'encadrement (voltige) ont été constatés au sud de la plateforme. Après une réponse positive de M. Bouniol (DGAC), M. Sourisse souligne que ceci est anormal et qu'il faudra veiller à ce que cela ne se reproduise plus.

Concernant l'amer, M. Sourisse tient à réaffirmer que l'amer est le point de passage obligé de tous les pilotes (passage à la verticale) pour éviter de gêner les riverains de Bailly, Noisy et du Hameau des Moulineaux. Il remercie la DGAC d'avoir levé toute ambiguïté à ce sujet.

- M. Tournelle (Maire de Noisy-le-Roi) fait trois observations.

Il partage l'avis exprimé que le nombre de plaintes n'est pas représentatif de la réalité des nuisances perçues. Les riverains signalent peu car ils sont découragés par l'absence de réponses aux questions qu'ils soulèvent.

M. le Maire attire l'attention sur la zone de Chaponval de 28 ha, se trouvant en dessous de l'itinéraire Nord de l'aérodrome défini dans le PLU de la ville comme pouvant recevoir du logement, de l'activité et du service. La commune de Noisy-le-Roi étant carencée au regard de la loi SRU, il est peu probable que l'orientation de cette zone change lors de la révision du PLU. Cela risque de poser un redoutable problème de cohabitation avec l'aérodrome.

Enfin, M. le Maire souhaite que le Comité de Suivi de la Charte puisse être recomposé et réactivé car c'est une instance de dialogue où l'on peut faire du bon travail.

- Sur la révision du PLU et Chaponval, réponse de M. Bouniol (DGAC) : les difficultés en termes de nuisances sonores sur Chaponval et la partie ouest de Noisy Bailly sont connues. La zone correspond au haut d'un coteau et les avions en décollage sont bas. Il conviendra de discuter de l'évolution du PLU quand il y aura des projets plus concrets de construction.

Mme Bouis (Bailly – CAVGP) insiste en soulignant qu'il s'agit d'ores et déjà d'un sujet de court terme concret. Il est essentiel que la population puisse voir de façon transparente dans les documents d'urbanisme les zones de bruit.

- Sur la réactivation du Comité de suivi de la Charte, M. le Président indique qu'il proposera une réunion pour relancer le Comité de Suivi de la Charte dont la composition a été faite en janvier 2022.

M. Menon (Yvelines Environnement) insiste pour que cette réunion soit effective car cela fait plusieurs années que la préfecture promet de réactiver le CSC mais sans que cela ne se concrétise dans les faits.

- Sur la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Pour M. Duval (AC2NB), la réunion de la Commission de suivi de la Charte n'a de sens que si cette instance dispose d'une cartographie à jour indiquant les zones de bruit. Il faudrait étendre la limite de bruit à 45 dB.

Dans le PEB qui date de plus de 20 ans et qui a été établi avec des indices de bruit obsolètes, le corridor nord n'existe pas et il n'y a pas d'indication d'une zone de bruit sur Chaponval.

M. Bouniol (DGAC) précise que, pour pouvoir réviser le PEB, il faut attendre la sortie du décret en Conseil d'Etat précisant les modalités concrètes de réalisation d'une « évaluation environnementale » désormais indispensable (cf décision récente du Conseil d'Etat sur le sujet).

M. Duval (AC2NB) demande que la DSAC prenne l'initiative d'établir une carte de niveau de bruit sur la base du trafic de référence du PEB actuel, sans attendre l'évolution réglementaire gouvernementale.

La DGAC fait valoir qu'il s'agit d'une étude longue et coûteuse et qu'il n'est pas question de faire deux fois le travail à quelques mois d'intervalle.

- Les signalements sur Villepreux et les Clayes-sous-bois : M. Beaulaton (ADECNA) indique avoir signalé via l'adresse mail *PlaintesAAG* 5 cas sur les Clayes-sous-Bois et Villepreux en 2022. Il n'est pas fait mention de ces signalements dans le bilan de la DSAC.

M. Delatte (Groupe ADP) propose à M. Beaulaton de lui retransmettre les 5 cas afin de faire le point avec Mme Pascale Boulay en charge du sujet.

- Sur la production de données statistiques sur les trajectoires : M. le Président demande s'il est possible de répondre à la demande de M. Duval (AC2NB) d'une cartographie des trajectoires.

M. Bouniol (DGAC) fait valoir que les cartes des trajectoires telles que demandées seront difficilement lisibles et risquent d'induire une perception erronée de la réalité (ex : si des hélicoptères de la Sécurité Civile ou de la Gendarmerie survolent des zones d'habitation).

M. Duval (AC2NB) précise qu'il souhaiterait que le travail soit concentré sur « les mouvements anormaux » qui embêtent les riverains.

Après discussion, il est convenu que la DSAC concentre la production des trajectoires sur la zone du corridor nord jusqu'au débouché sur l'Etang-la-Ville, sur une période de deux ou trois mois. Il est convenu également, après la réunion de CCE, un entretien entre la DSAC et l'AC2NB pour bien préciser géographiquement la zone d'étude à considérer.

- L'étude réalisée par la commune de Bailly : Mme Bouis (Bailly –CAVGP) relate les résultats d'une étude réalisée un week-end fin août 2022 à Bailly : 141 avions avec 2,5 heures de bruit cumulé et 12 passages d'hélicoptères. 65 % des avions produisaient un bruit situé entre 50 dB(A) et 60 dB(A). Tous les avions étaient en dessous des normes réglementaires de bruit. Les hélicoptères sont mieux supportés à Bailly qu'à Saint-Cyr sans

doute à cause d'une volumétrie de passages plus faible et du fait de leur mission de service public (SAMU, Protection Civile) pour l'essentiel. Pour prendre en compte le ressenti des populations, il faut prendre en compte les pics de bruit et non les moyennes de bruit.

M. Beulaton (ADECNA) souligne que son association est très sollicitée par des riverains de Saint-Cyr excédés par le trafic hélicoptères (notamment la rue Vaillant).

- Par ailleurs, Mme Bouis (Bailly-CAVGP) demande également dans l'attente d'un nouveau PEB des estimations de niveau de bruit représentatif, ceci afin d'éviter un double écueil : prescrire des « surqualités » en termes d'isolation phonique qui feraient fuir les promoteurs ou au contraire sous-isoler les constructions et mettre les futurs habitants dans des situations difficiles.

M. le Président prend note de cette dernière demande afin de la documenter.

- L'information préalable des populations : M. Duval (AC2NB) insiste sur le fait que la population doit disposer d'une information « sincère, honnête et véritable ». Ce qui ne va pas aujourd'hui, c'est que les riverains découvrent la situation et les nuisances sonores sur le tas. Ils ne sont pas informés. D'où la nécessité de disposer d'une cartographie des niveaux de bruit accessible.

M. Parpaleix (GUAS) rappelle que les études de Bruitparif de 2016/2017 sur l'ensemble du circuit de l'aérodrome fournissent une base d'information qui pourrait être intéressante.

Mais pour M. Duval, ce ne sont pas des cartes facilement accessibles et opérationnelles pour les populations.

Mme Brau (Maire de Saint-Cyr l'École – CAVGP) fait observer que l'information est obligatoire. Lorsqu'une personne achète un bien dans le périmètre de l'aérodrome, la présence de l'aérodrome est spécifiée dans l'acte notarié. On ne peut donc laisser dire que les populations ne sont pas averties.

M. Duval (AC2NB) souligne que le PEB, qui date de vingt ans, est obsolète et qu'en conséquence les populations ne disposent pas d'une information à jour sur les zones de bruit. Pour M. Menon (Yvelines Environnement), si le PEB n'est pas révisé, c'est pour pouvoir terminer les programmes immobiliers.

Mme Brau (Maire de Saint-Cyr-l'École) estime cette allégation inadmissible et précise que la révision d'un PEB n'est pas de la compétence de la Mairie.

M. le Président clôt la discussion en rappelant que l'information acquéreur-locataire est obligatoire et faite sur la base du PEB. Que le PEB actuel a effectivement vocation à être révisé. Et que cette révision interviendra dès que le décret définissant les modalités de réalisation de l'évaluation environnementale sera publié dans les semaines ou mois à venir.

3. Questions diverses

→ Point d'information sur Vertiport

- M. Delatte mentionne les points suivants :

- 4 sites ont été retenus pour le projet Vertiport (ou « taxi volants) dont l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École ;

- Pour accueillir pendant les JO 2024 des vols à destination de Paris (a priori l'Héliport d'Issy-les-Moulineaux) deux zones de stationnement et un bâtiment servant de Terminal passagers sont prévus au sud de la plateforme. Il s'agit de travaux relativement légers (réalisation des travaux fin 2023 pour une livraison au 1^{er} trimestre 2024). Tout ce qui sera bétonné sera compensé sur la plateforme.

- Le volume de trafic prévu sera limité. Il s'agit de vols de démonstration (une centaine de vols) avec un pilote à bord.

- Les questions et observations des représentants ont porté sur les points suivants :

La nature des aéronefs et leur niveau sonore : il s'agit d'aéronefs électriques de la société Volocopter qui est une entreprise européenne d'origine allemande.

Le niveau sonore est limité (35 à 40 dB) et surtout la vibration assez basse de ces appareils est peu agressive pour l'oreille humaine. Ce sont des appareils qui fonctionnent sans temps de chauffe et qui décollent très vite verticalement pour atteindre rapidement une altitude où ils sont peu audibles.

Les itinéraires des appareils : *Suivront-ils les itinéraires des hélicoptères ?*
(M. Sourisse – GUAS)

Des travaux sont en cours sur le sujet. Les itinéraires de ces machines seront ségrégués du reste du trafic de l'aérodrome (M. Bouniol – DSAC Nord).

Les intentions du Groupe ADP concernant ce trafic particulier sur la plateforme de Saint-Cyr-l'École : M. Delatte (Groupe ADP) souligne l'aspect expérimental du projet. Il est difficile de se projeter dans l'avenir du fait des nombreuses interrogations portant sur les possibilités techniques de ces aéronefs qui vont évoluer, de leur usage, des coûts, des partenaires etc. A priori, on est plus sur un usage VIP que de masse.

Les craintes des usagers de la plateforme : M. Combaluzier (GUAS) exprime les inquiétudes des usagers qui portent en particulier sur deux éléments : le non intégration de ces appareils avec les autres aéronefs de la plateforme (« quand ces machines volent les autres restent au sol et vice-versa ») et les infrastructures nécessaires en cas de pérennité de l'activité puisque les capacités d'entrée du terrain sont peu propices à une augmentation du trafic. Les usagers font part de leur souhait d'être inclus dans les échanges sur l'avenir de Saint-Cyr comme site pilote puisqu'ils sont les clients qui louent des terrains sur la plateforme.

→ **L'avenir du carburant Avgas** : peut-on imaginer à court terme avoir du carburant non plombé à Saint-Cyr ? (M. Beaulaton – ADECNA)

M. Delatte (Groupe ADP) indique qu'une démarche a été engagée avec Total sur Toussus-le-Noble sur les possibilités de distribution de carburants alternatifs. Les résultats de cette démarche (courant 2023) pourraient être étendus à d'autres plateformes. Il s'agit d'étudier le ou les carburants alternatifs qui pourraient être distribués sur les plateformes (sans plomb 98, hydrogène, biocarburants, bornes électriques...).

→ **Couloirs aériens autres que ceux de la plateforme affectant les populations riveraines**

M. Duval (AC2NB) souhaiterait que la CCE puisse être informée des circulations aériennes en dessous de 1 500 mètres, autres que celles de l'aérodrome de Saint-Cyr, qui ont une incidence sur les nuisances sonores ressenties par les populations riveraines.

M. Bouniol (DGAC) précise que réglementairement la CCE ne peut s'occuper de sujets excédant son champ de compétence tel que défini par le Code de l'Environnement. Il indique toutefois que l'ensemble des trajectoires IFR figurent dans le manuel d'information aéronautique accessible à tous sur le site du SIA.

M. Sourisse (GUAS) propose d'apporter en réunion de Comité de Suivi de la Charte des explications sur des éléments du manuel d'information aéronautique que M. Duval souhaiterait éventuellement éclaircir.

→ **Renforcement de la présence locale du Groupe ADP**

M. Delatte (Groupe ADP) confirme le renforcement de la présence locale d'ADP avec la nomination d'Alexandra Galopin à Toussus-le-Noble, manager des aérodromes de Toussus-le-Noble mais aussi de Saint-Cyr-l'École, Chavenay et de l'Héliport de Paris-Issy les Moulinaux, en complément de Pascale Boulay, en charge des Relations Territoriales.

* *
*

Au terme de la réunion, M. le Président remercie les participants pour la qualité des échanges et lève la séance après avoir précisé qu'il précisera la date de la prochaine réunion du Comité de Suivi de la Charte qu'il souhaite programmer avant l'été.

La séance est levée à 17 heures.

Le Président de la CCE

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire général

Victor DEVOUGE