

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

*
* *

Relevé des points traités

Réunion du 25 janvier 2017

Etaient présents :

M. Julien Charles, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines

Représentants des personnels et usagers de l'aérodrome

M. Billioque – Aéro touring Club de France (ATCF)

M. Maître – Héli-Horizon

M. Couvelaire – l'Ascendant – SCI AFF'AIR

Mme Ascione – Aéroclub de l'Ouest Parisien

M. Guillaumet – Allinter

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP

Mme Dreyssé – Groupe ADP

Représentants des collectivités territoriales

M. Pannetier – CAVGP

M. Patrick Charles – CAVGP

M. Curti - CAVGP

M. Rottembourg – CAVGP

M. Le Rudulier – CAVGP

M. Houillon – SQY

Mme Darcos – Conseil Départemental 91

Représentants des associations

M. Valli – ADVMC

Mme Martin – ADVMC

Mme Herzog – APACH

Mme Fastré – APACH

Mme Michel – UAPNRHVC

M. Carsac – IDF Environnement

M. Mauduit – ACCMH

Mme Guérin – ASTLJ

M. Lelièvre – GIF Environnement

M. Roussel – Villiers Ciel Calme

Mme Ciavatti – AVB91

M. Patureau – AVB91

M. Droussent - SRE

Personnes invitées

M. Bouniol – DGAC
Mme Lasserre – DSAC Nord
Mme Baysset – DSAC Nord
Mme Gravier – Groupe ADP
M. Limare – DGAC – SNARP
Adjudant-Chef Le Quilleuc – GTA Toussus-le-Noble
M. Girard-Reydet - ACNUSA
M. Eymard – DDT 78
M. Thomas – A/C Air France
M. Besco – Magny-les-Hameaux

Ordre du jour

1. Approbation du PV de la séance du 16 juin 2016.....	3
2. Présentation par Aéroports de Paris de l'activité de l'aérodrome en 2016.....	3
3. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2016.....	4
4. Présentation par la DGAC des actions inscrites au tableau de bord.....	5
5. Présentation des travaux du Comité de Suivi de la Charte.....	11
6. Points divers.....	11
.....

La séance est ouverte à 14 heures 30 à Versailles sous la présidence de M. Julien CHARLES, Secrétaire Général de la préfecture des Yvelines.

1. Approbation du procès-verbal de la CCE du 16 juin 2016

Le procès-verbal de la séance du 16 juin 2016 est approuvé sans observation particulière.

Mme Guérin (ASTLJ) et M. Houillon (CASQY) s'étonnent que l'étude réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles sur le devenir de l'aviation d'affaires à Toussus-le-Noble ne soit pas inscrite à l'ordre du jour de la présente CCE.

M. le Président prend bonne note de cette demande, précise que lui-même n'a eu communication que d'un document de synthèse et non de la totalité du rapport qui, à ce stade, n'a eu aucune suite, et prend l'engagement d'inviter la CCI à présenter les conclusions de son étude à la prochaine commission.

2. Présentation par Aéroports de Paris de l'activité de l'aérodrome en 2016

➤ Mme Dreyssé (Groupe ADP) souligne notamment les éléments principaux suivants :

▪ Trafic 2016 :

- le trafic avions VFR (vols à vue), qui constitue l'essentiel de l'activité de l'activité de la plateforme, est en baisse de -4,1 % par rapport à l'an dernier. Ce trafic VFR, très sensible aux conditions météorologiques, après avoir atteint un pic en 2011 à 94 404 mouvements se situe en 2016 à 85 037 mouvements.

- le trafic hélicoptères, après une pointe en 2013 à près de 19 000 mouvements, se stabilise en 2016 à 16 000 mouvements.

- l'activité ULM est tout à fait marginale sur la plateforme ;

- le trafic IFR (vols aux instruments) est en baisse sensible de -12,7 % en 2016 pour atteindre 9 779 mouvements.

Au total le trafic de la plateforme en 2016 se situe à 110 862 mouvements, en baisse de -4,9 %.

▪ la répartition des activités

Par rapport à 2015, la répartition des avions basés/non basés n'évolue pas : 92 % des vols sont effectués par des avions basés sur la plateforme.

85 % du trafic est réalisé par des avions et 15 % par des hélicoptères.

L'activité des avions se décompose en tours de piste (53 %), vols locaux (18 %) et vols de voyage (29 %).

Au terme de la présentation de Mme Dreyssé, les questions ou observations des participants ont porté principalement sur le trafic hélicoptères.

Les élus et les représentants d'associations de riverains se plaignent du manque d'informations sur le détail de l'activité hélicoptères, en particulier sur les vols de tourisme sur la Vallée de Chevreuse.

M. Maître (Héli-Horizon) précise que, sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble, il n'y a pas d'héliclub mais que des sociétés astreintes à un impératif de rentabilité pour exister. Les missions des hélicoptéristes, transmises à la DGAC, sont des missions de transport public et des missions de travail aérien (surveillance de lignes électriques, prises de vue pour les communes, etc.).

Si la demande d'information exprimée porte sur les vols circulaires touristiques dans le but de restreindre cette activité – objectif que confirme Mme Guérin (ASTLJ) - M. Maître ne voit pas l'intérêt de les communiquer. Il fait toutefois observer que le travail qu'il accomplit pour le SAMU n'est possible que parce qu'il effectue aussi des vols touristiques.

M. Bouniol (DGAC) précise, d'après les informations en sa possession, que le travail au sol représente 28 % du trafic hélicoptères et les vols locaux 50 %. Mais il ne peut préciser si un vol local est un vol de formation, de travail aérien ou un vol touristique.

M. le Président demande que, pour les prochaines CCE, la Commission puisse disposer de précisions complémentaires sur les vols hélicoptères au moins dans les grandes masses (vols locaux, travail au sol, etc.).

3. Présentation par la BGTA des contrôles effectués en 2016

L'adjudant-chef le Quilleuc (BGTA) détaille les contrôles effectués et leurs résultats en 2016 :

- 102 appels de riverains qui se plaignaient de survols intempestifs ont été reçus en 2016 qui concernaient principalement trois communes : Villiers-le-Bâcle, Magny-les-Hameaux et Châteaufort. A chaque fois, une vérification est faite auprès de la tour de contrôle et un rappel des règles à la radio est effectué.

- 134 services de jumelles télémétriques ont été effectués pour contrôler 927 aéronefs. 2 infractions seulement ont été relevées (avions qui ne respectaient pas les tours de piste sur Châteaufort).

Par ailleurs, ont été enregistrés : 3 non respects de la plage de silence, 4 procédures pour des avions non basés sans dérogation, 1 infraction pour basse hauteur et 2 infractions concernant des hélicoptères posés sur des propriétés privées.

Les procédures établies sont transmises à la DSAC Nord et à l'Officier du ministère public de Versailles ou de Palaiseau selon la localisation de l'infraction. Certes les infractions relevées ne donnent lieu qu'à une contravention de 1^{ère} classe plafonnée à 38 € mais il faut savoir que tous les contrevenants sont auditionnés.

Au terme de la présentation des résultats, la discussion a porté sur les points suivants :

- Le nombre de contrôle à Saint-Rémy et le respect du point Sierra (question de M. Droussent – SRE) :

L'adjudant-chef Le Quilleuc confirme que des contrôles sont effectués au point Sierra et au point Hôtel mais n'a pas les éléments en séance pour en préciser le nombre.

M. Droussent faisant observer que la zone d'Aigrefoin est régulièrement survolée, la Gendarmerie précise qu'il ne faut pas que les riverains hésitent à l'appeler pour que les contrôles soient renforcés à cet endroit.

- La faiblesse des contraventions et l'éventuelle possibilité de relèvement de leur montant par la préfecture (question de Mme Ciavatti – AVB)

M. le Président précise que ce domaine qui relève du droit pénal échappe à la compétence du Préfet.

4. Présentation par la DGAC du suivi des actions inscrites au tableau de bord

Les actions suivantes ont été évoquées :

4.1 Point sur le classement CALIPSO

➤ M. Bouniol (DGAC) présente l'état d'avancement au 1^{er} janvier 2017 du processus de classement CALIPSO des aéronefs effectuant des tours de pistes sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Après avoir rappelé les évolutions réglementaires (extension aux avions à hélice à calage variable avec un financement DGAC des mesures acoustiques de classement jusqu'en juin 2019 ; pour les autres avions à hélice à pas fixe, extension du financement jusqu'au 1^{er} janvier 2018) et mentionné les aéroclubs et sociétés de formation concernées de l'aérodrome, M. Bouniol détaille les résultats obtenus par type d'aéronefs et par classement obtenu.

Au 1^{er} janvier 2017, 70 % de la flotte des avions école qui font beaucoup de tours de piste étaient classés ou en cours de classement.

Pour la flotte totale, le taux atteignait 62 % d'avions classés ou en cours de classement.

(cf résultats détaillés en annexe)

Au terme de la présentation, M. le Président ouvre la discussion aux questions ou observations des participants.

- Les représentants d'associations de riverains font observer que la procédure de classement devait être terminée fin 2016 et regrettent vivement le retard à la mise en œuvre de l'approche CALIPSO.

M. Bouniol (DGAC) rappelle qu'il y a eu un ajout réglementaire récent pour intégrer dans CALIPSO les avions à hélice à calage variable. Un courrier sera envoyé aux usagers de l'aérodrome pour rappeler le dispositif et la date limite de mise en œuvre.

- Mme Ascione (ACOP) fait valoir la position d'une partie des usagers qui ont été interrogés par ses soins, le 20 décembre. Pour ces usagers, CALIPSO signifie l'étude des privilèges de vol pour les avions les plus silencieux. Mais ils ne souhaitent pas que CALIPSO se surajoute à la plage de silence définie par l'arrêté

de 2011. Si l'on ajoute encore des contraintes aux activités des usagers, cela entraînera les clubs et les sociétés de formation dans des situations financières très délicates.

M. Couvelaire (SCI AFF'AIR) précise que Mme Ascione ne représente pas tous les utilisateurs de la plateforme. L'aviation d'affaires estime que CALIPSO est une base très intéressante pour trouver un accord avec les riverains.

M. Billioque (ATCF) tient aussi à exprimer, au nom de l'aviation légère, un point de vue un peu différent sur CALIPSO. CALIPSO n'est qu'un outil, il faut préciser ce que l'on en fait, qui pourrait permettre d'aboutir à une solution équilibrée.

- Pour M. Houillon (SQY), CALIPSO est aussi un outil parmi d'autres pour améliorer la situation. L'objectif de CALIPSO n'est pas d'accorder ou non des droits mais de réduire des nuisances sonores. M. Houillon réaffirme sa demande exprimée en comité permanent que les avions non classés soient simplement interdits de voler.

- M. Rottembourg (CAVGP) s'enquiert du projet de mesures par Bruitparif. M. le Président confirme que Bruitparif, qui n'a pu être présent à la CCE aujourd'hui, est partant pour réaliser des mesures de bruit.

➤ A la demande de M. le Président, M. Billioque (ATCF) fait un point des échanges réalisés entre des représentants d'Alliance (côté riverains) et des représentants de l'UAT (Union des Aéroclubs de Toussus-le-Noble) qui représente 6 aéroclubs et la moitié des tours de piste.

Les points abordés par M. Billioque dans son intervention ont été les suivants :

M. Billioque précise tout d'abord que l'objectif de la démarche qui a été entreprise est de proposer à la CCE un projet d'accord structuré autour de deux axes : l'amélioration du tour de piste et l'utilisation des données CALIPSO.

- L'amélioration du tour de piste :

Il vise à s'affranchir du tracé rectangulaire pour éviter dans la mesure du possible le survol des zones sensibles habitées en concertation avec l'Alliance Associative.

Les actions envisagées pour y parvenir seraient les suivantes :

- . analyser les contraintes de la circulation aérienne avec la DGAC ;
- . étudier le tracé avec les instructeurs sous l'angle de la pédagogie et de la facilité de suivi ;
- . définir des outils de mise en œuvre, en particulier diffuser une action pédagogique renforcée auprès des pilotes (outils communs de présentation : même carte, mêmes repères, mêmes consignes...) et utiliser les outils d'aide au respect des trajectoires en provenance des études d'AéroSaclay.

- L'utilisation des données CALIPSO

Il est rappelé que CALIPSO ne concerne que les tours de pistes et que les mesures envisagées sont strictement limitées aux périodes jugées les plus sensibles.

Le principe est d'accorder des privilèges aux avions les mieux classés et plus de limitations aux avions moins bien classés.

M. Billioque rappelle la position des usagers de l'UAT :

Les usagers souhaiteraient libérer la plage de silence pour les avions les mieux classés (A) en échange de limitations plus importantes pour les moins bien classés.

Il conviendrait par ailleurs de prendre en compte les opérateurs les moins favorisés sous forme d'aides financières et de délais supplémentaires pour adapter leurs aéronefs.

M. Mauduit (ACCMH) prend la parole pour définir la position des riverains :

Les riverains membres de l'Alliance Associative ne sont pas hostiles à libérer la plage de silence pour les avions les mieux classés mais en échange de contreparties : un tour de piste optimisé après une période probatoire de 6 mois à 1 an ; une extension des plages de moindre bruit avec une application des critères CALIPSO sur ces plages étendues pour définir les avions qui seraient interdits de voler ; des actions tangibles en direction des hélicoptères, notamment concernant les vols au-dessus de la vallée de Chevreuse.

M. Billioque propose un échéancier possible et les perspectives à court et moyen termes.

L'échéancier : parvenir à un projet détaillé d'ici 3 à 4 mois ; soumission du projet à la CCE pour décision (1 mois) ; et mise en place d'une expérimentation de 6 à 12 mois avec un suivi et un retour d'expérience.

Les perspectives : l'idée est de mettre en place un processus de concertation permanente pour diminuer les nuisances sans sacrifier l'activité en étudiant toutes les possibilités de diminution du bruit (silencieux, hélices, avions de nouvelle génération, bonnes pratiques, pistes d'AéroSaclay).

A un horizon d'environ 3 ans, l'objectif est d'avoir des avions écoles de nouvelle génération très silencieux. Mais leur coût d'acquisition élevé pose la question d'un support des pouvoirs publics pour avoir accès à des aides financières.

La dernière étape est de s'orienter vers un avion électrique. En liaison avec la FFA, il y a un projet de faire voler un ULM électrique dès 2017 avec comme objectif de commencer à identifier les nouveaux défis à relever (réglementation, logistique, finance, formation...).

M. Mauduit (ACCMH) suggère, pendant la phase d'expérimentation, que des mesures de bruit soient réalisées par Bruitparif aux points sensibles du circuit de piste.

M. le Président ouvre ensuite la discussion aux réactions des membre de la commission sur l'intervention de M. Billioque.

• M. Pannetier (CAVGP) trouve la démarche intéressante. Il pose la question de savoir, au terme de la phase expérimentale, s'il sera possible de revenir à la situation antérieure si le nouveau circuit de tour de piste n'est pas satisfaisant.

M. Bouniol (DGAC) répond positivement en précisant que toute modification d'un circuit passe par une phase d'expérimentation. M. Pannetier (CAVGP) fait observer que, bien que la modification en 2009 du circuit de piste se soit avérée décevante, il n'a jamais été envisagé un retour à la situation antérieure.

- Si Mme Ascione (ACOP) reconnaît que l'initiative engagée par l'UAT est "louable", elle regrette toutefois beaucoup qu'elle n'ait donné lieu à aucune concertation avec l'ensemble des usagers de la plateforme. Mme Ascione rappelle qu'en dehors des 6 aéroclubs de l'UAT existent aussi 6 sociétés de formation et 4 aéroclubs. Par ailleurs, elle s'étonne que CALIPSO fasse l'objet de tractation avec l'Alliance. Pour Mme Ascione, les discussions devraient être recentrées au sein des instances de la commission (CSC, Copil, CCE) au lieu d'être menées au sein d'un groupe marginal sous peine de confusion.

- M. le Président, pour répondre à Mme Ascione, précise qu'il ne peut pas empêcher que des échanges et des réflexions, qu'il estime positifs, naissent spontanément et soient présentés à la CCE en toute transparence. Ensuite, si ces échanges se cristallisent autour d'une proposition structurée, il conviendra naturellement que la CCE se prononce. Il faut aller tous vers "un mieux" qui ne soit ni la suppression de l'activité de l'aérodrome de Toussus, ni un désintérêt pour les questions de nuisances sonores.

- M. Houillon (SQY), bien que n'ayant pas participé aux discussions, se félicite de l'initiative positive engagée et souhaite en particulier qu'un nouveau circuit de piste adapté au terrain puisse voir le jour prochainement. Il rappelle par ailleurs que, dans la charte de novembre 2007, était stipulée l'interdiction du survol de toutes les communes de la vallée de Chevreuse.

- Pour M. Lelièvre (Gif Environnement), le sujet essentiel est le remplacement de petits avions obsolètes et bruyants par des appareils modernes et silencieux. Le remplacement des silencieux est une mesure qui s'est avérée insuffisante. Il demande quels moyens pourraient être développés pour faciliter la rénovation du parc des aéroclubs.

M. le Président fait observer qu'en matière automobile l'Etat ne finance pas la rénovation des flottes. L'amélioration de la situation viendra sans doute de l'addition des moyens qui seront mis en œuvre pour réduire les nuisances.

- Mme Fastré (APACH) demande des précisions sur le tracé du projet de circuit de piste.

M. Billioque (ATCF) précise qu'il est encore trop tôt pour indiquer un tracé. Il y a eu une première phase d'identification des zones sensibles avec les riverains et les premières trajectoires ont été communiquées à la DGAC. Une fois que les trajectoires auront été avalisées par la DGAC, il sera possible d'en faire état.

M. le Président conclut ce point en soulignant que "rien ne sera mis en place qui n'ait été présenté et discuté à la CCE".

4.2 Expérimentation sortie Nord Hélicoptères

M. Bouniol (DGAC) fait un point à mi-parcours de l'expérimentation mise en place en juillet 2016 d'un itinéraire Nord pour rejoindre le point d'entrée WH1.

Il est rappelé que cet itinéraire mis en place pendant les week-ends avec l'aval de la base aérienne de Villacoublay ne peut être emprunté que par les hélicoptères se rendant à Paris.

Au 1^{er} janvier 2017, 36 mouvements d'hélicoptères ayant utilisé cet itinéraire ont été enregistrés, soit environ 1 mouvement par week-end.

M. Maître (Héli-Horizon) regrette la trop faible utilisation de cet itinéraire pour qu'un gain environnemental puisse être constaté, la faible fréquentation s'expliquant par le fait qu'il soit exclusivement réservé aux hélicoptères se dirigeant vers Paris. Il préconise l'ouverture de réflexions avec la DGAC pour ouvrir l'utilisation de cet itinéraire aux vols circulaires, étant précisé que les associations de riverains concernés pourraient être associées aux discussions.

M. le Président est ouvert à ce qu'un petit groupe de travail se mette en place avec la DGAC et les associations de riverains intéressées pour réfléchir à l'optimisation de l'utilisation de la trajectoire Nord.

M. Patrick Charles (CAVGP) est tout à fait favorable à la mise en place de ce groupe de travail sans attendre la fin de l'expérimentation.

Mme Martin (ADVMC) demande à la DGAC si cela vaut la peine de travailler le sujet. Pour Mme Martin, ce serait du temps perdu que d'engager de longues discussions pour n'aboutir à rien de concret.

M. Bouniol (DGAC) confirme qu'il est ouvert à travailler le sujet. Il faudra sans doute trouver un point d'équilibre en termes de trafic pour qu'une éventuelle ouverture de l'itinéraire soit acceptable du point de vue de la sécurité.

4.3. Hélistation de délestage

M. le Président indique que la recherche d'un terrain de délestage se poursuit, le terrain précédemment identifié n'offrant pas les garanties de sécurité suffisantes.

4.4. Nouvelle FATO vers l'ouest ou le nord

M. le Président mentionne que la recherche d'une nouvelle FATO (zone de travail au sol) pour les hélicoptères à l'ouest et au sol va finalement se poursuivre en dépit des essais non concluants déjà réalisés (existence de servitude radioélectrique notamment au nord).

M. Patrick Charles (CAVGP) souligne que cette réflexion est d'autant plus d'actualité que le hangar en zone sud qui servait en quelque sorte de mur "anti-bruit" a été démoli.

M. Maître (Héli-Horizon) regrette que la démolition du hangar n'ait pas été concertée avec les exploitants. M. Maître s'engage au nom des hélicoptéristes, pendant la période de recherche d'une nouvelle FATO, à essayer de limiter autant que possible le travail sur la FATO, notamment le dimanche, et à ne pas le faire juste à l'endroit du trou en place des anciens hangars. Il déclare par ailleurs être prêt à participer au financement des études de test comme il l'avait déjà fait antérieurement (prêts d'hélicoptères)

M. Pannetier (CAVGP) craint qu'une nouvelle FATO en zone ouest ne ramène des nuisances supplémentaires sur Châteaufort.

M. le Président précise qu'il ne s'agit en aucune manière de se repasser le problème mais bien de voir si on peut trouver une localisation qui permette une réduction des nuisances.

M. Maître suggère que les mesures de bruit pour les tests se fassent à Châteaufort et à Toussus-le-Noble.

M. Carsac (IDF environnement) estime que le laboratoire d'Aéroports de Paris n'est pas le mieux placé pour faire des mesures, compte tenu des conflits d'intérêt possibles. Il suggère d'envisager un dispositif anti-bruit pour canaliser les nuisances de la FATO.

4.5. Avion-école électrique

M. Bouniol (DGAC) souligne que le dossier avion électrique, qui fait partie intégrante du plan *La nouvelle France industrielle*, est suivi au plus haut niveau de la DGAC et du ministère.

Une réunion s'est tenue en novembre 2016 entre la DGAC et la FFA concernant l'avion électrique. Il a été décidé un projet de mutualisation de l'utilisation de l'avion électrique (avionlib') et le choix s'est porté sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble pour soutenir ce projet.

Le premier avion-école électrique devrait être sur le site à l'été 2017.

Le groupe de travail, mis en place à la suite de la réunion de novembre 2016 DGAC/FFA, a identifié l'aéronef électrique qui serait utilisé pour ce projet : il s'agit d'un appareil slovaque : l'Alpha Electro de la société PIPISTREL.

Les prochaines étapes à travailler sont : la certification de l'appareil et l'évolution de la réglementation pour régler des questions spécifiques (qualification des pilotes et instructeurs, autonomie minimum de vol)

M. Maître (Héli-Horizon) fait part de son expérience de pilote d'hélicoptère électrique, M. Maître ayant réalisé un vol de démonstration à Issy-les-Moulineaux en novembre 2016 devant la Ministre de l'Environnement.

Questions ou observations des membres de la commission :

- M. Carsac (IDF Environnement) insiste sur la nécessité d'associer les riverains au groupe de travail afin de s'assurer des gains environnementaux espérés.

- Concernant les travaux menés autour du cluster de l'aéroport du futur, M. Charles (CAVGP) indique avoir associé une personne de l'Alliance Associative (M. Jacques de Givry) à la première réalisation qui est le challenge étudiant.

Mme Dreyssé (Groupe ADP) confirme que Aéroports de Paris est très attentif aux projets innovants concernant les plateformes. Elle rappelle que ADP fait partie du jury du challenge Aéro-Saclay.

5. Présentation des travaux du Comité de suivi de la Charte

M. Patrick Charles, président du CSC en 2016, dresse un état des actions étudiées par le CSC : identification des repères d'aide au suivi des trajectoires, suivi des classements CALIPSO, l'étude d'une nouvelle FATO en zone ouest, l'élection d'une nouvelle gouvernance (président : M. Roussel ; vice-présidents : Mme Ascione et M. Coyette).

Puis il énumère les prochaines pistes de réflexion : demande formulée par les Loges-en-Josas d'un point lumineux en accès de piste, suivi CALIPSO, groupe de travail point Sierra, la trajectoire Nord des hélicoptères.

Il cède la parole au nouveau président du CSC, M. Roussel qui souligne les projets qui paraissent les plus prometteurs : les échanges concernant le dispositif CALIPSO et l'avion électrique.

6. Points divers

- La mise à jour du tableau de suivi des actions : M. le Président confirme son actualisation et son envoi avec le compte rendu de la présente réunion.

- Les survols des communes de Villiers-le Bâcle et de Châteaufort : Mme Martin (ADVMC) insiste pour que des réflexions soient menées pour améliorer la situation de ces deux communes, notamment avec la question des départs et des arrivées côté est.

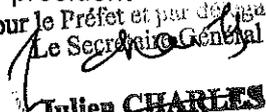
- M. Maître (Héli-Horizon) souhaiterait que l'on quantifie les retombées de l'identification du point Sierra.

- M. Maître (Héli-Horizon) demande l'autorisation, quand il n'y a pas d'aéronef dans le circuit de piste, d'arriver à 1 500 ft au lieu de 1 100 ft.

*
* *

M. le Président lève la séance à 17 heures 05 après avoir remercié les membres de la commission de leur participation.

Fait à Versailles le, **22 AVR. 2017**

Le président
Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Julien CHARLES