

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE**

L'AERODROME DE TOUSSUS-LE-NOBLE

*

* *

Synthèse détaillée des débats

Réunion du 29 mars 2020

La séance s'est tenue à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles.

Etaient présents :

M. Etienne Desplanques, Président, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines

Représentants des personnels et des usagers de l'aérodrome

M. Gascuel – Aéro touring Club de France (ATCF), président de l'UAT

M. Sourisse – suppléant de Mme Ascione (ADATE)

Mme Trimaille – TAF

M. Vanrenterghem - Aéroclub IPSA

M. Maître – Mont Blanc Hélicoptères

M. Descharreux – Helixaero

M. Couvelaire – l'Ascendant /SCi AFF'AIR

M. Mazurkiewicz – Groupe ADP (pouvoir à M. Devouge)

M. Devouge – Groupe ADP

Mme Jensen – Groupe ADP

M. Bolon – Groupe ADP (pouvoir à Mme Jensen)

M. Godvin – Héli-Union

M. Boussaha – CFE-CGC

Représentants des collectivités territoriales

Mme Auroy - CAVGP

Mme Doucerain – CAVGP

M. Berquet - CAVGP

M. Curti – CAVGP

M. Million-Rousseau – CAVGP

M. Lebrun – CAVGP (pouvoir à Mme Auroy)

Mme Kollmannsberger - SQY

M. Morton – SQY

M. Valois – CAPS

M. Berche – CAPS

Mme Rosetti – CD 78

M. Nasrou – CR Ile-de-France (pouvoir à Mme Kollmannsberger)

Représentants des associations

Mme Martin – ADVMC

M. Valli – ADVMC

Mme Fastré – APACH
Mme Genova - APACH
Mme Michel – UAPNRHVC
M. Carsac – FNE IDF
M. Mauduit – ACCMH
M. Guilnard – SRE
M. Lelièvre – Gif Environnement
M. Galibert– Villiers Ciel Calme
M. Menon – Yvelines Environnement (suppléé par Mme Fastré)
M. Doret – AVB 91 (pouvoir à M. Mauduit)
M. Lucas – AVB 91 (pouvoir à M. Valli)

Personnes invitées

M. Barrot – Député des Yvelines
M. Thummel – Directeur DSAC-Nord
M. Lemoine – DSAC - Nord
M. Bouniol – DGAC
Mme Guilmot – GTA Orly
Mme Le Quilleuc – BGTA Toussus-le-Noble
M. Gaboulaud – Secrétaire général de l'ACNUSA

Après vérification du quorum, M. Etienne Desplanques, Secrétaire Général de la Préfecture des Yvelines, ouvre à 14 heures 30 la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

M. le Président rappelle les deux points inscrits à l'ordre du jour :

- Approbation du projet de procès-verbal de la précédente réunion de la CCE du 2 juillet 2020.

- Présentation des mesures proposées par la Préfecture visant à encadrer l'utilisation de l'aérodrome.

M. le Président souligne que les mesures proposées feront l'objet de deux votes séparés : l'un concernant les mesures non réglementaires ; l'autre les mesures nécessitant un arrêté ministériel pour être modifiées.

M. Mauduit (ACCMH) demande, au nom de l'Alliance Associative, à pouvoir lire une déclaration juste avant le vote. Cette demande est acceptée par M. le Président.

Approbation du projet procès-verbal de la CCE du 2 juillet 2020

M. le Président s'enquiert d'éventuelles observations ou corrections concernant le projet de procès-verbal de la séance du 2 juillet 2020.

M. Carsac (FNE IDF) demande une reformulation de la phrase qui lui est prêtée (page 3, dernier paragraphe) : « *Mais aujourd'hui, compte tenu du comportement des pilotes et d'une activité qui a changé la donne, il (M. Carsac) se prononce en faveur de l'abrogation* ». Pour M. Carsac, ce sont le comportement des pilotes et surtout « l'augmentation du trafic » qui ont modifié la donne. Pour éviter toute ambiguïté, M. Carsac souhaiterait donc que l'expression « augmentation du trafic » soit introduite dans la formulation.

La correction souhaitée est acceptée par M. le Président.

Sous réserve de la prise en compte de cette observation, le projet de procès-verbal est soumis au vote de la Commission qui l'approuve.

Présentation et consultation sur les mesures visant à encadrer l'utilisation de la plateforme

→ Présentation des mesures

M. le Président souligne les éléments suivants :

- un statu quo qui n'est pas tenable :

Depuis l'abrogation de l'expérimentation Calipso, le statu quo actuel n'est pas tenable : tensions croissantes entre riverains et usagers, non acceptation du statu quo par les riverains, menace à terme pesant sur l'existence même de l'aérodrome, actif stratégique du territoire.

Dans ce contexte, M. le Préfet des Yvelines, avec l'appui de la Direction de l'Aviation Civile, a décidé de proposer un plan de mesures pour tenter de relancer un projet fédérateur.

- Des mesures de court terme mais aussi une démarche qui s'inscrit dans le temps

Le plan d'action comprend des mesures de très court terme à 3 mois, à effet immédiat (10 mesures) afin de reprendre dès l'été 2021 « le chemin des discussions ».

Mais aussi des mesures à étudier en vue des prochaines CCE (4 mesures) ainsi que des mesures à horizon de 2 ou 3 ans.

M. le Président insiste sur le fait que le plan d'action immédiat n'est pas « la fin de l'histoire » mais ouvre la voie à une démarche de progrès qui s'inscrit dans la durée.

• Le détail du plan d'action

→ Les mesures de très court terme :

- la limitation de la vitesse des aéronefs pour les tours de piste mais aussi pour les arrivées et les départs (100 kts ou 1,45 x vitesse de décrochage).

Bénéfices attendus : gains en termes de réduction du bruit, de suivi des trajectoires, et de sanction des contrevenants.

- élargissement et ajout d'un cercle bleu (vallée de Chevreuse + création d'un cercle bleu à Magny-les-Hameaux) avec un durcissement du statut des cercles bleus qui deviennent des zones dont le survol est interdit sauf motif de sécurité.

Bénéfice attendu : meilleur contrôle (cf point suivant)

- Contrôle du suivi des trajectoires : organisation par la DGAC d'opérations « coup de poing » de surveillance sur plusieurs semaines avec enregistrements de l'ensemble des traces radars des mouvements afin d'identifier l'ensemble des infractions. Dès la 2^{ème} incursion dans un cercle bleu, le pilote sera traduit systématiquement en conseil de discipline (sanction financière, perte de licence).

Tous les contrôles effectués feront l'objet de reporting des résultats en CSC (indicateurs par zone, nombre de contrôles, d'infractions, de convocations en conseil de discipline, etc.).

- Restriction du nombre simultané d'avions en tours de piste à 3 aéronefs les week-ends et jours fériés et en l'absence de service de contrôle ; et à 4 aéronefs en semaine en présence du service de contrôle.

- Interdiction des tours de piste aux avions bruyants : interdiction des tours de pistes les week-ends et jours fériés, d'avril à septembre, aux avions bruyants (avions classés D et non classés).

- Hélicoptères : interdiction des vols d'entraînement et des vols touristiques pendant certaines périodes : sont concernés les vols d'entraînement et les vols touristiques circulaires d'hélicoptères sans escale ou avec escale de moins d'une heure, d'avril à septembre, les week-ends et jours fériés dans les tranches horaires suivantes :

- le matin : avant 9 heures les samedis et avant 10 heures les dimanches et les jours fériés.
- pendant une plage horaire de 12h-16h les samedis, dimanches et jours fériés.
- le soir après 20 heures les samedis et après 19 heures les dimanches et jours fériés.

- Hélicoptères : interdiction des vols touristiques de moins de 20 minutes.

- Hélicoptères : contrôles des vols de découverte qui ne doivent pas dépasser 8 % de l'activité totale de l'entreprise : des contrôles seront effectués dès cet été.

- Ouverture d'une aire de travail au sol pour les hélicoptères à Etampes : ceci dès l'été 2021.

- Modernisation des flottes : création d'un groupe de travail associant les collectivités concernées (Conseil Départemental, Conseil régional, Comités d'Agglomération) pour faciliter financièrement la modernisation des flottes (simulateurs, silencieux, aéronefs de nouvelle génération).

→ Mesures de court terme

Ce sont des mesures à étudier pour les prochaines CCE qui nécessitent des études de faisabilité et d'évaluation des gains attendus :

- Création d'un bonus sur la redevance d'atterrissage pour les avions les plus silencieux : cette mesure nécessite un décret en Conseil d'Etat.

- Relèvement des pentes d'approche et utilisation des 200 mètres disponibles de la piste.

- Ouverture de points fixes plus éloignés pour les essais moteurs post-maintenance.

- Ouverture d'une aire de travail en zone Est pour les hélicoptères.

→ Mesures de moyen terme

Ce sont des mesures qui demandent des études plus longues (2 à 3 ans) :

- Mise en place d'un indicateur global pondéré pour mieux piloter l'activité. Outil particulièrement complexe à mettre en place compte tenu de la multiplicité des activités sur l'aérodrome de Toussus (aviation de loisirs, aviation d'affaires, activité hélicoptère).

- Définition d'un protocole de classement de la performance acoustique des hélicoptères légers avec comme objectif à terme une gestion de l'activité hélicoptère fondée sur le bruit.

- Renforcement des relations territoriales du Groupe ADP (permanence toutes les deux semaines, rencontres plus régulières avec les élus).

- Production de documents pédagogiques pour les usagers sur les consignes particulières à Toussus.

- Création d'une catégorie supplémentaire Calipso A+ pour des avions dont l'IP > 100 avec pour objectif de définir en concertation avec les acteurs des restrictions plus contraignantes sur les tours de piste.

- Investissements d'ADP afin d'accueillir les avions fonctionnant avec les carburants du futur.

Au terme de sa présentation, M. le Président détaille les mesures nécessitant d'être modifiées par arrêté ministériel : mesures concernant les tours de pistes (retrait des avions D et non classés d'avril à septembre), les restrictions des vols hélicoptères selon la période et les horaires définis, l'interdiction des vols de découverte de moins de 20 minutes.

Puis il ouvre le débat aux questions et observations des membres de la Commission.

→ Questions et observations

Se sont exprimés successivement :

- Mme Michel (UAPNRHVC) demande si tous les avions et tous les pilotes (notamment les jeunes pilotes en formation) sont capables de limiter leur vitesse en tours de piste.

Par ailleurs, Mme Michel craint que l'élargissement des cercles bleus ne se traduise par encore plus de nuisance sonore pour les riverains des espaces de survol autorisés, notamment pour les riverains des communes de la vallée de Chevreuse. De même, la limitation des tours de pistes aux avions classés D et non classés risque de reporter la nuisance sur les entrées sorties. Par conséquent, il faut absolument étendre la limitation aux entrées et sorties de ces aéronefs bruyants. Mme Michel transmet à M. le Président un schéma montrant l'importance du trafic des entrées-sortie depuis 2019.

- M. Maître (Mont Blanc Hélicoptères) indique qu'il s'exprime au nom du SNEH, de l'UFH et des exploitants d'hélicoptères de l'aérodrome (hormis Helixaero qui parlera en son nom).

M. Maître rappelle que la loi sur l'urbanisme doit être aussi appliquée et que les hélicoptéristes n'hésiteront pas à faire valoir ce point devant le Conseil d'Etat. Il mentionne la part de responsabilité des élus dans la situation actuelle par le développement de projets d'urbanisation sans faire mention des nuisances des aérodromes à proximité. Il regrette vivement le manque « d'humanisme » des nouvelles restrictions imposées par ce plan d'action à des entreprises de l'aérien qui ont déjà « un genou à terre » du fait de l'impact de la pandémie sur ce secteur. Il attire particulièrement l'attention sur les atteintes sérieuses à la sécurité des vols que font peser les mesures de concentration du trafic sur des périodes de temps beaucoup plus courtes. Enfin, il déplore l'absence de concertation avec les exploitants d'hélicoptères dont aucune des propositions n'a jamais été étudiée par la DGAC.

M. Maître réaffirme son opposition au projet tout en rappelant toutefois sa volonté à continuer de travailler en bonne entente avec les associations de riverains et les élus.

- M. Gascuel (UAT), tout en soulignant l'impact très restrictif de certaines mesures sur l'activité des aéroclubs (limitation du nombre d'avions en simultané, restrictions concernant les avions D et non classés), apporte le soutien de l'UAT au plan d'action présenté. Ce plan d'action est un « compromis nécessaire » pour sortir du statu quo.

→ *Réponses de M. le Président et de M. Thummel (DSAC-Nord) à ces premières interventions.*

- Sur la limitation de la vitesse : Pour M. le Président, quand on est pilote d'aéronef, on est forcément responsable de sa vitesse et les jeunes pilotes doivent aussi apprendre à respecter les limitations de vitesse. M. Thummel (DSAC-Nord) confirme que tous les avions de la plateforme peuvent suivre les limitations de vitesse édictées, à l'exception des mono et des bi-turbopropulseurs très performants mais qui ne représentent qu'une infime minorité du trafic.

- Sur les cercles bleus et les tours de piste : M. le Président confirme qu'ont été privilégiées, dans un premier temps, les zones très urbanisées et les plus affectées par le bruit, à savoir les zones comprises dans un cercle bleu et celles qui subissent les tours de piste.

Mme Michel (UAPNRHVC) fait valoir qu'il y a aussi des zones très urbanisées sous le point Sierra et l'expérimentation Calipso a montré qu'il y avait un report sur les entrées et les sorties.

M. le Président fait observer qu'il n'y a pas eu d'explosion des entrées-sorties pendant l'expérimentation Calipso puisque les données radars ont montré une baisse des vols hors tours de piste de -14 % les samedis et certes une augmentation de +5 % les dimanches.

- Sur les difficultés des exploitants d'hélicoptères : M. le président reconnaît les difficultés en période Covid des sociétés d'hélicoptères, comme celles d'ailleurs que rencontrent beaucoup d'autres entreprises, mais souligne qu'il y a aussi une attente forte des riverains. Il faut donc sortir du statu quo.

- Sur la sécurité des vols hélicoptères : M. le Président fait confiance au sens de responsabilité des pilotes d'hélicoptères pour respecter les consignes de sécurité, d'autant qu'il n'a pas été observé d'embouteillage notable des entrées-sorties sur l'aérodrome de Toussus.

- Sur l'absence de concertation avec les hélicoptéristes : M. le Président rappelle qu'il a organisé une réunion avec l'ensemble des hélicoptéristes, il y a quelques mois, pour présenter les mesures en préparation.

- M. Carsac (FNE IDF) pose deux questions : la DGAC peut-elle confirmer que tous les avions de Toussus peuvent être contrôlés par le radar de Palaiseau ? Comment se fait-il qu'on ne retrouve pas dans le projet d'arrêté l'ensemble des mesures ?

- M. Valli (ADVMC) souligne la stabilité du trafic à un niveau très important (entre 110 000 et 115 000 mouvements depuis dix ans, avec une pointe à 135 000 en 2019) ainsi que celle des nuisances sonores (environ 55 db(A) en cumul journalier et 40 pics en NA62) et la persistance de négociations qui s'éternisent depuis quinze années. Dans ce contexte, le plan proposé n'est absolument pas à la hauteur des revendications des riverains sur deux points : la réduction du trafic en volume et en fréquence ; et sur la réduction des vols des avions bruyants. Les restrictions des avions classés D et non classés les week-ends ne changeront rien à la gêne sonore des riverains.

- M. Guilnard (SRE) déplore, dans les mesures proposées, le « renouvellement de l'erreur » commise lors de l'expérimentation Calipso, à savoir la non prise en compte des entrées-sorties de l'aérodrome. Le plan ne se préoccupe pas de tout ce qui se passe avant le point Sierra. De même, il regrette que le plan n'aborde pas la question des fréquences du trafic, sujet qui préoccupe les riverains. M. Guilnard partage la considération de M. Maître sur la dérive de l'urbanisation. Il cite l'exemple de l'urbanisation de la zone de la gare de Courcelles qui se trouve à 500 mètres du point Sierra. Pour M. Guilnard, « on marche sur la tête » sans traiter les vrais problèmes.

Il considère que l'aviation de loisirs, dans le contexte de pandémie, est une activité choquante et dépassée. Il ne pense pas que l'aérodrome soit un « actif stratégique », suivant en cela la conclusion de l'étude faite par la CCI de Versailles et estime que proposer une réflexion sur l'amélioration du financement des flottes dans le contexte de crise actuelle est une mesure « à des années-lumière de la réalité ».

Quant à la sécurité des vols, M. Guilnard pointe les difficultés de recrutement des contrôleurs, signalées par une étude de la CCI, qui estiment eux-mêmes que le trafic de Toussus est « trop dangereux ».

Pour M. Guilnard, l'État doit désormais trancher : soit dire que l'aérodrome est « un actif stratégique qui va continuer », soit « réduire le trafic ». Mais on ne peut pas continuer à vouloir « faire rentrer un cercle dans un carré ».

→ Réponses de M. le Président et de M. Thummel (DSAC-Nord)

- Sur l'actif stratégique : M. le Président précise que cette expression signifie simplement que le territoire dispose d'un aérodrome qui apporte de l'activité, autour duquel s'est construit un écosystème économique, qui a une histoire, plus d'un siècle d'existence, qui est sous la responsabilité d'ADP et qui ne peut être rayé d'un trait de plume par l'Etat en disant : « c'est terminé, c'est fini ».

- Sur le point Sierra : les mesures présentées sont des mesures de court terme pour reprendre un dialogue. Le sujet n'est pas fermé mais il ne s'agit pas, à court terme, d'ouvrir la discussion sur le déplacement du point Sierra qui inévitablement satisfera les riverains aujourd'hui survolés et en mécontentera d'autres.

- Sur les mesures soumises au vote : M. le Président précise que toutes les mesures de court terme présentées seront soumises au vote mais il est nécessaire de les scinder en deux votes : un vote n° 1 sur toutes les mesures hors arrêté ministériel et un vote n°2 sur les mesures qui ne peuvent être modifiées que par arrêté réglementaire et qui nécessitent un vote de la CCE portant exclusivement sur celles-ci.

- Sur le radar de Palaiseau : M. Thummel (DSAC Nord) indique que le radar de Palaiseau permet d'avoir une vision de tout le trafic concernant notamment Toussus (les tours de piste mais aussi le reste de l'activité). Actuellement, les aéronefs doivent être équipés d'un transpondeur permettant l'identification radar, sauf dérogations. Les dérogations sont tout à fait minoritaires.

- M. Maître (Mont Blanc Hélicoptères), en réponse aux propos de M. Guilnard (SRE), précise que les exploitants d'hélicoptères n'ont pas qu'une activité de loisirs à Toussus mais font de la surveillance de lignes électriques, de feux de forêts, d'appui sanitaire au SAMU en période Covid. Par ailleurs la formation des pilotes professionnels, qui feront plus tard des missions d'intérêt public ou de travail aérien, se fait par ces mêmes exploitants d'hélicoptères.

- Mme Michel (UAPNRHVC) et M. Mauduit (ACCMH) soulignent les augmentations successives d'activités qui ont grossi le trafic de l'aérodrome de Toussus : accueil des vols de Guyancourt, puis des hélicoptères de Paris, le décret Borloo, et dernièrement l'accueil d'une société de pilotes Astonfly qui a entraîné une augmentation de 20 % de l'activité de la plateforme. M. Mauduit (ACCMH) déplore l'absence de mesure pour réduire le nombre et la fréquence des mouvements d'aéronefs.

- M. Sourisse (ADATE) souligne l'importance des écoles de formation sur l'aérodrome de Toussus et le stress des instructeurs et des pilotes qui sera généré par les différentes mesures présentées, notamment par la limitation des vitesses : si un pilote en formation gère mal sa vitesse, l'avion s'écrase. Il invite la DGAC à réaliser une étude de sécurité plus poussée des mesures proposées. M. Sourisse exprime la solidarité de l'ADATE avec les exploitants hélicoptères et les propos exprimés par M. Maître.

- M. Lelièvre (GIF Environnement) estime qu'il faut désormais « changer de braquet » puisque les demi-mesures édictées depuis plus de quinze ans n'ont apporté aucune amélioration. M. Lelièvre déplore la non prise en compte des entrées-sorties et réclame le déplacement du point Sierra qui domine le secteur très urbanisé de la gare de Courcelles. Il demande la délocalisation des activités qui sont incompatibles avec l'insertion

de l'aérodrome dans son environnement et l'activité hélicoptères doit quitter purement et simplement Toussus. M. Lelièvre met en cause la volonté de la DGAC dans cette affaire alors même que l'Aviation Civile devrait œuvrer à résoudre le problème.

- Mme Doucerain (Maire des Loges-en-Josas, CAVGP) insiste sur la nécessité d'entendre « le grand ras-le-bol » des riverains dans un contexte d'accroissement du trafic et salue l'initiative prise pour renouer les fils rompus du dialogue.

Pour Mme Doucerain, il faudra aller plus loin que les tours de piste et travailler sur les entrées-sorties. Elle se félicite des opérations « coup de poing » en matière de contrôle mais se demande si cette mesure sera suffisamment dissuasive. En tout état de cause, il est indispensable pour Mme Doucerain de renforcer les contrôles et les sanctions et de limiter les jours d'autocontrôle. Il conviendra aussi de travailler les pratiques environnementales. L'avion électrique a fait l'objet de grandes annonces sans véritable effet concret pour l'instant. Surtout, pour bâtir « un projet fédérateur », comme le souhaite M. le Préfet, il sera indispensable de définir et de partager la stratégie d'avenir de cet aérodrome en mettant la totalité des options sur la table et notamment la question des douanes, de l'aviation d'affaires, de la formation et de l'aviation de loisirs.

→ *Réponses de M. le Président*

- Sur la mise en cause de la DGAC : M. le Président est en désaccord avec les propos exprimés. La DGAC fait son possible dans le cadre d'un dispositif législatif et réglementaire qui s'impose.

- Les entrées-sorties : la porte n'est pas fermée au réexamen de ce point mais il s'agit aujourd'hui d'une première étape avec des mesures principalement de court terme.

- Sur la stratégie d'avenir de l'aérodrome : M. le Président rejoint Mme la Maire sur l'importance de ce point qui s'adresse avant tout au gestionnaire de l'aérodrome et aux collectivités concernées.

- Sur les contrôles : M. le Président indique engager sa responsabilité, ainsi que celle de la DGAC et de la BGTA, sur la réalisation effective des contrôles annoncés.

- M. Descharreux (Helixaéro) confirme la nécessité de prendre en compte situation financière très difficile, dans le contexte actuel, des exploitants hélicoptère qui sont des entreprises de taille moyenne et petite. Sur la sécurité des vols possiblement mise en cause par les mesures de restriction, M. Descharreux préfère ne pas se prononcer immédiatement, tout en indiquant que le stress des instructeurs et des pilotes et la sécurité sont nécessairement des éléments à ne pas oublier.

Puis, il énumère les mesures qui ne posent pas de problème dans la mesure où elles sont déjà effectives dans son entreprise : la limitation des vols de moins de 20 minutes, la limitation des vols touristiques, la modernisation des flottes : simulateurs, équipement en silencieux, hélicoptères silencieux (Guimbal) qui réalisent d'ores et déjà plus de 90 % des vols.

Il attire l'attention de la Commission à bien distinguer la partie loisirs des exploitants qui peut être encadrée de la partie formation qui est un pôle d'excellence de la plateforme de Toussus et qui nécessite du temps. Il faut intégrer que les pilotes professionnels (SAMU, travail aérien, etc.) ont tous reçu une formation privée et que les exploitants privés ne font pas que du loisir. Il convient donc, dans la régulation de l'activité hélicoptère, d'agir avec discernement.

- M. Gascuel (UAT) fait observer que les entrées-sorties vont bénéficier d'une réduction du bruit puisque la limitation de la vitesse s'appliquera à une zone élargie, la R35A, couvrant les trajectoires d'entrée et de sortie.

Par ailleurs, il souligne que les deux avions électriques de Toussus-le-Noble vont passer à une phase d'exploitation. Une partie de la formation des pilotes va, dès cette année, se faire sur ces avions électriques. Répondant à Mme Michel, il précise qu'une quinzaine d'heures sur avion électrique sera faite dans le cadre de la formation PPL.

- Mme Michel (UAPNRHVC) et M. Galibert (AVCC) exprime leur scepticisme quant à l'avion électrique. Pour M. Galibert, au rythme actuel, « pour avoir une flotte électrique, ce sera dans 50 ans ». Seule une décision politique forte pourrait infléchir les choses.

- M. Carsac (FNE-IDF) tient à marquer son désaccord sur l'éventuelle réduction de bruit générée par la mesure de limitation de la vitesse. La gêne sonore est créée par la répétitivité des pics sonores à brefs intervalles au même endroit.

- Mme Fastré (APACH) précise que son association est opposée à la dispersion des nuisances sonore et se félicite de l'entrée de Guyancourt et de Versailles à la CCE. L'association APACH votera en faveur du plan proposé dans la mesure où les mesures concernant les hélicoptères vont dans le bon sens. Mais il faut poursuivre le travail et en particulier limiter le trafic à 120 000 mouvements en intégrant cette limitation dans l'arrêté.

- M. Vanrenterghem (Aéroclub IPSA) souligne également le rôle fondamental de formation des aéroclubs, passerelle importante vers le vol professionnel. Le fait de pouvoir passer 15 heures de vol sur un avion électrique en formation PPL est une avancée forte. L'avion électrique « progresse à vitesse grand V » et représente l'avenir.

- M. Guilnard (SRE) précise que les riverains seraient déjà satisfaits si tous les avions utilisés étaient des IP 100. Si les flottes aujourd'hui ne sont pas des IP 100, pourquoi les flottes de demain seraient composées d'avions électriques ?

- M. Couvelaire (Ascendant/SCI Aff'Air) reconnaît que l'aviation générale est en retard au niveau des normes de bruit par rapport à l'aviation d'affaires ou l'aviation commerciale. Mais l'aviation électrique va résoudre ce problème. Il y a dès aujourd'hui des programmes d'avions électriques à horizon 2023-2024 avec une autonomie de 3 à 4 heures. L'Ascendant soutient totalement le projet proposé par la Préfecture qui est une première étape qui sera rapidement suivie d'autres étapes positives.

- Au terme de la discussion, avant de passer au vote, M. Mauduit, au nom de l'Alliance associative souligne « la colère » des riverains suscitée par « trop d'avions » et « trop d'avions bruyants » ainsi que par l'insuffisance des mesures proposées qui ne sont que la reprise de mesures déjà utilisées.

Puis M. Mauduit lit la déclaration de l'Alliance Associative (*cf texte de la déclaration en annexe*)

→ Votes des mesures proposées

M. le Président rappelle les règles en matière de vote :

Seuls participent au vote les représentants des 3 collèges et le Président de la CCE en cas d'égalité parfaite.

M. le Président recense nommément les représentants habilités à voter et leurs pouvoirs éventuels.

Il rappelle qu'il sera procédé à deux votes :

- Vote n°1 concernant l'ensemble des mesures de très court terme ne nécessitant pas d'arrêté ministériel. M. le Président rappelle chacune des mesures concernées.

Vote n° 2 concernant uniquement les mesures nécessitant un projet d'arrêté ministériel. M. le Président rappelle également les mesures concernées.

Il est procédé successivement aux deux votes :

- vote n°1 : les mesures hors arrêté ministériel sont approuvées à la majorité des votants ou représentés (12 voix contre et 2 abstentions)

- vote n°2 : les mesures à modifier par arrêté ministériel sont approuvées à la majorité des votants ou représentés (13 voix contre).

*
* *

L'ordre du jour étant épuisé, M. le Président lève la séance après avoir rappelé que la prochaine réunion de la CCE se tiendra après la période estivale et remercié l'ensemble des participants.

(La séance est levée à 16 heures 42)

Le préfet
Président de la CCE

Pour le Préfet et par délégation
Le Secrétaire Général

Etienne DESPLANQUES